

Nº604 - MAR'25 - €1,50

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



**NAVIO REABASTECEDOR  
DE ESQUADRA E LOGÍSTICO**

NRE+





## CURIOSIDADES

## UMA MULHER FEZ HISTÓRIA NA BANDA DA ARMADA

No dia 8 de março de 2015, a Mestrina Chiara Vidoni, italiana, tornou-se a primeira mulher a dirigir uma banda militar portuguesa, a Banda da Armada. Este feito ocorreu no Museu de Marinha, no Pavilhão das Galeotas, no âmbito das comemorações do Dia Internacional da Mulher. O evento simbolizou uma importante conquista para a igualdade de género e destacou a inclusão feminina em espaços tradicionalmente masculinos.

*Colaboração da Banda da Armada*



*Mestrina Chiara Vidoni*

*Fotos Rui Salta*



## SUMÁRIO

- 02 Curiosidades
- 04 Tomadas de Posse
- 15 Informação e Segurança  
Repensar o sistema de informações? – Parte IV
- 22 Academia de Marinha
- 24 Gentes, Monumentos e Acontecimentos (5)
- 29 Vigia da História ~ 142
- 30 Departamento de Apoio
- 32 “Missão Estágio – O Futuro começa agora”  
8ª Edição
- 33 Quarto de Folga
- 34 Notícias Pessoais / Convívios ~ Avisos  
/ Agenda Cultural
- CC Naus de Pedra em Lisboa

## DESTAQUES

- 10 *Light and Fast*  
Onde o Conceito termina e a Logística começa
- 12 NRP *Arpão*  
*Standing Nato Maritime Group 1*  
e Operação *Brilliant Shield*
- 17 Navio Reabastecedor de Esquadra e Logístico  
NRE+

Capa

Navio Reabastecedor de Esquadra e Logístico



### Diretor

CALM AN António Carlos Dias Gonçalves

### Subdiretor

CTEN TSN – COM Ana Alexandra Gago de Brito

### Coordenador da Redação

STEN TN (RP) Ana Catarina Marques Gomes

### Designer Gráfico

STEN TSN (DSG) Mariana Gonçalves Lage

### Secretário da Redação

SCH CM Paulo Jorge Dias Matias

### Administração, Redação e Edição

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

### Redação

[revista.armada@marinha.pt](mailto:revista.armada@marinha.pt)

### Secretaria/Assinaturas

[ra.secretaria@marinha.pt](mailto:ra.secretaria@marinha.pt)  
Telef. +351 211 593 251

### Estatuto Editorial

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

### Paginação eletrónica e produção

AVCprint – Artes Gráficas  
Rua dos Juncas n.º 2-A  
2665-241 Malveira  
Telef. +351 219 750 561  
(Chamada para rede fixa nacional)

### Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal  
N.º 604 / Ano LV  
Março 2025

### Tiragem média mensal

3250 exemplares

### Revista registada na ERC

Registo n.º 127719  
Depósito legal n.º 55737/92  
ISSN 0870-9343

### Propriedade

Marinha Portuguesa  
NIPC 600012662



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



## TOMADAS DE POSSE

### DIREÇÃO DE PESSOAL

No passado dia 7 de outubro de 2024, tomou posse o novo Diretor de Pessoal, o então CMG Almeida Pereira, (posteriormente promovido a Comodoro) rendendo no cargo o COM Sardinha Monteiro.

A cerimónia, presidida pelo então Superintendente do Pessoal, VALM Soares Ribeiro, realizou-se na sala Lusíada da Direção de Pessoal (DP) onde, após a leitura da ordem da unidade, foi imposta condecoração ao COM Sardinha Monteiro pelo seu desempenho no cargo. Após o ato de tomada de posse, o novo Diretor de Pessoal, o então CMG Almeida Pereira, proferiu uma breve alocução onde assumiu o seu total compromisso e alinhamento com os objetivos da Superintendência do Pessoal e da Marinha. Elencando uma série de desafios que atualmente se colocam à Marinha relacionados com o recrutamento e a retenção das pessoas, comprometeu-se a tomar as ações necessárias para continuar o enorme esforço que a DP tem vindo a desenvolver, de modo a inverter as curvas descendentes de ambas as situações, resumindo na seguinte frase a tarefa que lhe foi atribuída: “Reter os que temos e recrutar os que não temos, mas queremos ter.”.

O Superintendente do Pessoal usou da palavra para referir que o recrutamento continua a ser a prioridade



maior da Marinha, sendo a retenção igualmente uma prioridade elevadíssima. Exortou ainda o novo Diretor de Pessoal a contribuir para o esforço que, coletivamente, terá de ser continuado, para vencer os inusitados desafios que se colocam à área funcional do Pessoal, sobretudo na obtenção, mas também na fidelização dos efetivos, desafios estes que assumem uma exigência e um desígnio da maior relevância e urgência para o cumprimento da missão da Marinha.



Colaboração da **DIREÇÃO DE PESSOAL**

### SÍNTESE CURRICULAR

O COM David Augusto de Almeida Pereira nasceu em Almada, a 30 de julho de 1967. Em 1986 iniciou a licenciatura em Ciências Militares Navais na Escola Naval (EN), que concluiu em 1991.

Como oficial subalterno, serviu a bordo de vários navios da Armada, tendo-se especializado em Comunicações. Foi chefe do Serviço de Comunicações e oficial de Operações no NRP *Baptista de Andrade*, tendo mais tarde comandado o NRP *Zaire*, tendo cumprido várias missões nas Zonas Marítimas do Continente e da Madeira, entre 22 de fevereiro de 2000 até 26 de fevereiro de 2002.

Foi instrutor na Escola de Comunicações, tendo posteriormente exercido as funções de Ajudante de Ordens do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vieira Matias.

Como oficial superior, desempenhou vários cargos em unidades em terra, nomeadamente no Centro de Instrução de Tática Naval, no Estado-Maior da Armada e na Representação Permanente de Portugal junto da União Europeia – REPER. Foi ainda 2º Comandante da Esquadilha de Escoltas Oceânicos, Comandante do Corpo de Alunos da EN e Comandante do Agrupamento de Navios da EN.

No mar, desempenhou os cargos de Oficial Imediato do NRP *Bérrio*, tendo mais tarde assumido o coman-

do deste mesmo navio entre 20 de julho de 2015 e 13 de setembro de 2017.

No posto de Capitão-de-mar-e-guerra, exerceu os cargos de chefe da Repartição de Situações e Efetivos da Direção de Pessoal, chefe do Gabinete do Superintendente do Pessoal, 2º Comandante da EN e chefe da Divisão de Organização do Estado-Maior da Armada.

O COM Almeida Pereira está habilitado com diversos cursos frequentados a nível nacional, NATO e UE, dos quais se destacam o NATO *Analysis and Planning Electronic Warfare Course* na Escola NATO em 1996, o Curso Geral Naval de Guerra, no Instituto Superior Naval de Guerra em 2002, o Curso de Aperfeiçoamento no Planeamento de Operações Navais, em 2003, o Curso de Pós-Graduação em Gestão do Transporte Marítimo e Gestão Portuária, no Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG) em 2004, o Curso Complementar Naval de Guerra no Instituto de Estudos Superiores Militares em 2009 e o Curso de Promoção a Oficial General no Instituto Universitário Militar em 2021.

Ao longo da sua carreira tem sido distinguido com vários louvores individuais, tendo sido agraciado com várias condecorações.





## CHEFE DO GABINETE DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Presidida pelo então Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), ALM Gouveia e Melo, realizou-se no passado dia 14 de outubro, na biblioteca da unidade, a cerimónia de tomada de posse do novo Chefe do Gabinete do CEMA: o então Comodoro Sardinha Monteiro (posteriormente, promovido a Contra-almirante).

Além da guarnição do Gabinete do CEMA, estiveram presentes, nesta cerimónia, diversos oficiais gerais, além de outros oficiais, sargentos, praças e civis, que se quiseram associar ao evento.

Após a leitura da Ordem do Dia, com o louvor concedido ao anterior Chefe do Gabinete, CALM (entretanto, promovido a Vice-almirante) Proença Mendes, este foi condecorado pelo ALM CEMA e AMN. Seguidamente, foi lido o despacho de nomeação do novo Chefe do Gabinete, que usou da palavra, começando por agradecer ao ALM CEMA e AMN, a confiança em si depositada, ao escolhê-lo para aquele cargo. Manifestando total confiança nos militares e civis que, a partir daquele dia, ficariam sob a sua chefia, exortou-os a – em conjunto – apoiarem devidamente o ALM CEMA e AMN, «com aquele “espírito naval” que o Rei D. Carlos I resumizava em cinco simples palavras: “cumprir a missão sem alardes”».

Concluiu, em tom mais jovial, lembrando a alusão comum de que “o Chefe do Gabinete do CEMA é o Oficial de Dia à Marinha”, e que, nesse entendimento, muito agradecia ser dispensado do cumprimento do artigo 6.2.2.16.



Foto ASPOT-TM 2020 Eva Pereira

da Ordenança do Serviço Naval, que estabelece que “o oficial de dia usa ... um braçal ... no braço esquerdo superiormente ao cotovelo”.

Na sua alocução, o ALM CEMA e AMN destacou o desempenho do anterior Chefe do Gabinete, bem exposto no louvor e na medalha que lhe concedeu, e felicitou o novo incumbente, reiterando plena confiança no seu desempenho.

No final da cerimónia, os presentes cumprimentaram e felicitaram o anterior e o novo incumbentes do cargo de Chefe do Gabinete do CEMA.



Colaboração do **GABINETE DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA**

### SÍNTESE CURRICULAR

O CALM Nuno Sardinha Monteiro ingressou na Escola Naval em 1986, tendo concluído o curso de Ciências Militares Navais em 1991.

Comandou a lancha rápida de fiscalização *Dragão*, entre 1992 e 1994, e o navio-escola *Sagres*, entre 2011 e 2013. Além desses dois comandos, efetuou comissões de embarque nas fragatas *Sacadura Cabral* e *Vasco da Gama*, no navio-patrolha *Limpopo* (como Oficial Imediato) e no navio-escola *Sagres* (como oficial navegador). Participou em vários exercícios e operações, de que se destacam: a primeira operação real efetuada pela NATO: a operação SOUTHERN GUARD, ocorrida durante a primeira guerra do Golfo (em 1991); a integração na *NATO Standing Naval Force in the North Atlantic (STANAVFORLANT)* (em 1992); e a Iniciativa Mar Aberto – 2011, de capacitação das marinhas e guardas costeiras de países da CPLP.

Possui o mestrado e o doutoramento, em Navegação, ambos pela Universidade de Nottingham (Reino Unido).

Em 2008, recebeu, de Sua Alteza Real o Duque de Edimburgo, o título de *Fellow of the Royal Institute of Navigation* – distinção concedida às personalidades que mais se destacaram, a nível mundial, no âmbito da navegação.

Já publicou (como autor, co-autor ou coordenador) sete livros, bem como numerosos artigos científicos e técnicos em revistas estrangeiras e nacionais, pelos quais já recebeu diversos prémios.

Prestou serviço, entre 2013 e 2016, no *Allied Command Transformation*, o comando estratégico da NATO sediado em Norfolk (EUA), e foi Chefe das Divisões de Recursos (2016-2019) e de Planeamento (2020-2022), do Estado-Maior da Armada.

Após a promoção a oficial general, ocupou os cargos de Chefe da Divisão de Planeamento Estratégico Militar (DIPLAEM), do Estado-Maior-General das Forças Armadas (entre 2022 e 2023) e de Diretor de Pessoal (entre 2023 e 2024).

## DIREÇÃO DE INFRAESTRUTURAS

No dia 18 de outubro de 2024, decorreu a cerimónia de tomada de posse do Diretor da Direção de Infraestruturas (DI), tendo assumido o cargo o então CMG EN-MEC Marques da Costa (posteriormente promovido a Comodoro). A cerimónia, presidida pelo Superintendente do Material, VALM Jorge Pires, contou com a presença de ilustres convidados de vários setores da Marinha e de toda a guarnição, bem como, de alguns distintos Ex-Diretores desta unidade.

Na sua alocução, o Engenheiro Marques da Costa, começou por referir que o sucesso das organizações resulta do trabalho de equipa e do esforço coletivo. De seguida, elencando as principais linhas de ação para o exercício do seu mandato, assumiu: dar continuidade à gestão ponderada dos projetos mais relevantes em curso, designadamente: a construção da Aldeia Naval e Aldeia CEOM, a reabilitação dos cais da BNL e a edificação do Refeitório Geral da BNL, entre outros, e dar enfoque à otimização dos processos numa perspetiva holística. Sintetizando que, orientados pelas diretivas do Almirante Superintendente do Material, o cumprimento da missão da DI se desenvolve no esforço conjunto e pela motivação das pessoas.

O VALM Superintendente do Material fez uso igualmente da palavra, reconhecendo que a Revisão do Modelo de Administração Financeiro e Patrimonial, resultou num desafio significativo para a DI e ainda que os proce-



dimentos administrativos decorrentes do Código da Contratação Pública induzem demora nos processos, mas ainda assim exortou todos os que prestam serviço na DI a criarem mecanismos processuais e de controlo que minimizem a probabilidade da ocorrência de erros e que permitam maior celeridade na execução dos processos.



Colaboração da **DIREÇÃO DE INFRAESTRUTURAS**

## SÍNTESE CURRICULAR

O COM EN-MEC João Manuel Alves Marques da Costa, foi admitido na EN em 1986, tendo concluído a licenciatura em Ciências Militares Navais, Engenharia Naval – Ramos Mecânica, em 1991.

Nas comissões de embarque, foi chefe dos Serviços de Máquinas e de Limitação de Avarias (LA) no Navio Hidrográfico *Almeida Carvalho* entre 1991 e 1994 e foi Chefe do Departamento de Propulsão e Energia e do Serviço de Limitação de Avarias na fragata *Coman-*

*dante Hermenegildo Capelo* entre 1998 e 2001, destacando-se a participação na missão "TIMOR 2000", em Timor-Leste.

Em terra, desempenhou diversas funções na Direção de Navios, desde 1994 a 2023, sendo a última a de subdiretor de Navios. De 2 de outubro de 2023 a 16 de outubro de 2024, foi Diretor de Combate à Poluição do Mar na Autoridade Marítima Nacional.





## DIREÇÃO DE ABASTECIMENTO

No dia 23 de outubro de 2024, decorreu a cerimónia de tomada de posse do Diretor da Direção de Abastecimento (DA), tendo assumido o cargo o então CMG Pereira Gonçalves (posteriormente promovido a Comodoro). A cerimónia, presidida pelo Superintendente do Material, VALM Jorge Pires, contou com a presença de ilustres convidados de vários setores da Marinha e de toda a guarnição, bem como, de alguns distintos Ex-Diretores desta unidade.

Na sua alocução, o então CMG Pereira Gonçalves enalteceu o espírito de dedicação, profissionalismo e a competência das pessoas que prestam serviço na DA, espelhados na qualidade dos resultados obtidos nos ciclos de gestão passados. Enalteceu a necessidade de maximizar a disponibilização e a entrega em tempo dos recursos materiais requeridos para as várias missões, incrementando os níveis de satisfação das necessidades da Esquadra e demais órgãos da Marinha, o planeamento e a agregação das necessidades da Marinha, nomeadamente através da elaboração dos tempestivos Planos de Necessidades e dos Planos de Compras, potenciando o incremento das aquisições centralizadas planeadas e a redução do número de aquisições descentralizadas. Reforçou, ainda, a premência da prossecução do esforço de inventariação e reavaliação das existências de sobressalentes e de material diverso, a edificação do novo Centro de Distribuição de Fardamento na margem sul, e ainda a adequação da lotação, e seu preenchimento, em função da atual revisão do regulamento interno da DA.



O VALM Superintendente fez uso igualmente da palavra, tendo sublinhado o excelente trabalho desenvolvido pelo anterior Diretor, COM Lumley Norte, e abordado a complexa e importante missão da DA, no atual Modelo de Administração Financeira da Marinha, como Organismo Central de Compras para todas as áreas de bens e serviços, com exceção da reparação e manutenção de Unidades Navais, sobressalentes e manutenção de infraestruturas.



Colaboração da **DIREÇÃO DE ABASTECIMENTO**

## SÍNTESE CURRICULAR

O COM AN Luís Miguel Pereira Gonçalves nasceu em Oeiras em 5 de dezembro de 1968. Alistou-se como Cadete da Escola Naval em 1987, concluindo a licenciatura em Ciências Militares Navais, Ramo de Administração Naval, em 1992.

Como oficial da guarnição, esteve embarcado no NRP *João Roby* e no NRP *Sagres*.

Em terra, desempenhou funções em diversas unidades nas áreas funcionais do material, Estado-Maior da Armada, Autoridade Marítima Nacional e finanças, nas componentes da logística, planeamento e gestão financeira, e planeamento de forças.

Exerceu igualmente os cargos de Diretor Financeiro do Instituto Hidrográfico, Diretor da Direção de Administração Financeira e Diretor da Direção de Contabilidade e Operações Financeiras, sendo atualmente o Diretor de Abastecimento.

Da sua formação constam o Curso Geral Naval de Guerra, o Curso Complementar Naval de Guerra, o Curso de Promoção a Oficial General bem como diversas ações de formação nas áreas da contratação e da administração financeira.

Durante a sua carreira, foi agraciado com vários louvores e condecorações.

## SUBDIRETOR-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL E 2º COMANDANTE-GERAL DA POLÍCIA MARÍTIMA

**T**omou posse no dia 25 de outubro de 2024, o novo Sub-diretor-geral da Autoridade Marítima e 2º Comandante-geral da Polícia Marítima, o então COM Fernando Domingos Vaz (posteriormente promovido a Contra-almirante).

A cerimónia, realizada no Salão Nobre da DGAM, foi presidida pelo Diretor-geral da Autoridade Marítima e Comandante-geral da Polícia Marítima, CALM José Vizinha Mirones, e contou com a presença de diversas entidades da Autoridade Marítima Nacional e da Marinha.

No discurso de tomada de posse, o então COM Domingos Vaz dirigiu uma palavra a todos os elementos que servem na Autoridade Marítima Nacional, numa união capaz de “apoiar eficaz e eficientemente a ação” do Diretor-Geral e Comandante-geral na busca por “uma Autoridade Marítima Nacional pronta, útil, moderna e próxima, ao serviço dos Portugueses e de Portugal”.

Afirmou que está ciente das prioridades definidas pelo atual Diretor-geral da Autoridade Marítima Nacional, “em linha com as Orientações Estratégicas promulgadas pelo Almirante da Autoridade Marítima Nacional”, contando alcançá-las “em tempo e em segurança, com o contributo empenhado de todos os que servem, com elevado brio e empenho, na Autoridade Marítima Nacional”.



Foto: SAJ A Ferreira Dias

O então COM Domingos Vaz referiu ainda que, no plano interno, concentrará “esforços na coordenação e articulação entre direções e serviços centrais” e procurará “manter uma ligação próxima com todos os setores da Marinha”. No plano externo, o objetivo passa por preservar “uma estreita ligação” com forças e serviços de segurança com quem se pretende promover um diálogo cordial, contribuindo “para fomentar uma colaboração útil”.



Colaboração da **DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA**

### SÍNTESE CURRICULAR

O CALM Fernando Manuel Domingos Vaz nasceu em Lisboa em 1967 e frequentou o Curso de Marinha na Escola Naval entre 1985 e 1991.

Possui vários cursos, nomeadamente o Curso de Promoção a Oficial General (CPOG), o Curso Geral Naval de Guerra, o “*Maritime Warfare Course*” do UK *Maritime Warfare Centre* (MWC), o curso NATO de Planeamento Operacional, o Estágio de “Estado-Maior Conjunto” e ainda diversos cursos na área das técnicas de gestão.

É especializado em Armas Submarinas e embarcou em várias unidades navais, desempenhando funções como Chefe do Serviço de Armas Submarinas e como Chefe de Serviço de Operações Anti-submarinas, tendo participado em diversos exercícios nacionais e internacionais e integrado, por duas ocasiões, a força da NATO, STANAVFORLANT, agora designada de SNMG1. Durante a comissão no NRP *Vasco da Gama* participou na Operação “*STABILISE*” em Timor-Leste (1999-2000), integrado na

força INTERFET, e entre 2006 e 2008, comandou o NRP *General Pereira D'Eça*.

Em terra, além de formador na Escola de Armas Submarinas, serviu no CITAN nos Gabinetes de Formação e de Análise, Desenvolvimento e Treino, tendo também integrado as equipas de Treino e Avaliação da Flotilha na área das Operações e de ASW, e ainda o estado-maior da POTG (Grupo Tarefa Nacional) como *staff* ASW e Oficial de Operações em exercícios nacionais.

Depois da frequência do CPOG, exerceu os cargos de Chefe do Gabinete do Comandante Naval (agosto de 2021 até fevereiro de 2022) e de Comandante da Escola de Tecnologias Navais (fevereiro de 2022 até junho de 2023).

Promovido ao atual posto em junho de 2023, assumiu o cargo de Chefe da Divisão de Inovação e Transformação do Estado-Maior-General das Forças Armadas até outubro de 2024.





## SUBCHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

O então COM João Paulo Silva Pereira (posteriormente promovido a Contra-almirante) tomou posse no passado dia 29 de outubro de 2024, como Subchefe do Estado-Maior da Armada (SCEMA), rendendo no cargo o CALM Pedro Sousa Costa.

A cerimónia foi presidida pelo Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada (VCEMA), VALM Soares Ribeiro, tendo contado com a presença de diversos convidados e dos oficiais, sargentos, praças e civis do Estado-Maior da Armada (EMA).

No início da cerimónia, o CALM Pedro Sousa Costa foi condecorado pelo VCEMA.

No seu discurso de tomada de posse, o CALM Silva Pereira começou por agradecer a confiança em si depositada, pela estrutura superior da Marinha, para o exercício das relevantes funções em que foi empossado e declarou o seu total empenho e dedicação. O SCEMA mencionou como fatores de sucesso, para ultrapassar os desafios que diariamente se colocam ao EMA, a articulação e cooperação com todos os setores da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional, a ligação com os órgãos e as entidades exteriores à Marinha, no âmbito das competências do EMA e o desenvolvimento da cooperação e da confiança, com as Marinhas aliadas e amigas, no plano bilateral e multilateral. Terminando, o SCEMA dirigiu-se aos militares que servem no EMA, afirmando que “conto com o vosso empenho, dedicação e lealdade para ultrapassar os desafios que, diariamente, se nos colocam”.

O VCEMA, na sua alocução, começou por se despedir do CALM Pedro Sousa Costa, agradecendo “a muito relevante colaboração por ti prestada durante os meus pri-



Foto: SGA Ferreira Dias

meiros dias com VCEMA” e desejando “votos sinceros de sucesso nas funções que vais abraçar em breve”. Durante o seu discurso, o VALM VCEMA aludiu aos principais desafios do EMA, mormente, o desenvolvimento da Inteligência Artificial, como principal veículo para a transformação digital da Marinha e a necessidade de preparar a Marinha para receber os novos meios que se encontram em processo de aquisição.

Por fim, o VCEMA, dirigindo-se ao EMA, referiu que importa cumprir “a nossa missão com dedicação, determinação e rigor, com propósito e acrescentando valor aos processos, com o nosso pensamento voltado para os que servem no mar, e a partir do mar para a terra, para a linha da frente e para o futuro”.



Colaboração do **ESTADO-MAIOR DA ARMADA**

## SÍNTESE CURRICULAR

O CALM João Paulo Silva Pereira nasceu a 27 de janeiro de 1967 e ingressou na Escola Naval (EN) em 1986, tendo-se formado em Ciências Militares Navais – Ramo Marinha em 1991.

Especializou-se em Navegação e possui, entre outros, o *Maritime Warfare Course*, o *NATO Comprehensive Operational Planning Course*, o Curso de Promoção a Oficial General, e o Mestrado em *International Relations and World Order*, da Universidade de Leicester, Reino Unido.

Esteve embarcado em várias unidades navais, tendo comandado o NRP *Corte Real*. Exerceu as funções de Oficial Imediato do NRP *Álvares Cabral*, chefe do Serviço de Navegação do NRP *Corte Real*, oficial navegador do Estado-Maior da Força Naval Portuguesa e *Staff Navigation Officer* da SNFL 2001/2002. Participou em vários exercícios e operações reais, tais como a *Sharp Guard* no Mar

Adriático, evacuação de não-combatentes na Guiné-Bissau, *Active Endeavour* no Mar Mediterrâneo e Atalanta no Oceano Índico. Foi ainda comandante da Força Naval Portuguesa e, entre janeiro e março de 2022, comandou a Força Naval da Operação Atalanta.

Em terra, desempenhou funções de instrutor de navegação na EN, chefe do Gabinete de Navegação do CITAN, chefe do Departamento de Treino e Avaliação da Flotilha e *Portuguese Liaison Officer* (PLO) ao *Flag Officer Sea Training* (FOST), assessor militar do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, *Staff Officer Operational Planning* no Comando Marítimo Aliado (MARCOM) da OTAN em Northwood, no Reino Unido, comandante da Esquadilha de Navios de Superfície, chefe do Estado-Maior do Comando Naval e, mais recentemente, chefe do Centro de Informações e Segurança Militares (CISMIL) do EMGFA.

## LIGHT AND FAST

# ONDE O CONCEITO TERMINA E A LOGÍSTICA COMEÇA

A Força de Fuzileiros empenhada na Lituânia no âmbito da NATO *Assurance Measures* de 4 de abril a 27 de junho de 2024, integrou no seu quadro orgânico elementos que desempenham funções na área financeira e logística. Apesar de áreas distintas no mundo das operações, estas áreas são complementares, indissociáveis e necessárias para uma projeção, sustentação e retração adequada de uma Força Nacional Destacada (FND), independentemente do teatro de operações em que atuarão. Como refere o General Dwight Eisenhower, “batalhas, campanhas e até guerras foram ganhas ou perdidas principalmente por questões de logística”.

Nestas duas áreas figuram-se dois elementos principais – o Oficial de Finanças e o Elemento de Apoio de Serviços em Combate (EASC). A sua missão – resolver todas as questões logísticas inerentes a uma missão de uma Força Nacional Destacada. De forma holística, a resolução destas questões traduz-se por proporcionar os meios, na quantidade e qualidade requeridas, necessários para poder satisfazer, em tempo, as exigências das atividades da força, tanto ao nível estratégico, como ao nível operacional e tático. No caso particular da missão na Lituânia, que posteriormente se desenvolveram a mais de 3000 quilómetros de Portugal.

Numa primeira fase, para a preparação e aprontamento desta missão, importou determinar as necessidades da FND ao nível estratégico. Neste caso, os objetivos estraté-

gicos passavam por transportar 146 militares portugueses, equipamento pessoal, viaturas e equipamentos militares para o território lituano, garantir as condições de habitabilidade e de segurança durante noventa dias e a respetiva capacidade de sustentação. A capacidade de sustentação *per si* teria de assegurar a preservação do bem-estar dos militares, ter capacidade de responder a constrangimentos inopinados, assim como o próprio cumprimento da missão. Nesta fase inicial, importa reter que todos os processos logísticos foram concretizados de forma a seguir os princípios gerais da atividade administrativa, expostos no Código do Procedimento Administrativo e dotados da disciplina aplicável à contratação pública, regida no Código dos Contratos Públicos.

A operação logística contou com **três frentes diferenciadas** – projeção dos militares; a projeção de equipamentos e viaturas militares; e a edificação do campo como base de operações em território lituano.

## PROJEÇÃO DOS MILITARES

Para a projeção dos militares, escolheu-se a via aérea, com o frete de uma aeronave civil comercial, uma vez que conjugava a possibilidade de transportar todos os militares da FND, o seu equipamento pessoal e material médico com a segurança e celeridade exigidas para o efeito.







## PROJEÇÃO DE EQUIPAMENTOS E VIATURAS MILITARES

Já para a projeção de equipamentos e viaturas militares, verificou-se que a melhor opção, face ao número de meios seria o fretamento de um navio mercante civil, com capacidade de transporte de contentores marítimos, viaturas militares e uma embarcação de alta velocidade. Contendo duas vias distintas de transporte, o processo logístico foi concebido por forma a culminar na chegada simultânea tanto do pessoal, como do equipamento e das viaturas militares.

## EDIFICAÇÃO DO CAMPO MILITAR EM SOLO LITUANO

A edificação do campo militar em solo lituano, de carácter temporário, seguiu um procedimento próprio, por forma a assegurar o cumprimento de três requisitos fundamentais – capacidade de restrição ao seu acesso, garantindo a segurança dos militares e equipamentos militares; capacidade de conter áreas dedicadas a alojamento, trabalho, alimentação, bem-estar, treino e reparação de viaturas; e a capacidade de operar autonomamente em caso de necessidade. Nessa senda, a maquete do campo foi desenhada em solo nacional e projetada em solo lituano por uma empresa certificada e credenciada, sob a supervisão de um destacamento avançado de militares portugueses.

No que respeita à sustentação da FND durante o período da missão, o EASC foi responsável por todos os aspetos logísticos e serviços de apoio aos diversos elementos, sendo alguns destes, a tutela e organização do armamento como explosivos e material de campanha. Este apoio, de alta relevância para a sustentação de uma força avançada, implica garantir a capacidade de 24H de realização de reabastecimentos táticos em cenário de operações, manutenção das boas condições habitacionais do campo militar, manutenção e reparação de viaturas, comunicações, redes operacionais e ainda, providenciar um serviço de cuidados de saúde.

Nesse sentido, em termos puramente operacionais, o Apoio de Serviços em Combate é essencial em qualquer cenário, inclusive no conceito inovador e disruptivo *Light and Fast*, caracterizado pela existência de grupos altamente flexíveis, distribuídos na área de operações mas com grandes e distintas necessidades logísticas para que a sua missão seja bem sucedida. Decorrente deste novo conceito, verifica-se uma grande necessidade de respostas simultâneas às várias ações de combate que por vezes decorrem, também elas, ao mesmo tempo, levando assim à necessidade de uma elevada capacidade de readaptação e de reconfiguração permanente do plano de reabastecimentos táticos na área de operações.

## CONCEITO *LIGHT AND FAST*

Este novo conceito exige por isso, uma simbiose mais profunda entre a Logística e as Operações. Nos teatros de operações atuais, mais ágeis e descentralizados, o Tempo é um fator absolutamente crucial, onde a flexibilidade toma a palavra de ordem, sendo que por vezes seja imperativo sustentar toda a ação na célebre frase: "*Improvise, Adapt and Overcome*", ao invés de seguir cegamente os procedimentos padronizados previstos nas Ordens ou Planos de Operações, já ultrapassados pela evolução das ações na área de operações.

Da experimentação e treino realizados durante o período de missão na Lituânia, foi possível concluir que, devido a esta imprevisibilidade e necessidade de capacidade e rapidez de resposta, que o conceito *Light and Fast* exige, este pressupõe uma organização logística extremamente flexível e diferenciada. Só assim será possível este tipo de Força ter condições que permita dar uma resposta adequada aos desafios atuais, muitos deles assimétricos, e que, por sua vez, são muito diferentes das operações táticas tradicionais, saindo absolutamente fora do espectro convencional das operações.



Colaboração da **FORÇA DE FUZILEIROS DA LITUÂNIA 2024**



## UMA CRÓNICA À COTA PERISCÓPICA

# NRP ARPÃO

## STANDING NATO MARITIME GROUP 1 E OPERAÇÃO BRILLIANT SHIELD

### ENQUADRAMENTO

Depois de um primeiro semestre repleto de atividade operacional com especial foco na missão *ÁRTICO 2024* e na Operação NATO *BRILLIANT SHIELD*, assim como em mais uma participação no exercício *REPMUS 24*, o NRP *Arpão* largou da Base Naval de Lisboa no dia 7 de outubro de 2024 rumo ao Mar Mediterrâneo para participar e contribuir mais uma vez na *OPERATION SEA GUARDIAN* (OSG).

Nesta senda, o NRP *Arpão* contribuiu com a recolha de dados, análise dos padrões de comportamento na área e controlo do espaço marítimo, com especial relevo contra potenciais atividades de tráfico de estupefacientes, armamento e pessoas, vigilância do tráfego marítimo e poluição marinha.

Para além da participação na OSG, no decorrer desta missão o NRP *Arpão* participou ainda no exercício *NEPTUNE STRIKE 2024* que visa demonstrar e fortalecer a capacidade de dissuasão e defesa coletiva da Aliança Atlântica, e apoiou as operações *NOBLE SHIELD* da NATO, no âmbito do atual conflito existente na Ucrânia, e *IRINI*, da União Europeia, que visa o embargo ao tráfico de armas para a Líbia.

Pela primeira vez, para além da guarnição e alunos do Curso de Especialização em Submarinos (CES), embarcaram também militares das Forças Navais Romenas e da Armada Espanhola, no âmbito das relações bilaterais entre a Marinha Portuguesa e os respetivos países. A OSG permitiu ainda, pôr em prática a parceria científica estabelecida entre a Agência Espacial Europeia (ESA), a Agência Espacial Portuguesa e a Marinha Portuguesa, com o objetivo de usar os submarinos portugueses e as suas guarnições como elementos análogos para conduzir investigações sobre exploração humana no espaço. Esta missão científica tem a designação de *Isolation Standard Measures for ESA Submarine Missions* (SubSea ISM).

### A MISSÃO

A primeira patrulha começou logo após largar da Base Naval de Lisboa, no dia 7 de outubro de 2024, onde o navio iniciou trânsito para Souda Bay no que seria a sua tirada mais longa da missão, com 17 dias em imersão. A bordo, seguiram 35 elementos da guarnição, dois Sargentos do CES e dois oficiais romenos. Desde o início, ainda em águas nacionais, a guarnição do NRP *Arpão* iniciou o seu treino tanto a nível da recolha de informação, bem como na reação a situações de emergência na área da Limitação de Avarias.

Com o aproximar ao Mar Mediterrâneo, eis que surge o primeiro desafio – a passagem do Estreito de Gibraltar (STROG) em imersão. Esta é uma área conhecida pelo seu tráfego marítimo intenso, ser um estreito (*choke point*) estratégico, e onde as águas do Atlântico e Mediterrâneo se encontram. Todas estas particularidades exigem que seja elaborado um planeamento detalhado pela equipa de navegação, pois torna-se necessário:

- Calcular com precisão as correntes marítimas da região, causadas pelas diferenças de densidades entre as duas massas de água;
- Evitar áreas onde as águas se misturem, áreas essas conhecidas por turbulências e correntes verticais, e que conseqüentemente são capazes de afetar a estabilidade do submarino.

Após concluir os cálculos necessários, o NRP *Arpão* executou o planeamento previsto e cruzou o Estreito de Gibraltar, concluindo com sucesso, e mais importante em segurança, a tarefa de entrar no Mar Mediterrâneo.

Ultrapassado o primeiro desafio, a patrulha continuou ao longo da costa do Magrebe. De referir que desde a primeira tirada, o NRP *Arpão* entrou na Área de Operações da Operação *IRINI*, conseguindo assim uma oportunidade de contribuir para esta missão da Força Naval da União Europeia, que pretende garantir o embargo de armas à Líbia, decretado por Resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas, com o objetivo de alcançar uma solução pacífica e duradoura para o conflito que perdura naquele país.

Durante os primeiros dezassete dias de patrulha, o NRP *Arpão* desenvolveu diversas ações de vigilância e recolha de informação de contactos de interesse (COI), contribuindo assim para a caracterização dos padrões de navegação na zona oeste, centro e leste do Mediterrâneo. Durante a primeira tirada, foram inúmeros os contactos identificados, sendo de realçar a deteção por meios visuais de um navio mercante cuja posição transmitida por AIS estava desfasada 500 milhas náuticas da posição real.

Após conclusão da primeira patrulha, o submarino atracou no porto de Souda Bay, na ilha grega de Creta, escala já conhecida dos submarinistas portugueses. A paragem em Souda Bay, na Base Naval da Marinha Helénica, foi muito importante para o descanso da guarnição e regeneração da plataforma, bem como a reposição logística em coordenação com o Comando dos Submarinos Helénicos a partir da Base Naval de Salamis, após aquela que foi a maior tirada da missão.

A OPERATION  
SEA GUARDIAN  
é uma operação  
da NATO Allied  
Maritime Command  
(MARCOM), que visa  
garantir a segurança  
marítima no mar  
Mediterrâneo,  
através da liberdade  
de navegação e do  
seu conhecimento  
situacional marítimo.





Após esta paragem logística, o navio prosseguiu para mais uma patrulha, agora de 11 dias onde o NRP *Arpão* participou no exercício *NEPTUNE STRIKE 24-1*, promovido pela STRIKFORNATO, onde realizou diversas séries de exercícios ASW (*Anti-Submarine Warfare*) com a presença de diversos navios e aeronaves, de diferentes países NATO, nomeadamente: Canadá, Espanha, EUA, Grécia e Turquia. Este exercício teve como principais objetivos, garantir a liberdade de navegação na área de operações NATO, proteger pontos estratégicos de elevado valor, como *Choke Points*, reforçar a capacidade de dissuasão contra potenciais ameaças, bem como melhorar a cooperação, integração e interoperabilidade entre os países aliados nos diversos domínios operacionais, demonstrando para tal a capacidade da NATO na realização de operações amplas e coordenadas em múltiplos cenários.

Concluída a patrulha e a participação no exercício, o NRP *Arpão* demandou o porto de Taranto, em Itália, onde atracou na Base de Submarinos da Marinha Italiana, em Mar Piccolo, após ter passado o Canale Navigabile por baixo da Ponte Girevole e prestar continência ao Castello Aragonese, cumprindo-se assim as devidas tradições navais. A paragem em

Taranto revelou-se bastante intensa devido ao facto de ser uma paragem mais curta e onde ocorreram diversas atividades. Para além das habituais fainas de géneros e combustíveis, foi também realizada carga da bateria e permutas não só de elementos da guarnição, mas também entre os oficiais romenos e o oficial espanhol. De mencionar também que o submarino recebeu a visita de quase 70 submarinistas italianos muito entusiasmados em conhecer um submarino semelhante à Classe *Todaro*, mas mais moderno.

De mencionar ainda, que após chegada ao porto, o Comandante, o Imediato e o Oficial, Sargento e Praça mais antigos do navio foram convidados pelo Comandante da *Flottiglia Sommergibili* (COMFLOTSOM) da Marinha Italiana, para um almoço de boas vindas. Posteriormente a esse almoço, foram também presenteados com uma visita guiada às instalações da esquadilha, escola e simulador de submarinos, e ainda ao memorial dos submarinos e submarinistas italianos.

Já com o navio abastecido e com todas as trocas de pessoal efetuadas, o NRP *Arpão* largou de Taranto, rumando, sempre em patrulha silenciosa, em direção ao espaço marítimo em redor de Malta. Nesta singradura, foi efetuada uma



Chegada a Taranto



Saída de Taranto



Guarnição do NRP Arpão em Taranto



patrulha mais dedicada às atividades marítimas praticadas nessa área, como é o caso das fainas de cargas, líquidas e sólidas, entre navios em alto mar (STS *transfer*). Nos dias que se seguiram, foram identificados e reportados diversos pares de navios mercantes a efetuarem este tipo de transferência, em particular *Bunkering* (trasfega de combustível). A área marítima ao largo da ilha de Malta é muito conhecida por tal prática, nomeadamente na zona do *Hurd's Bank*. Apesar da atividade de *Bunkering* não ser uma ilícita *per si*, é explorada por diversos atores para dissimular a proveniência, intermediários e destino de produtos petrolíferos, por forma a passar impune a embargos decretados a combustíveis de determinada origem. Por outro lado, acresce que este tipo de operação possui um elevado risco de poluição marítima.

Após dias a efetuar patrulha ao largo de Malta, o NRP *Arpão* rumou para oeste com o próximo destino em mente, o porto de Mahón. Neste porto, situado na ilha de Menorca, o navio foi fraternamente recebido pelo Comandante Naval de Mahón, fruto dos laços de camaradagem e respeito entre a Marinha Portuguesa e a Armada Espanhola.

Terminada a paragem logística nas ilhas Baleares, o submarino seguiu para a sua quarta patrulha, com especial relevo a costa do Norte de África, por forma a confirmar os padrões de comportamento da atividade marítima identificada na primeira patrulha e em anos transatos.

Esta terminou com a chegada ao porto espanhol de Cartagena, a segunda casa dos submarinos portugueses. À semelhança das outras paragens logísticas, a estadia em Cartagena ficou marcada por atividades logísticas e onde

desembarcou o oficial da Armada Espanhola, embarcado desde Taranto. Durante esta estadia, o Comandante do submarino apresentou cumprimentos ao Comandante da *Flotilla de Submarinos* (COMSUBMAR) e foi recebido pelo Comandante do Submarino *Isaac Peral*, no primeiro dia em que este submarino realizou uma missão sob exclusiva responsabilidade da Armada Espanhola.

Com o submarino pronto e abastecido, o NRP *Arpão* largou de Cartagena em direção à sua última patrulha no âmbito da OSG e para um Mediterrâneo mais seguro. Antes de regressar ao Atlântico, à semelhança da primeira tirada, o submarino voltou a atravessar uma vez mais o STROG, e mais uma vez, de forma lesta e tranquila.

Já no oceano Atlântico, o NRP *Arpão* nos seus últimos dois dias de patrulha embarcou uma Médica Naval e um Enfermeiro da Esquadilha de Subsuperfície, com o intuito de procederem à recolha de amostras biológicas no âmbito do programa SubSea ISM.

Navegando agora à superfície e no rio Tejo, a guarnição do NRP *Arpão* atracou na Base Naval de Lisboa no dia 16 de dezembro com o sentimento de dever cumprido, e de ter feito *jus* ao mote dos submarinistas portugueses – “*Zelo – Aptidão – Honradez*”, após mais de 2 meses de missão com mais de 1200 horas de navegação submersa, mais de 3 mil contactos detetados, a recolha de dados relevantes para o panorama marítimo, e vários momentos que ficarão gravados na memória de toda a guarnição.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ARPÃO**



Chegada a Lisboa



## INFORMAÇÃO E SEGURANÇA

## REPENSAR O SISTEMA DE INFORMAÇÕES?

## PARTE IV

## A CAPACITAÇÃO HUMANA

Não há, certamente, uma mezinha milagrosa. Existem, contudo, algumas linhas gerais que podem abrir uma discussão isenta e desprovida de interesses ocultos. Um dos primeiros passos é estudar em profundidade os nossos serviços de informações, identificando todos os processos que norteiam a atividade, com a identificação das falhas, quebras e violações de segurança. Mas para isso é necessário haver informação desclassificada e tornada pública para que os grupos de reflexão, academia e universidades possam estudá-la e alcancem as devidas conclusões. Outros dos passos é avaliar as qualificações e desempenhos da estrutura dirigente do SIRP e serviços de informações na sua dependência. Incluindo, claro, as informações militares. A liderança de topo é o «farol de guia» da organização e atividade de informações. A direção é o primeiro elo do ciclo de informações. Se um chefe, diretor ou comandante for inexperiente, os serviços de informações serão afetados no seu desempenho? Talvez isso possa não acontecer, ou passe completamente despercebido. Mas a experiência diz o contrário. Na primeira fase do seu mandato, ele vai depender integralmente dos seus colaboradores, pois tudo é uma novidade. Pelo que é obrigado a confiar em tudo o que lhe é recomendado. Com o passar dos tempos, o conhecimento entretanto adquirido já lhe permite desafiar os seus colaboradores e adotar uma linha mais autoritária e sobranceira. Começam a evitar a dependência que tinham outrora nos seus colaboradores. E daí, os colaboradores perante a descartabilidade, recuam e deixam de ter uma ação mais interventiva, para não lhes fazerem «sombra».

Descendo agora mais um degrau para o nível dos oficiais de informações, o seu recrutamento deve ser feito de acordo com as suas competências, perfil e conduta, em detrimento da vulgar «meritocracia do apelido». As necessidades de recursos humanos dos serviços de informações devem ser planeadas de forma atempada e com a garantia de cobrir as diferentes áreas que abrangem o ciclo das informações. Este é um dos elementos mais sensível, dispendioso e de maior valor nos serviços de informações. A pesquisa é composta por diversos elementos, sejam eles de índole tecnológico ou humano. Por exemplo, a informação recolhida em fonte aberta é claramente a que se encontra mais disponível e a um custo muito reduzido. Comparativamente às outras disciplinas de informações, esta não traz qualquer risco associado aos elementos de pesquisa. Mas é altamente influenciada por ações de desinformação, decepção ou propaganda que podem induzir em erro todo o processo de análise. O parecer anual de 2022 do Conselho

de Fiscalização do SIRP, refere que na atualidade a pesquisa por fonte aberta *«assume uma centralidade crescente na produção de informações de qualidade, pelo que deve ser uma preocupação dotar os serviços de informações portugueses de modernos sistemas tecnológicos que lhes permita obter intelligence a partir de informação pública disponível e gerir conhecimento relevante para antecipar e prevenir a ameaça à segurança nacional e ao Estado de direito [...]»*. Se assim fosse, quer ao nível da centralidade, quer à possibilidade de obter conhecimento a partir do que circula no domínio público, será que os estudantes universitários não conseguiam produzir mais e com melhor qualidade? E para quê gastar tanto dinheiro nos serviços de informações, se tudo se resolve com modernos sistemas tecnológicos e informação disponível na *internet*?

## IMPOSIÇÕES DO SÉCULO XXI

Este paradigma imperou há umas décadas atrás em alguns serviços de informações. Muitos deles abdicaram de algum do esforço de pesquisa por fonte humana, vulgo HUMINT (*Human Intelligence*), em prol de sistemas de processamento e análise de fonte aberta e algumas subscrições de revistas da especialidade e bases de dados das áreas de interesse. Os custos associados a todas estas ferramentas de fonte aberta são substancialmente mais baratas e com menor risco, comparativamente à utilização de meios de HUMINT ou SIGINT<sup>1</sup>. Agora o resultado das avaliações não são, *per si*, comparáveis às que derivam das informações recolhidas pelos meios de pesquisa humana e tecnológica. As fontes humanas são as que maiores resultados podem trazer ao processo de pesquisa. Podem ser espíões infiltrados que trazem informações sensíveis e altamente secretas que explicam as tendências, motivações, linhas de ação e centro de gravidade dos agentes de ameaça. O facto de serem seres humanos, com todas as limitações e vieses cognitivos que os caracterizam, necessitam sempre de uma forte componente de controlo e uma robusta capacidade de análise que com eles interaja. Pelo que o recrutamento dos oficiais de informações é de extrema importância para que esta atividade seja coroada de sucesso.

Em termos tecnológicos temos a imagem, os sinais, sejam eles eletromagnéticos ou radioelétricos, a acústica, entre outros. As capacidades nacionais nestes domínios são bastante reduzidas, para não dizer nulas em certas disciplinas de informações. Em Portugal não existe um serviço de informações na esfera do SIRP que tutele a pesquisa de informações na área dos sinais (SIGINT). Nem tampouco



legislação ou regulamentação que enquadre este tipo de atividade. No léxico português só existe a palavra «escuta telefónica», ou agora muito na voga o acesso aos metadados. Mas existe mais mundo para além disto. Existem meios militares, e civis, que estão capacitados para recolher e analisar este tipo de sinais que vagueiam no espectro eletromagnético. Pois numa situação de conflito armado não há lei sobre a recolha de informações no espectro eletromagnético do inimigo. Em alguns teatros de operações, a guerra é coordenada através de comunicações móveis, baseado em redes celulares ou satélite, pelo que não se pode pedir autorização ao poder judicial do oponente para escutar as suas ações de comando e controlo militar. Se as informações militares não dispõem desta capacidade, então a quem se pede auxílio nesta tarefa? Por outro lado, existe algum receio que estes meios possam ser utilizados em tempo de paz, em território nacional, para recolher informações que extravasem a competência que lhes está atribuída. Na maioria dos países ocidentais, existe uma entidade que tem a responsabilidade sobre tudo o que é recolhido, analisado e guardado na área dos sinais. Devido à especificidade desta atividade, enquadrada no típico agente de ameaça que normalmente enfrenta, os militares são os principais utilizadores dos meios de pesquisa SIGINT. Mas isso não invalida que esteja integrado no SIRP, mesmo que seja tutelado pelo CISMIL, por exemplo. Por outro lado, nesta matéria o Conselho de Fiscalização do SIRP teria de ser repensado. Se nas atuais circunstâncias já é de extrema dificuldade monitorizar e fiscalizar de forma efetiva a atividade de informações, quanto mais se as suas competências se alargassem para a área da SIGINT.

## REPENSAR O SISTEMA

A Lei-Quadro do SIRP tem de ser adaptada a todos os serviços de informações, sejam eles civis ou militares. Tem de ser uma cabeça com três membros. E não impor unicamente deveres às informações militares, como a obrigatoriedade de fornecer informações aos serviços civis e estar sujeito às competências do Conselho de Fiscalização. O paradigma do «vira o disco e toca o mesmo», com uns timoneiros a fazer as mesmas coisas vezes sem conta e a esperarem resultados diferentes, tem de mudar. Muitos destes ilustres timoneiros não são reconhecidos pela sua experiência, contacto ou currículo relevante na área das

informações. Àqueles que possuem currículo, o facto de a natureza das funções exercidas ter sido sempre na base, só lhes resta associarem-se às tentativas paroquiais emanadas pelos timoneiros, com a esperança vaga de algum dia os poderem suceder no topo da pirâmide. Como refere Henry Kissinger, as «*instituições humanas [...] necessitam de liderança que contribua para a condução de pessoas da realidade em que estão para uma outra em que nunca estiveram e que, por vezes, mal imaginavam alcançar*»<sup>2</sup>. É deste tipo de líderes que os serviços de informações precisam.

Com os desenvolvimentos verificados nos últimos anos, e os que se perspetivam ocorrer no futuro, se não houver uma rotura com o passado e se pense numa estrutura adaptada aos novos desafios, poder-se-á inferir que os serviços de informações em Portugal correm o risco de serem considerados irrelevantes e sem credibilidade. Se a isto somarmos mais escândalos que envolvam a atividade dos serviços de informações, então estes considerados são mais rapidamente atingidos. Urge, portanto, uma reflexão séria e isenta sobre as informações em Portugal, sob pena da estagnação e as amarras que a prendem ao passado, provocarem o afundamento de uma atividade vital para a salvaguarda do interesse, soberania e segurança nacional. Entre sombras e segredos, os homens e mulheres que proporcionam a preservação da segurança nacional, precisam de um sistema de informações verdadeiramente adaptado aos desafios do século XXI. Está na hora de arranjar outro «pai» para as informações em Portugal. E ele poderá ser um pouco de todos aqueles que integram a comunidade de informações. Sempre com a esperança de que um dia vamos trilhar o mesmo caminho de el-Rei D. João II.



F. Cavaleiro Ângelo  
CMG

### Notas

<sup>1</sup> Signals Intelligence é composta por Electromagnetic Intelligence (ELINT) e Communications Intelligence (COMINT), ou seja, as disciplinas de informações que retiram conhecimento a partir da interceção de radiações eletromagnéticas e de comunicações.

<sup>2</sup> Henry Kissinger, Liderança, Dom Quixote, Lisboa, pp. 18.





# NAVIO REABASTECEDOR DE ESQUADRA E LOGÍSTICO NRE+



O Programa de Aquisição dos dois Navios Reabastecedores de Esquadra e Logísticos (NRE+) é uma prioridade para o interesse nacional, afirmada em sede do processo legislativo de aprovação da Lei Orgânica nº 1/2023, de 17 de agosto, que procedeu à revisão da Lei de Programação Militar (LPM) e que veio incluir, nas suas dotações, as verbas necessárias para proceder à retoma do investimento na aquisição de novos navios destinados às missões da Marinha Portuguesa. A aquisição destes dois navios, inserida no presente programa de renovação da Esquadra, reporá a sustentação logística e a mobilidade estratégica da mesma. Estes dois NRE+ serão, concomitantemente, um vetor de fortalecimento da posição de Portugal nas organizações internacionais, consolidando o país como um produtor de segurança e defesa.

## PLANEAMENTO E FINANCIAMENTO

O planeamento traçado (Figura 1) para o programa de construção e aquisição dos dois NRE+ assim como de toda a componente associada de Apoio Logístico Integrado (ALI) está intrinsecamente interligado ao respetivo, e necessário, processo de financiamento. As verbas que

suportam este programa – 100.000.000,00€ – são provenientes da Lei de Programação Militar, cuja respetiva revisão, e aprovação, ocorreu em 17 de agosto de 2023.

A polivalência destas duas futuras unidades navais viabilizará o seu emprego não apenas em missões de defesa, mas também em missões de assistência humanitária, especialmente nas missões de resposta a situações de catástrofes naturais no espaço interesse estratégico Nacional.

O inerente concurso público internacional para a adjudicação da construção e fornecimento dos dois NRE+, gerido e conduzido pela Direção de Navios em ambas as vertentes técnica e processual, decorreu durante o período de abril a agosto de 2024, sem propostas aceites por incumprimento das condições estipuladas, tendo decorrido um período de consultas preliminares ao mercado em setembro e outubro de 2024. A fase final de aquisição (convite à apresentação de proposta) decorreu nos meses de novembro e dezembro de 2024, com a assinatura do respetivo contrato de aquisição a ter sido realizada em 17 de dezembro de 2024.

Após concessão do Visto do Tribunal de Contas, previsto que ocorra no primeiro trimestre de 2025 e que determinará a Data de Entrada em Vigor do Contrato (DEVV), dar-se-á início ao desenvolvimento do projeto do navio, sendo que o início da construção do primeiro navio – NRE+ #1 – deverá ocorrer no segundo semestre de 2025. A conclusão da construção e chegada do NRE+ #1, em condição IMO<sup>1</sup>, à

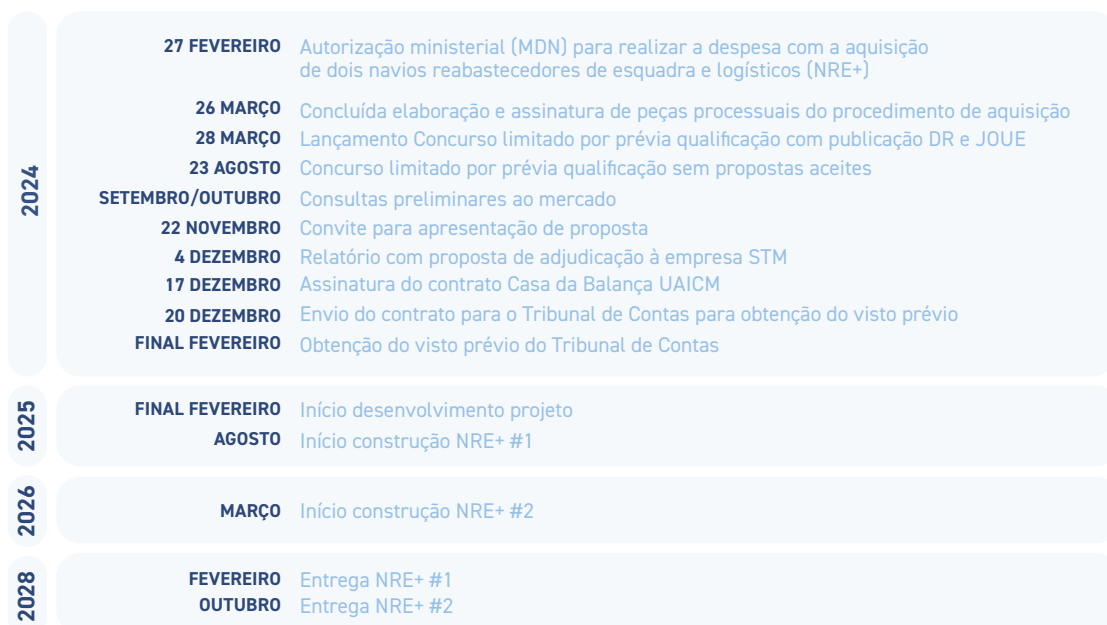


Figura 1 – Cronograma Projeto e construção dos NRE+

Base Naval de Lisboa (BNL), ocorrerá sensivelmente trinta meses depois (fevereiro de 2028).

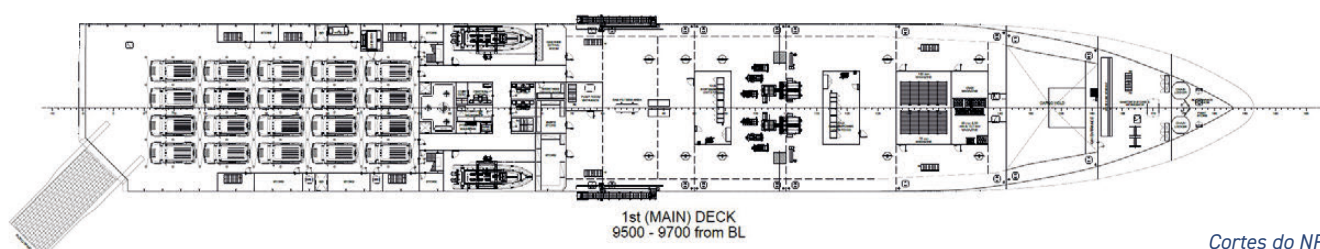
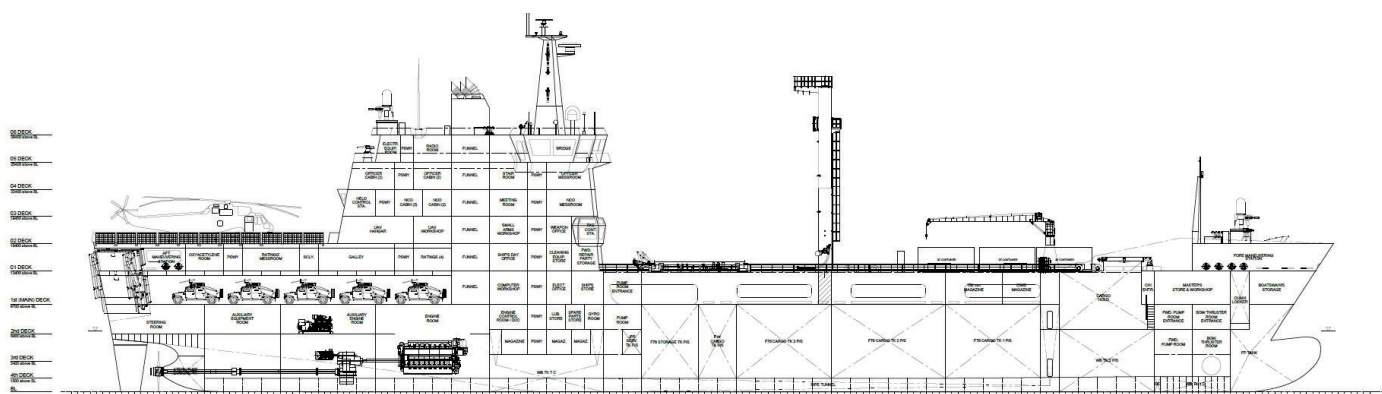
## O CONCEITO DE EMPREGO DO NRE+

O conceito de emprego dos NRE+, vertido na publicação IOA 602 – Conceito de Emprego do Navio Reabastecedor de Esquadra, teve por referência documentos estruturantes da Defesa Nacional, designadamente o Sistema de Forças 2014 (SF)<sup>2</sup>, assim como de diversa documentação de âmbito NATO. Os NRE+ têm como principal função proporcionar sustentação logística e mobilidade estratégica a forças e unidades navais, em termos de reabastecimento no mar, bem como apoiar a projeção de forças de desembarque e respetivo equipamento, e garantir a sua sustentação logística após o desembarque. Dadas as suas capacidades de transporte de pessoal e material, os navios poderão, ain-

da, ser empregues em situações de assistência humanitária, resultantes da ocorrência de catástrofes naturais ou provocadas, com particular realce para os arquipélagos nacionais e para os países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). Os NRE+ terão capacidade de operação com diversa tipologia de meios de desembarque, nomeadamente com helicópteros pesados tipo EH-101, botes de assalto e outros meios de ação naval. A capacidade de operação de veículos não tripulados (VENT) está também contemplada, existindo para esse efeito, junto ao convés de voo, um hangar para o estacionamento e manutenção de VENT. Os requisitos para a sua construção contemplam também a necessária integração e interoperabilidade com os meios nacionais e da NATO. O espectro de emprego operacional dos NRE+ será ainda substancialmente alargado face à capacidade que estes dois navios terão para embarcar módulos contentorizados, integrados a bordo quer do ponto de vista espacial, quer do ponto de vista físico, de







Cortes do NRE+

energia e de dados, bem como para operar sistemas, equipamentos ou sensores sob o conceito modular de pronto a instalar, de acordo com a tipologia de missão.

## OS REQUISITOS OPERACIONAIS E O DESENVOLVIMENTO DO CONCEITO NRE+

Os requisitos operacionais do Navio Reabastecedor de Esquadra encontram-se plasmados na publicação POA 20, promulgada pelo ALM CEMA e AMN em 12 de outubro de 2022. No decurso de um rigoroso processo de análise dos referidos requisitos operacionais por parte de uma equipa técnica da Direção de Navios, assim como da subsequente interação dessa mesma equipa com diversos e variados *stakeholders*, foi possível desenvolver e consolidar o conceito de Navio Reabastecedor de Esquadra e Logístico – NRE+. Esta con-

ceptualização, inequivocamente balizada pelas publicações IOA 602 e POA 20, assim como pela verba prevista em LPM para o efeito, teve como principal objetivo complementar, na máxima extensão possível, as capacidades convencionais inerentes a um navio reabastecedor – reabastecimento no mar de combustíveis / lubrificantes, água doce e de diversa tipologia de carga sólida – com a capacidade de poder alojar temporariamente um alargado número de elementos extra guarnição, embarcar e desembarcar com meios próprios, diversa tipologia de viaturas militares ligeiras e de meios de ação naval, capacidade de operação com VENT aéreos assim como o embarque e a estiva de diferentes tipos de carga contentorizada. A capacidade logística acrescida proporcionada pelo conceito NRE+, otimizará de forma inequívoca o emprego operacional destas duas futuras unidades navais. Exemplo do que acaba de ser referido é o facto das mesmas poderem passar a ser elementos estruturantes, e integrantes, do *Conceito*<sup>3</sup> de Operações Rápido e Leve.





|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>DIMENSÕES PRINCIPAIS</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Comprimento Fora-a-Fora 137,06 m</li> <li>– Boca 19,10 m</li> <li>– Calado 6,70 m</li> <li>– Deslocamento 11 000 toneladas</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>VELOCIDADE</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>– 18+ Máx. Propulsão Diesel</li> <li>– 6+ Máx. Propulsão Elétrica</li> <li>– 14 Cruzeiro</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>AUTONOMIA</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>– 14 000 milhas a 14 nós</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>ALOJAMENTO</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>– 50 Guarnição</li> <li>– 50 Extra Guarnição</li> <li>– 100 Alojamento temporário</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>FACILIDADES E CAPACIDADES</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– 2 Estações RAS (<i>Replenishment At Sea</i>) para combustível, água e carga sólida</li> <li>– 4000 m<sup>3</sup> Combustível F-76</li> <li>– 350 m<sup>3</sup> Combustível F-44</li> <li>– 650 m<sup>3</sup> Água Potável</li> <li>– 700 m<sup>3</sup> Porão Carga Geral</li> <li>– Paiois de munições</li> <li>– 6 Contentores 20 pés</li> <li>– 1 Grua de 13 toneladas de capacidade</li> <li>– 1 Rampa RO-RO (Roll-on / Roll-off)</li> <li>– 1 Compartimento de Carga Multimissão com capacidade para 20 Viaturas URO VAMTAC e/ou 100 m<sup>3</sup> de carga paletizada e/ou viaturas ligeiras</li> <li>– Convés Voo para Helicóptero Pesado (EH 101 Merlin)</li> <li>– Hangar e capacidade de comando e controlo de UAV</li> <li>– 2 embarcações semirrigidas</li> </ul> |

*Características do NRE+*

## CARACTERIZAÇÃO FÍSICA E OPERACIONAL DOS NRE+

### DIMENSÕES, VELOCIDADE E AUTONOMIA

O NRE+ terá um comprimento fora-a-fora de aproximadamente 137 m, uma boca de 19,1 m e um calado aproximado de 6,7 m. A sua velocidade máxima será superior a 18 nós com propulsão diesel e superior a 6 nós com propulsão elétrica. Com uma velocidade de cruzeiro de 14 nós, e utilizando apenas a capacidade própria de combustível, o navio terá uma autonomia aproximada de 14.000 milhas náuticas.

### SISTEMAS PROPULSOR E DE GERAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA

O sistema propulsor será assegurado pelo emprego de motores diesel de baixo consumo específico, que terão por base o cumprimento da legislação em vigor sobre emissões de gases. Nesse sentido, os motores propulsores cumprirão os requisitos para a emissão de gases IMO TIER II ficando preparados para posterior resposta aos requisitos IMO TIER III. Para baixas velocidades (até 6 nós) a propulsão poderá ser realizada através de um motor elétrico. Caso a propulsão se realize com motor diesel, esse motor elétrico poderá ser utilizado como alternador acoplado ao veio para produção de energia elétrica (conceito PTI/PTO – *Power Take In/Power Take Out*). No que concerne aos grupos eletrogéneos, os mesmos serão dotados de motores diesel de igual modo de baixo consumo específico e com idêntico

desempenho em termos de requisitos para a emissão de gases. O navio terá ainda um propulsor de proa de acionamento elétrico, por forma a apoiar e a facilitar a manobra em porto e em águas restritas.

### GUARNIÇÃO E ALOJAMENTO COMPLEMENTAR/TEMPORÁRIO

A guarnição de cada um dos NRE+ será constituída por cinquenta (50) elementos – nove (9) oficiais, doze (12) sargentos e vinte e nove (29) praças – sendo que o alojamento será em camarotes (individuais, duplos e quádruplos). Os NRE+ terão ainda a possibilidade de alojar de forma complementar cinquenta (50) elementos em camarotes adicionais, com disposição similar aos da guarnição. No que concerne à capacidade de alojamento temporário, a mesma será caracterizada pela possibilidade de alojar até cem (100) elementos no Compartimento de Carga Multimissão (CCM).

### AGUADA E VÍVERES

A autonomia dos NRE+ em termos de aguada e de víveres será de trinta (30) dias. Contudo, esta mesma autonomia será passível de ser alargada caso se opte por recorrer à estiva a bordo de contentores frigoríficos dedicados ao transporte/ armazenamento de víveres congelados e refrigerados, assim como fazendo recurso à produção de água doce utilizando os respetivos dessalinizadores de osmose inversa.

### OPERAÇÃO COM MEIOS AÉREOS (TRIPULADOS E NÃO TRIPULADOS)

Os NRE+ serão dotados com as necessárias facilidades de aviação no sentido de poderem operar de dia e de noite com helicópteros pesados – tipo EH-101 – designadamente aterragem, descolagem e reabastecimento. A operação com VENT aéreos de asa móvel ou fixa será também assegurada através da existência de um hangar para o seu estacionamento e manutenção.

### CAPACIDADE DE CARGA PARA REABASTECIMENTO NO MAR (RAS<sup>4</sup>)

O sistema de reabastecimento de cada um dos NRE+ comportará duas estações de reabastecimento de líquidos, uma a BB e outra a EB, sensivelmente a meio navio, e duas estações de reabastecimento de carga sólida ligeira (*light jackstay* – até 250 Kg), posicionadas uma a cada bordo, e de igual modo a meio navio. Terão capacidade de reabastecer as unidades navais com água doce e combustíveis, com a designação NATO F76 (combustível para motores diesel e turbinas a gás) e F44 (combustível para aeronaves). Estarão também dotados de capacidade de reabastecimento (carga sólida) vertical – VERTREP.

### CAPACIDADE LOGÍSTICA ACRESCIDA – TRANSPORTE DE CARGA SÓLIDA DIVERSA E DE VIATURAS

A capacidade logística acrescida dos NRE+ traduz-se no facto de poderem embarcar, estivar e desembarcar uma diversificada variedade de carga sólida, paletizada ou contentorizada, meios de ação naval (botes pneumáticos Zebro III, viaturas LARC-V<sup>5</sup> ou LDP<sup>6</sup>), assim como de algumas tipologias de viaturas tais como as VTLB<sup>7</sup> ou as VTL<sup>8</sup>.





Para este efeito os NRE+ disporão de diversos porões de carga e de duas grandes áreas especificamente desenvolvidas para este fim – o Parque de Estiva de Contentores (PEC), localizado no convés principal, e o Compartimento de Carga Multimissão (CCM), situado num pavimento inferior ao convés de voo.

O PEC proporciona a estiva de diversos contentores TEU<sup>9</sup> com uma capacidade unitária de até 13 t, sendo que no local existirão diversas tomadas/pontos de energia elétrica, água doce/salgada e de dados. A existência destas valências no PEC viabilizará a estiva e a operação de diversos tipos de contentores/sistemas contentorizados no local. Tal permitirá uma polivalência e versatilidade, onde será possível parquear/estivar LARC-V ou LDP mediante a opção de número e localização de contentores TEU.

O CCM, dotado de rampa Ro-Ro<sup>10</sup>, será o compartimento no qual as VTLB e/ou as VTL serão parqueadas nos quantitativos definidos para cada uma das diferentes tipologias de missões dos NRE+.

Este mesmo compartimento, decorrente da sua elevada flexibilidade de emprego, possibilitará ainda a estiva de diversa tipologia de carga paletizada assim como o alojamento provisório até 100 elementos.

Aquando da ativação da valência alojamento temporário (beliches triplos) serão instaladas – sistema *plug in* – duas a quatro instalações sanitárias contentorizadas para apoio. As VTL, assim como toda a carga paletizada estivada no CCM, serão passíveis de serem movimentadas para o convés de voo e vice-versa. Este corredor logístico interno, via corredor/acessos adequados e elevador de carga, associado a outros existentes de e para os diversos locais de estiva/armazenamento de carga sólida a bordo, contribuirá de forma decisiva para a viabilização do *Conceito de Operações Rápido e Leve*. A capacidade de integração e de gestão de tão variada tipologia de carga nestas duas grandes áreas de estiva/parqueamento – passível de ser traduzida e apelidada de conceito NRE+*flex* – dotará os NRE+ com uma elevada capacidade de resposta a um diversificado espectro de missões que irão muito para além das inseridas no âmbito do reabastecimento de unidades navais no mar.

## EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO, SENSORES E ARMAS DE DEFESA PRÓXIMA

Na vertente da componente da segurança à navegação os NRE+ serão dotados com um radar 2D de navegação, sistema inercial de navegação, DGPS, sonda, odómetro, sistema referencial de tempo e frequência, entre outros equipamentos. No que concerne a sensores e armas de defesa próxima – SEWACO<sup>11</sup> – os NRE+ integrarão um sistema de *Tactical Data Link*, comunicações satélite MILSATCOM, Sistema Integrado de Controlo de Comunicações (ICCS), radar 2D combinado, IFF MOD5, Sistema de Contramedidas Eletrónicas, GPS militar, Sistema de Gestão de Combate, Sistema Interno de Apoio à Gestão de Batalha, duas peças de calibre 12,7 mm de comando e controlo remoto, sistemas de engodos antimíssil e ficarão preparados para a subsequente instalação de CIWS<sup>12</sup>.



Foto: ASPOT-TN DSG Eva Ferreira

## ESTADO ATUAL

Na sequência do contrato de aquisição dos NRE+, assinado em 17 de dezembro de 2024, e decorrente da obtenção do necessário visto do Tribunal de Contas, iniciar-se-á o desenvolvimento do projeto básico e subsequente projeto detalhado. Antecipa-se que ambos os projetos sejam desenvolvidos em aproximadamente 6 meses, com a construção do NRE+ #1 a iniciar-se no segundo semestre de 2025 e o início da construção do NRE+ #2 oito meses depois. O planeamento de todo o projeto/construção, prevê a entrega do primeiro navio durante o primeiro trimestre de 2028 e a entrega do segundo navio no último trimestre de 2028. Os navios serão entregues em condição IMO, cabendo à guarnição fazer a primeira navegação até à BNL.

## PERSPETIVAS FUTURAS

Ambos os navios, já na BNL, e durante cerca de seis meses, serão sujeitos ao processo de instalação e de integração das armas de defesa próxima, bem como dos sensores anteriormente referidos – Material de Fornecimento do Estado (MFE). A incorporação no dispositivo naval do NRE+ #1, ocorrerá no segundo semestre de 2028, e no primeiro semestre de 2029 para o NRE+ #2.

Conforme exposto ao longo deste artigo existem várias ações em curso ou a desenvolver que concorrem para o **Programa de aquisição de duas futuras unidades navais, de baixo custo, que virão repor a capacidade de sustentação logística e a mobilidade estratégica da Esquadra no mar.**



Colaboração da **DIREÇÃO DE NAVIOS**

### Notas

<sup>1</sup> International Maritime Organization

<sup>2</sup> O SF foi aprovado em Conselho Superior de Defesa Nacional (CSDN), a 30 de julho de 2014

<sup>3</sup> Revista da Armada, nº 526, Ano XLVII Fevereiro 2018

<sup>4</sup> *Replenishment at sea*

<sup>5</sup> *Lighter Amphibious Resupply Cargo*

<sup>6</sup> Lancha de Desembarque Pequena

<sup>7</sup> Viatura Tática Ligeira Blindada – tipo *High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle* (HMMWV ou Humvee), URO VAMTAC ou similar

<sup>8</sup> Viatura Tática Ligeira – POLARIS TRATOCAR ou similar

<sup>9</sup> *Twenty-Foot Equivalent Unit*

<sup>10</sup> Rampa *Roll-On Roll-Off*

<sup>11</sup> *Sensor, Weapon and Command*

<sup>12</sup> *Close-In Weapon System* – como por exemplo, *Phalanx* ou *RAM*



2024

## ENCERRAMENTO DO ANO ACADÉMICO



Foto CAB L. Gaspar

No dia 18 de dezembro de 2024, realizou-se a tradicional Sessão Solene de Encerramento do Ano Académico no Auditório da Academia de Marinha, ocasião privilegiada em que o corpo académico se junta para refletir e celebrar mais um ano consagrado à reconhecida missão da Academia de Marinha: promover, desenvolver e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, arte, letras e ciências do mar e das atividades marítimas.

Esta sessão foi presidida pelo Presidente da República, Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa, acompanhado pelo Almirante Gouveia e Melo, o então Chefe de Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional. Foi, ainda, a última sessão com a presença do Almirante Francisco Vidal Abreu na qualidade de Presidente da Academia de Marinha, depois de um marcante mandato, de nove anos.

A conferência de encerramento foi proferida pelo Professor Dr. Henrique 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. Esta conferência intitulada “Academias. Que futuro?”, que motivou forte atenção, focou-se na evolução histórica das Academias, na sua vertente científica e influente nas sociedades que se integram. O Professor Henrique Leitão deu o seu testemunho próprio face à realidade atual das Academias, destacando a importância destas se inovarem e acompanharem o progresso tecnológico e digital atual, ressaltando, o reconhecido fosso no financiamento das Academias nacionais, relativamente às suas congéneres estrangeiras, o que pode obrigar ao abandono de certos projetos ou à incapacidade de competir por bolsas de estudo.

No final, o Presidente da República, em reconhecimento pelos três mandatos, enquanto Presidente da Academia de Marinha, agraciou o Almirante Vidal Abreu, com a Grã-Cruz da Ordem do Infante D. Henrique.





## TRIÉNIO 2025-2027

## NOVOS TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS DA ACADEMIA DE MARINHA

A cada três anos os membros eméritos e efetivos da Academia de Marinha reúnem em Assembleia de Académicos para procederem à eleição dos titulares de cargos estatutários responsáveis pela direção e planeamento das atividades da Academia, traduzindo-se esses cargos nas figuras do Presidente e restantes membros do Conselho Académico.

A Assembleia de Académicos de dia 21 de novembro de 2024 elegeu para Presidente o VALM José Manuel Pen-teado e Silva Carreira; Vice-Presidente (Classe de História Marítima) Professora Doutora Ana Paula Ribeiro Ferreira Menino Avelar; Vice-Presidente (Classe de Artes, Letras e Ciências) COMMN, Professor Doutor Luís Carlos Bronze dos Santos Carvalho; Secretário-Geral CMG Caetano Fernandes Augusta Silveira; Secretário (Classe de História Marítima) Professora Doutora Marília Pereira Lúcio dos Santos Lopes e Secretário (Classe de Artes, Letras e Ciências) Dr. Paulo Judá da Silva Santos.

No passado dia 14 de janeiro, ocorreu a tomada de posse do novo Conselho Académico, que decorreu sob a presidência do Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante Jorge Manuel Nobre de Sousa, na sua primeira visita enquanto Comandante da Marinha a esta Academia.



## 2025

## SESSÃO SOLENE DE ABERTURA DO ANO ACADÉMICO



Fotos SAJ A Ferreira Dias

Ainda no dia 14 de janeiro, seguiu-se a tradicional Sessão Solene de abertura do Ano Académico, assim como a entrega dos diplomas do prémio "Academia de Marinha 2024". O prémio referente ao ano passado foi atribuído à obra publicada pela Academia de Marinha no mesmo ano "História da Marinha Portuguesa: Navios, Marinheiros e Arte de Navegar (1824-1974)", para receber os diplomas foram convidados os coordenadores da obra, CALM Fernando David e Silva, Professor Doutor João Moreira Freire e ao CMG António Costa Canas.

Após a cerimónia de entrega seguiu-se a conferência de abertura intitulada "Sobre a fronteira marítima de Portugal", proferida pela Professora Doutora Maria Regina de Mongiardim da Costa Flor e Almeida, Presidente da Academia Internacional da Cultura Portuguesa, presença assídua da Academia de Marinha.

A oradora fez uma análise detalhada do que foi a fronteira marítima portuguesa ao longo dos séculos e a sua importância para a sobrevivência de Portugal e, no final, afirmou a necessidade do País mais uma vez, se voltar para o mar, dada à sua importância estratégica inequívoca no contexto nacional e no domínio das relações internacionais.

Neste mudar de quarto, a Academia de Marinha, continua viva, vibrante, constituindo uma porta à cultura naval dentro e fora de portas. Sem ela, certamente o ambiente cultural e académico português seria, estamos certos, mais pobre.

Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**



# A SÉ DE BRAGA

Carismática, ilustríssima, magnífica na sua pose primaz, com uma história milenar, um dos mais antigos templos românicos da Europa, a belíssima Catedral de Braga transporta em si, desde finais do Séc. XI, todo o mítico *fundacional* de Portugal, da Reconquista e do cristianismo ibérico, sendo mesmo cerca de meio século mais anciã que a estatuição Real de Zamora, em 1143, e representa, arquitectonicamente, um extraordinário repositório de arte e de cultura multiseular que a define, indubitavelmente, como um simbolismo fortemente consolidado da história nacional e a mais estruturante Sé em território Português.

Herdeira de uma riquíssima e ancestral história, com um legado patrimonial eclesiástico de valor incalculável, a Catedral de Braga é classificada como monumento nacional desde 1910, embora, atento todo o extraordinário espólio cultural, artístico e monumental de toda a sua vasta área edificada, devesse ser, claramente, património da Humanidade<sup>1</sup>. Por se constituir como um dos mais relevantes monumentos do património religioso nacional e ibérico, sobre ela importa conhecer algo mais, ainda que na brevidade do presente artigo.

## ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

*Bracara Augusta* foi, desde o Séc. IV, a capital da *Gallaecia*, uma das grandes províncias romanas do ocidente peninsular – a outra era a *Lusitânia* –, e teria existido, sem dúvida, eventualmente no local ou perto da actual Sé, atenta a importância política, religiosa<sup>2</sup> e cultural da cidade, um templo dedicado a uma divindade romana. De facto, os especialistas defendem que terá existido um templo romano consagrado a Ísis<sup>3</sup>, sublinhando-se que o território dos *Bracari*, povos celtas que habitavam toda aquela região – que tinham as suas próprias divindades como a deusa Nabia e Tongo<sup>4</sup>, ligadas à água e à fertilidade – foi invadido e conquistado pelas legiões no ano 137 a.c.

Durante séculos, as grandes vilas e citânias da região<sup>5</sup> foram exemplo de uma convivência pacífica do processo de *romanização* dos locais conquistados, nos quais se fomentava o comércio e a interculturação de rotinas dos povos nativos sobretudo com os mercadores romanos. Foi já com Otaviano Augusto que, em 19 a.c., se assistiu a uma organização política mais estruturada dos territórios das *Hispa-*



Fotos Câmara Municipal de Braga





nias, tendo sido criadas novas *civitas*, algumas de dimensão como a de *Bracara*, com a sua célebre e vasta muralha romana<sup>6</sup> construída já nos finais do Séc. III<sup>7</sup>.

Decorre já, há décadas, um extraordinário trabalho por parte das Unidades Técnicas de Arqueologia da Universidade do Minho e da Autarquia de Braga de estudo e recuperação cientificamente rigorosa do valiosíssimo património arqueológico e cultural de Braga dos tempos da *romanização* e do império<sup>8</sup>, sendo um exemplo de um muito notório profissionalismo e um apurado sentido histórico-cultural que é de reconhecer e louvar. E que, atenta a importância de Braga na posterior evolução política, religiosa e cultural do País, é imprescindível conhecer.

Muito antes da actual Catedral, também existiu uma importante igreja paleocristã<sup>9</sup> construída nos inícios do Séc. V, sendo que, naquela fase histórica, o Reino Visigótico anexou o dos Suevos<sup>10</sup> em 585 e, dois anos depois, Recaredo tornaria o catolicismo a religião oficial em todo o reino peninsular.

Mas Braga seria, pela sua relevância religiosa, importantíssima no processo de construção da Nacionalidade, quer devido à relação familiar directa entre o conde *portucalense* e o poderoso abade de Cluny, quer pela extraordinária influência que a Ordem *cluniacense* tinha já em Roma, e por toda a Europa Ocidental, pelas reformas introduzidas em observância dos ditames de S. Bento. Com efeito, o abade de Cluny<sup>11</sup>, primo do Conde D. Henrique, veio à Península numa manifestação clara de que a igreja das terras portucalenses pudesse caminhar, em definitivo, na estrutura de outras igrejas europeias e nos ritos de Roma<sup>12</sup>. As aristocracias e os poderes visigóticos deixaram séculos da sua influência sócio-política<sup>13</sup>, e até de estruturação económica, feudal e organizacional<sup>14</sup> que, contudo, não apagaram o que, mais tarde, e durante mais de 350 anos, foi a forte influência árabe, e moçárabe, que seria muito notória na vida das aldeias e vilas, quer nas rotinas sociais quer, sobretudo, nas artes, costumes e ritos populares. A instabilidade era, contudo, muito latente, ainda durante os Séc. IX, X e XI, sendo que Braga até ficaria sem prelado nomeado durante mais de 2 séculos, até princípios do Séc. XI.

Os Arcebispos de Braga entendiam, justificadamente, que o bispado bracarense devia ser o *Metropolitano* de toda a região da Galiza<sup>15</sup>, o que originou um acentuado confronto religioso pela *primacidade* religiosa do Ocidente entre Braga<sup>16</sup> e Compostela e mesmo uma luta institucional político-eclésiástica para a primazia das *Espanhas* ocidentais, a qual seria, ainda, fomentada pelo acréscimo de poder do bispado de Toledo, tendo o Papa decidido que Braga, Compostela e Toledo teriam, sob a sua autoridade espiritual e canónica, as suas próprias Dioceses. Mas a disputa pelo título de *Arcebispo Primaz das Espanhas* permaneceu, sobretudo com Toledo. Ainda hoje, contudo, o prelado bracarense, honorificamente, se designa como *Arcebispo de Braga e Primaz das Espanhas*<sup>17</sup>.

O poder do Arcebispado de Braga, e o pressuposto de que as mais ancestrais e ilustres Dioceses portuguesas – Porto, Coimbra, Lamego e Viseu – tivessem que obedecer a um *Metropolitano* ou *Primaz* com ligação soberana nacional – foi um dos factores absolutamente determinantes que, indubitavelmente, impulsionou em definitivo a criação do Reino de Portugal, tendo D. João Peculiar, o ilustre prela-

do superior de Braga desde 1138<sup>18</sup>, tido um papel decisivo neste âmbito<sup>19</sup>. De facto, em 1143, o Arcebispo foi a Roma, para, em nome do Rei, entregar a carta de *enfeudamento* de Portugal à Santa Sé (*Claues Regni Coelorum*) e prestar vassalagem ao Papa, sob condição de Portugal obter a protecção da Igreja e, desta forma, não reconhecer outro poder eclesiástico, ou civil, além da Santa Sé. A vinda de Guido de Vico à Península, em 1143<sup>20</sup>, terá sido, também, um factor relevantíssimo para se atingir a paz entre os soberanos ibéricos<sup>21</sup>.

## A ARQUITECTURA DA SÉ

Não obstante a imagem exterior da actual Catedral revelar elementos renascentistas como a belíssima Galilé<sup>22</sup> de entrada com o seu típico rendilhado manuelino<sup>23</sup> e o equilíbrio das três arcarias ogivadas, a estética vertical dos grandes torreões sineiros e a forte aparência granítica da sua silhueta são bem relevadores de um templo de raiz milenar, sucessivamente moldado, contudo, por várias épocas artísticas posteriores. A Igreja, cuja edificação se iniciou ainda no Séc. XI<sup>24</sup> pelo arcebispo D. Pedro de Braga tem, claramente, uma muito notória traça românica<sup>25</sup>, sobretudo quando se transpõe o extraordinário portal de entrada, e se visualizam, na sua verticalidade perfeita com as fortes colunas e as arcarias superiores fechadas, os fabulosos tectos em madeira, a longa nave central e o transepto.

D. Diogo de Sousa, já no Séc. XVI, encarregou João de Castilho da edificação de uma cabeceira monumental, mais ampla, em estilo manuelino<sup>26</sup>, bem como se acresceu no interior, num gótico *flamejante*, todo o nervurado manuelino pós-gótico do altíssimo tecto e o frontal do Altar-Mor da Catedral. De facto, e após escavações mandadas realizar por aquele Arcebispo debaixo da Capela-Mor medieval, foram descobertos amplos vestígios de um sector da muralha romana – um trecho ainda do Séc. I a.c., e outros do Séc. III – posteriormente destruídos devido ao processo de reconstrução operado. A abside foi construída em 1509 com a platibanda, em granito, fortemente rendilhada, e, junto ao transepto, uma abóboda profusamente decorada, tendo ainda a Capela-Mor um elegantíssimo cadeiral em ricas madeiras nervuradas.

O portal lateral da Catedral, na fachada para o Rossio da Sé, com a sua arcatura românica, as arquivoltas nervuradas e o típico tímpano de iconografia medieval da primeira fase do românico, bem como os extraordinários capiteis que o ladeiam, revela bem a tipicidade escultórica de finais do Séc. XI e é, portanto, da origem do templo, o que é ainda notório em muitos outros trechos do monumento.

No Coro Alto, o exuberantíssimo cadeiral – que enquadra o faustoso *trono* do Arcebispo – é já uma peça relevante do barroco europeu, e a forma como, juntamente com as restantes obras setecentistas tais como os tectos pintados e a requintada abóboda, foram acrescidos ao templo, dá, pela explosão luminosa do barroco, um aspecto de uma peculiar magnificência à Catedral<sup>27</sup>. De facto, o forte matizado e coloração das pinturas dos tectos do Coro, a soberba talha dourada da autoria do Mestre Marcelino de Araújo, a nervura lavrada dos varandins e a absoluta imponência dos dois colossais órgãos barrocos – da autoria de Frei Simão Fontana<sup>28</sup> – conferem à belíssima Sé uma exuberância monumental única.





Foto Alberto Fernandes / Câmara Municipal de Braga





A anciã Capela dos Reis, onde se encontram as arcos tumulares da Condessa-Rainha Tarasia e do Conde D. Henrique, foi mandada edificar, no Séc. XIV, pelo Arcebispo D. Lourenço Vicente<sup>29</sup>, tem uma acentuada estrutura medieval gótica, bem como tecto alto ogivado, belíssimos capiteis e valiosíssima estatuária gótica. Esta capela ladeia o Claustro de Sto. Amaro – que era inicialmente coberto<sup>30</sup> – tal como aliás, outras foram edificadas, fazendo parte de um conjunto coerente agregado ao corpo da Catedral. Os sóbrios, mas extraordinários, túmulos dos *Pais Fundadores* foram construídos no Séc. XVI, por determinação de D. Diogo de Sousa, no sentido de lhes conferir uma última morada digna da sua superior relevância, mas apenas no Séc. XIX foram colocadas nesta Capela, transferindo-os da magna Capela-Mor da Catedral onde estiveram durante séculos.

A magnífica Capela da Glória, do Séc. XIV, foi, no decurso de uma reforma efetuada no Séc. XVI com base num panorama artístico específico, ornamentada com painéis de frescos de fortíssima influência moçárabe, o que significa que, séculos depois da fundação da Nacionalidade, na Renascença Portuguesa – dir-se-ia, até, ibérica – a herança artística árabe nunca deixou de constituir um traço identitário e iconográfico na nossa arte tardo-gótica<sup>31</sup>. Os painéis pintados na Capela são de uma extraordinária beleza e requinte em termos da historiografia da arte, e nela está colocado, ainda, o túmulo de D. Gonçalo Pereira assente sobre leões heráldicos, da autoria de Pero de Coimbra e Telo de Lisboa, tido como uma das mais importantes arcos tumulares medievais existentes em Portugal e na Península, estando, claramente, extraordinariamente preservado.

Quanto à Capela de S. Geraldo<sup>32</sup> – que tem o túmulo deste Arcebispo, um dos primeiros de Braga – embora com origem no Séc. XIII, D. Rodrigo Moura Teles decidiu, no Séc. XVIII, operar uma reforma, sendo hoje conhecida pela sua riquíssima talha dourada bem como pelos amplos painéis de azulejos alusivos à vida de S. Geraldo, e um exuberantíssimo retábulo, sendo de sublinhar, em termos de requinte artístico, que a ornamentação da talha foi concebida à base de motivos iconográficos *frutículos* e não com folhas como habitual no barroco clássico, podendo admirar-se, ainda, muitas pinturas setecentistas e oitocentistas<sup>33</sup>.

Na Capela da Piedade, sobressai a talha do altar e vários trabalhos de madeira e talha do Mestre André Soares<sup>34</sup>, arquitecto famoso da Braga de finais do Séc. XVIII, nela estando presente S. Tiago porque a Capela está referenciada nos caminhos de S. Tiago, e nela estando, em especial, o túmulo de D. Diogo de Sousa, o famoso Arcebispo da Renascença que, designadamente com as suas viagens a Roma, e as experiências artísticas e históricas que recolheu, contribuiu de sobremaneira para a exaltação da história da Catedral, e, como acima se referiu, para as amplas reformas no monumento, tendo ainda potenciado a extensão da cidade para fora das suas muralhas medievais.

Ainda uma referência, que consideramos imprescindível, ao fantástico Museu do Tesouro da Sé, criado em 1930, o qual constitui um acervo extraordinário, único do seu tipo<sup>35</sup>, quer na abrangência das peças que exhibe, quer no valor intrínseco e histórico das mesmas, salientando-se, de entre centenas de outras de acrescido simbolismo artístico, o Cálice de S. Geraldo<sup>36</sup> – terá sido moldado nos anos 971-72, e que é bem revelador de elementos culturais árabes, e moçárabes<sup>37</sup> –, encomendado pelo Conde de *Portucale* Mendo Gonçalves<sup>38</sup>. É, igualmente, neste museu, que está exposta a sóbria, mas soberba, Cruz de ferro que esteve na primeira missa em Terras de Santa Cruz, com Cabral e os seus oficiais, marinheiros e homens de mar.

Não é, certamente, na brevidade do presente artigo, que é possível, com justiça, aferir tudo o quanto representa para todos nós a Ilustríssima Sé Catedral de Braga, bem como referenciar todo o seu infindável recheio arquitectónico e escultórico. A sua imponente e magnífica sobriedade estrutural e o valiosíssimo espólio arqueológico, artístico e cultural, conferem-lhe uma absoluta primazia no panorama religioso nacional, e até ibérico, e tem, na sua base medular *portugalense*, a simbologia sagrada das bases fundacionais da Nação.



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

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

## Notas

<sup>1</sup> Cujo processo de candidatura no âmbito da UNESCO, aliás, já tem o seu caminho.

<sup>2</sup> E teve Arcebispos marcantes, como, já no Séc. VI, Martinho de Dume, prelado que fez reformas religiosas relevantes, tendo organizado e presidido a concílios e promovido, assim, o desenvolvimento político e cultural do Reino, o qual, no final desse século, cairia perante o poder visigótico.

<sup>3</sup> Conforme se comprova, entre outros elementos, por inscrições em pedras, uma delas – ainda de dimensão – precisamente incrustada no exterior da cabeceira da actual Catedral, referenciando o facto do templo romano ter sido edificado por Lucrécia, sacerdotisa do culto imperial. O local foi, posteriormente, *cristianizado* para a primeira basílica paleocristã.

<sup>4</sup> Ver a explicação de Manuela Martins, arqueóloga sénior da Universidade do Minho – programa sobre as origens de *Bracara Augusta* – sobre um santuário rupestre existente na região, e que é único em todo o universo ocupado por Roma.

<sup>5</sup> Como a de Briteiros e muitas outras.

<sup>6</sup> Ainda hoje, no subsolo de algumas casas e restaurantes, há amplos vestígios arqueológicos de bases dos torreões que flanqueavam as entradas das muralhas da *civitas*, que chegou a ocupar uma área de cerca de 42 hectares, o que é bem revelador da dimensão de *Bracara Augusta*.

<sup>7</sup> De relevante interesse consultar o artigo “*Mais velho que a Sé de Braga. Intervenção arqueológica na catedral bracarense: notícia preliminar*”, de Luís Fontes, Francisco Sande Lemos e Mário Cruz, in *Cadernos de Arqueologia*, Série II, 14-15, 1997-98.

<sup>8</sup> Para um aprofundado conhecimento de toda esta época das origens bracarenses, é imprescindível visitar o Museu Arqueológico D. Diogo de Sousa, com todo o seu extraordinário espólio constituído por pedras lavradas, colunas, vestígios epigráficos, estelas funerárias e panos de mosaicos.

<sup>9</sup> Mais tarde, D. Diogo de Sousa, Arcebispo de Braga de 1505 a 1532 – tendo sido, antes, Bispo do Porto –, teria um papel fundamental no processo de recuperação do conhecimento sobre a anterior grandiosidade de *Bracara Augusta* e do primeiro templo cristão ali edificado.

<sup>10</sup> O chamado *Galliciense Regnum*, com capital em *Bracara Augusta*, que ocupou, durante quase 200 anos (entre 411 e 585), toda a região noroeste e parte da região centro ocidental da Península, abrangendo toda a actual Galiza e o Norte e Centro de Portugal, mas tendo, a partir do Séc. V, expandido para sul e conquistado regiões como Mérida, Mértola e Sevilha, na *Hispania Bética* e, já no terceiro quartel do Séc. V, cidades como Conímbriga e Lisboa, deixando marcas evidentes até na morfologia da população nortenha.

<sup>11</sup> O *Santo Hugo*, o sexto abade de Cluny, desde 1049 até 1109.

<sup>12</sup> E atenuando, na sua visão, a influência moçárabe que, então, era muito marcante nas rotinas e nas liturgias religiosas adoptadas pelas comunidades que povoavam todas aquelas regiões e que, claramente, corporizavam a herança secular das culturas de influência romana e visigoda – por aquelas regiões também a sueva –, nativa e com o *peso* que a civilização árabe deixou em solo *portugalense* desde o Séc. VIII.

<sup>13</sup> Embora se saiba que os povos visigóticos não eram muito numerosos – sendo mesmo em muito menor número que as populações ibéricas nativas –, eram, contudo, poderosos porque detentores de um acentuado sentido organizacional militar e muito direccionados para as artes da guerra, o que lhes permitiu conquistar vastas regiões no sul da Europa, as quais se estendiam até parte da actual França e nordeste de Itália.

<sup>14</sup> E com fortes marcas no campo jurídico-organizacional, sendo que, em 654, é promulgada uma importante codificação, o *Liber Iudiciorum*, constituído por doze livros de leis fortemente inspiradas no Direito romano que, durante o império, foi fundamental para a organização política das sociedades.



<sup>15</sup> Galiza do Séc. XI, naturalmente.

<sup>16</sup> Um dos fundamentos da reivindicação, pelos ancestrais prelados de Braga, pelo direito àquela *autoridade primaz*, é que a Diocese de Braga é a mais antiga Diocese da Península Ibérica, criada no ano 45, tendo, posteriormente, passado a ser Arquidiocese, com título Primacial.

<sup>17</sup> Em Portugal, apenas o Cardeal Patriarca de Lisboa é, desde 1716, honorificamente superior ao Arcebispo de Braga.

<sup>18</sup> Mas, enquanto Bispo do Porto, já tinha sido preponderante nas Pazes de Tui, em 4 de Julho de 1137, estabelecidas entre Afonso VII de Leão e Castela e D. Afonso Henriques, através do qual se encerraram, durante algum tempo, os conflitos que recuavam à batalha de Cerneja. Como se sabe, o Príncipe Português terá invadido a Galiza e conquistado a praça de Tui, aproveitando a pretensão do monarca leonês em relação ao Reino de Navarra, com quem tinha confronto declarado. D. Afonso Henriques terá tomado Tui precisamente com o apoio do Rei de Navarra, tendo o monarca leonês, quase no imediato, recuperado a praça galega.

<sup>19</sup> No reencontro no Vale do Vez, na Primavera de 1141, o Arcebispo foi o principal mediador para se conseguir trégua entre os Reis de Portugal e de Castela, tendo sido um momento de grande relevância para preparar os acordos de Zamora. Arcos de Valdevez terminou, de facto, com um pacto de tréguas entre ambos os Reis, sendo que há notícia que o próprio imperador terá recorrido ao Arcebispo para servir de mediador.

<sup>20</sup> Com efeito, o Cardeal Guido de Vico viera à Península naquele ano, como legado de Inocêncio II, tendo reunido, em Valladolid, um concílio provincial, em que se promulgaram as resoluções do segundo concílio geral de Latrão e se adoptaram outras providências relativas especialmente à igreja peninsular. A presença de D. João Peculiar no concílio foi determinante para firmar pazes entre Afonso VII e D. Afonso Henriques.

<sup>21</sup> Sobre D. João Peculiar e os Arcebispos de Braga de finais do séc. XI e inícios do Séc. XII ver a extraordinária lição de José Mattoso em "*D. Afonso Henriques*", colecção Reis de Portugal, 2006.

<sup>22</sup> Mandada construir no Séc. XV pelo Arcebispo D. Jorge da Costa, mas já concluída por D. Diogo de Sousa no século seguinte, que acresceu o invulgar e extraordinário gradeamento renascentista.

<sup>23</sup> Como bem ensina Joana Ramôa Melo.

<sup>24</sup> A edificação do actual templo ter-se-á iniciado em inícios da década de 80 do Séc. XI, tendo sido *sagrada* em 28 de Agosto de 1089, mantendo, portanto, um culto contínuo há mais de 935 anos!

<sup>25</sup> Por toda a Sé, quer interior quer exteriormente, existem múltiplos elementos românicos, alguns deles extraordinariamente bem preservados, que são bem identificadores das suas origens e primeira fase construtiva.

<sup>26</sup> Ou gótico tardio.

<sup>27</sup> Ver informação técnica divulgada pela Direção Regional de Cultura do Norte.

<sup>28</sup> Em 1737/39, e os únicos, desta origem e tipicidade, sem alterações, que ainda funcionam em todo o espaço ibérico e europeu.

<sup>29</sup> Que tem, precisamente, o seu túmulo na Capela, e que esteve presente em Aljubarrota e, igualmente, como D. João I quanto a Santa Maria da Vitória, em cumprimento de um voto pela vitória na batalha.

<sup>30</sup> Conforme explica o Cônego João Paulo Abreu, Deão do Cabido da Sé.

<sup>31</sup> Conforme nos ensina Joana Ramôa Melo.

<sup>32</sup> Padroeiro da Diocese e da cidade.

<sup>33</sup> Merece, também, menção, a bela Capela de N.ª Sr.ª do Loreto, românica, com a abóboda com pinturas góticas.

<sup>34</sup> Bem como belíssimos painéis azulejares da autoria do Mestre António de Oliveira Bernardes.

<sup>35</sup> Embora não muito conhecido de uma boa parte dos Portugueses, é, de facto, um museu imprescindível de se conhecer, com inúmeras peças de ourivesaria, arte sacra, arte tumular, pintura e mobiliário de época, relevantíssimo, portanto, para estudiosos de Portugal e muitas das suas fases históricas.

<sup>36</sup> O nome porque é designado é, contudo, referenciador de um Arcebispo de Braga, D. Geraldo, cuja época é já de 1 século depois da elaboração desta extraordinária peça de ourivesaria.

<sup>37</sup> E que, de entre muitas áreas em que igualmente se denotam fortes influências identitárias desses Séc. IX, X e XI, e em especial nas artes, resultam do convívio secular de cristãos e árabes e das comunidades que entre eles se constituíram, o que propiciou, então, uma cultura comum, em especial nalguns costumes, arquitectura e ourivesaria.

<sup>38</sup> Tetravó de D. Afonso Henriques, por via materna.







## VIGIA DA HISTÓRIA ~ 142

### CLANDESTINOS

O documento que hoje se divulga, uma exposição ao Conselho Ultramarino em 1688, feita por Manuel Álvares Falcão, permite conhecer uma prática que se adivinhava como sendo muito provável mas que, tanto quanto julgo saber, não estava documentada, prática essa envolvendo tripulantes das naus da Carreira da Índia.

É sabido, e várias vezes aqui se referiu, o facto de que, em grande parte, os soldados que seguiam para a Índia eram compelidos a fazê-lo, quer porque estavam presos, nas diversas prisões do país, quer porque haviam sido "recrutados" (os termos mais adequados seriam o de arrebanhados ou o de presos para o serviço, como aliás aparecem referenciados em diversa documentação da época) à força, nas respectivas terras de morada.

Muitos desses soldados não resistiam às grandes dificuldades da viagem e morriam, enquanto outros chegavam bastante doentes à Índia.

Perante tal cenário não é de espantar que a deserção fosse uma possibilidade sempre em aberto e se não assumia números elevados tal se ficava a dever, por um lado, à extrema dificuldade de regresso a Portugal e, por outro, à inimizade tida contra os portugueses, em geral, por parte dos vários potentados vizinhos mas que, mesmo assim iam dando abrigo a alguns portugueses, principalmente quando lhes reconheciam grandes capacidades técnico-militares valorizando assim, e muito, os respectivos exércitos.

A situação aparenta ter sido, desde sempre, uma realidade a ter em conta, como o já por várias citado nestas páginas, Silvestre Bachão, em carta dirigida ao Rei em 2 de Dezembro de 1524, afirmava nestes termos:

"Se o caminho por terra fosse tão seguro como pelo mar, nenhum homem ficaria na Índia".

A exposição a que nos referimos veio dar conhecimento de que, afinal, havia ainda uma outra possibilidade de esca-

par da Índia, possibilidade essa que era originada pela ganância de alguns dos tripulantes das naus de tornaviagem; nela referia Manuel Álvares, em 1688, que um seu filho fora para a Índia ao serviço da Coroa e que ali fora aliciado a fugir para o Reino, a troco de uma avultada quantia, por Diogo Rangel, sota piloto de uma das naus de viagem, na circunstância a "Nª Srª da Oliveira".

Acordados os pormenores do negócio e nas vésperas da largada da nau foi o jovem embarcado clandestinamente, sendo escondido pelo sota piloto no paiol das velas.

Três dias depois da largada, quando as possibilidades de ser recambiado eram praticamente nulas, o sota piloto havia retirado do esconderijo o passageiro clandestino que pôde então, misturar-se com relativa facilidade entre os restantes tripulantes e os passageiros.

A fuga do controlo à chegada a Lisboa, certamente ainda com o apoio do mesmo sota piloto, deveria ter sido mais simplificada que aquando da partida de Goa, nomeadamente através de uma das muitas embarcações que contactavam o navio, quer em Cascais quer em Lisboa.

Refere ainda o reclamante que a prática de embarque de clandestinos já vinha de longe e era corrente.

Não estão indicadas as razões que levaram o autor da exposição a fazê-la, nem tão pouco somente 13 anos após a ocorrência dos factos que expõe.



**Cmdt E. Gomes**

**Fontes:** Gavetas da Torre do Tombo XX - 16 - 37  
Arquivo Histórico Ultramarino cx. 62 Índia

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



Ilustração: América Têrta Paris

## 25º ANIVERSÁRIO DO CENTRO DE MEDICINA NAVAL (1999-2024)

### DEPARTAMENTO DE APOIO

*Em 2024, celebrou-se o 25º aniversário do Centro de Medicina Naval (CMN) e, nesse sentido, gostaríamos de dar a conhecer a estrutura e funcionamento desta Unidade que, apesar de ter já um quarto de século de existência, nem todos conhecem em pormenor. O CMN funciona na direta dependência do Diretor de Saúde, sendo constituído pela Direção e por quatro departamentos distintos, os quais serão apresentados, em separado, nas palavras de cada um dos Chefes de Departamento.*



Departamento de Apoio

O **Departamento de Apoio (DA)** integra a estrutura orgânica do Centro de Medicina Naval (CMN), onde se inclui a direção e departamentos clínicos: Saúde Operacional, Saúde Ocupacional e Cuidados de Saúde Primários.

Ao DA compete assegurar os meios logísticos e administrativos que possibilitem o cumprimento da atividade assistencial médico-sanitária do CMN. Neste sentido, o DA centra a sua ação em duas dimensões: a estrutural e a técnico-administrativa.

Na dimensão estrutural, inserem-se a reabilitação, a manutenção e a segurança do edifício e dos seus sistemas, tais como, equipamentos médicos, tecnologias da informação e da comunicação, climatização, energia, canalização e controlo de acessos. Na dimensão técnico-administrativa, a ação desenvolve-se no âmbito do secretariado, nomeadamente, a receção, o tratamento, o encaminhamento e o processamento de documentação e arquivo de expediente clínico e não clínico do pessoal, interno e externo. Esta segunda dimensão concretiza-se, também, nas atividades de contabilidade, logística, informática e comunicações e, ainda, em áreas específicas, como o apoio aos agendamentos clínicos (exames médicos anuais e periódicos e da Medicina do Trabalho, prontamento médico-sanitário, exames de sanidade e recrutamento), utilizando para o efeito processos manuais e informáticos.

O DA foca-se, ainda, nas pessoas que servem este órgão de saúde naval e nas que o procuram, apoiando a sua melhoria contínua e, consequentemente, o seu funcionamento.

A persecução deste desiderato estabelece-se através da identificação das necessidades e prevenção atempada de carências, por exemplo, através da aquisição de mobiliário ergonómico, equipamento informático (*hardware* e *software*) e embelezamento dos espaços (interno e externo).

No plano da segurança do edifício e das pessoas, em estreita colaboração com a Direção de Infraestruturas, regista-se a recente aquisição de um Sistema Automático de Detecção de Incêndios (SADI) e a aprovação do Plano de Emergência Interno (PEI). Desta forma, atende às necessidades de formação contínua em Limitação de Avarias (LA), culminando com o planeamento e execução de exercícios de intervenção e evacuação do edifício, em coordenação com o serviço de Limitação de Avarias, da Base Naval de Lisboa, visando a preservação do edifício, a segurança e o bem-estar das pessoas, e consequentemente, a promoção da imagem do CMN.

No âmbito do apoio a eventos e em representação da Saúde Naval, o DA articula-se com os POC de outras unidades, coordenando e desenvolvendo muitas das atividades de divulgação e apoio médico-sanitário nas celebrações do Dia da Marinha e do Dia de Portugal, contribuindo para uma Saúde Naval pronta e eficaz.

A fim de dar cumprimento a estes desideratos, o DA constitui-se pela Secretaria (SEC), pelo Serviço de Gestão de Utentes (SGU), pela Secção Administrativo-Financeira (SAF) e pela Secção Informática e dos Recursos Materiais (SIRM).





2024



Exercício de evacuação

A **Secretaria (SEC)** centra a sua ação nas tarefas de natureza administrativa relativas à gestão do pessoal militar e civil do CMN, monitorizando a realização dos exames médicos e das provas de aptidão física, assim como a promoção dos processos dos sistemas de avaliação e de credenciação do pessoal. No âmbito do expediente, assegura a receção, registo, processamento, expedição de correspondência e de mensagens, bem como o seu arquivo.

O **Serviço de Gestão de Utentes (SGU)** desempenha a tarefa, de importância primordial para o CMN, de coordenação do agendamento dos atos clínicos. Esta ação consiste em conjugar as solicitações dos utentes (militares do ativo) com as necessidades urgentes e, por vezes, inopinadas ou com curta antecedência na disponibilização de dados para o planeamento, referentes ao recrutamento, ie, toda a atividade inerente à avaliação da aptidão física dos candidatos à Marinha Portuguesa e Autoridade Marítima Nacional. Na vertente administrativa, o SGU também organiza e mantém o arquivo dos documentos clínicos, o registo atualizado das dispensas e das propostas às juntas médicas, apoiando ainda os oficiais instrutores, nos procedimentos necessários, para a realização dos exames de sanidade.

A **Secção Administrativo-Financeira (SAF)** planeia e executa tarefas de natureza administrativo-financeira relativas às propostas de aquisição de bens e serviços. Promove a gestão, manutenção e higienização das instalações, dos equipamentos e das viaturas, assim como assegura a reposição de bens consumíveis, necessários ao regular funcionamento do CMN.

A **Secção Informática e dos Recursos Materiais (SIRM)**, no âmbito da gestão informática, assegura o regular funcionamento, atualização e manutenção dos sistemas de informação e de comunicações (fixas e móveis). Propõe processos de aquisição e renovação dos programas e equipamentos informáticos e diligência a gestão das aplicações, autorizadas pelo sistema, promovendo a inviolabilidade do acesso aos mesmos. No âmbito da gestão dos recursos materiais, promove a edificação e aplicação das medidas de segurança do edifício e das pessoas, através do controlo de



Monitorização do SADI

acessos, mantendo atualizado e ativo o Plano de Segurança Interno e o Plano de Emergência Interno. O SIRM promove, ainda, a manutenção dos espaços e equipamentos do CMN, nomeadamente o gerador de emergência, redes de distribuição de energia elétrica, abastecimento de água e drenagens, bem como a conservação e manutenção das viaturas, em estreita colaboração com o SAF. Recentemente, o SIRM tem colaborado em sessões de literacia tecnológica para a guarnição do CMN, por exemplo, com a realização de pequenas palestras sobre cibersegurança, competências anti-phishing e Inteligência Artificial relacionada com Saúde.

Considerando o universo de tarefas que lhe são incumbidas, a equipa do DA agrega oficiais, sargentos, praças e civis, de diferentes áreas de formação.



Santos Silva  
CTEN TS





8ª EDIÇÃO

## “MISSÃO ESTÁGIO – O FUTURO COMEÇA AGORA”

Decorreu no dia 7 de novembro de 2024, na Escola de Fuzileiros (EF), a 8ª edição da **“Missão Estágio – O Futuro Começa Agora”**, com o objetivo de divulgar o Plano Anual de Estágios Curriculares Não Remunerados da Marinha (2024/2025) e promover o *networking* com diversos estabelecimentos de ensino e formação, visando fomentar a abertura da Marinha à sociedade civil.

Na sessão de boas-vindas, o Diretor de Formação, CMG Moreira Silva, agradeceu a presença dos convidados, da equipa da Direção de Formação e dos diferentes setores que tornaram possível a realização da 8ª edição da Missão Estágio. Agradeceu, ainda, ao CMG Fernandes Vaqueiro, Comandante da EF, pela disponibilidade e acolhimento do evento.

Por sua vez, o Superintendente do Pessoal, CALM Proença Mendes, sublinhou a importância deste evento enquanto veículo de transmissão daquilo que a Marinha tem para oferecer aos cidadãos, lançando aos convidados o desafio de darem a conhecer novas necessidades de estágios e de transmitirem aos seus alunos a vasta oferta de carreiras disponibilizada pela Marinha, no que concerne ao valor em formação, alojamento e vencimentos.

A Prof.ª Ana Paula Farinha apresentou, em seguida, o Plano Anual de Estágios Curriculares, sublinhando o empenhamento da Marinha na crescente valorização das pessoas e na partilha do conhecimento.

Ainda neste contexto, a ASPOF Joana Almeida, que presta atualmente serviço na Escola de Tecnologias Navais, partilhou com os presentes o seu percurso enquanto estagiária no Centro de Educação Física da Armada, em 2019, que veio a contribuir para o seu ingresso na Marinha, em 2024.

No momento seguinte, os convidados puderam assistir a uma demonstração de busca e deteção de estupefacientes por uma equipa cinotécnica da EF, fazer uma visita guiada ao Museu do Fuzileiro e participar numa sessão de *networking*, em que os representantes dos dez setores da Marinha divulgaram a sua oferta de estágios, deram a conhecer os respetivos projetos e esclareceram as dúvidas dos convidados. Especificamente neste contexto, a Repartição de Recrutamento e Seleção da Direção de Pessoal, através da CFR Marta Gabriel, assegurou a promoção do recrutamento na Marinha, divulgando as oportunidades de carreira junto dos convidados, para posterior partilha junto dos seus alunos.

A comunidade educativa esteve representada por trinta estabelecimentos de ensino e formação, num total de cerca de quarenta convidados.

No final do evento, decorreu um almoço de convívio entre convidados e anfitriões, a todos tendo ficado o sentimento de dever cumprido.



Colaboração da **DIREÇÃO DE FORMAÇÃO**

# ESCOLA DE FUZILEIROS







## JOGUEMOS O BRIDGE

NORTE (N)  
 ♠ 7 6 2  
 ♥ 5  
 ♦ A 5 4 3  
 ♣ 8 4 3 2

SUL (S)  
 ♠ A D V 10 8  
 ♥ R 6  
 ♦ R 9 8 6  
 ♣ R 9

*Nascimento Coelho*  
*EX-CTEN AN*

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| C | O | N | V | É | S | A | I | O | S | B | O | Ç | A |
| B | O | E | I | R | A | U | C | O | N | D | U | T | A |
| T | A | R | F | A | A | S | T | I | N | O | S | A | S |
| A | T | O | D | A | E | I | R | A | M | A | R | R | A |
| B | U | I | A | C | R | O | S | T | A | R | M | A | I |
| A | I | T | N | O | O | Ã | F | U | M | O | E | P | O |
| L | F | A | D | S | N | L | I | M | A | V | G | E | R |
| R | E | I | E | T | A | A | S | T | U | R | A | T | B |
| O | B | E | J | A | V | B | I | S | D | O | R | N | O |
| A | G | U | A | R | E | T | E | M | O | C | A | A | C |

33



## NOTÍCIAS PESSOAIS

## NOMEAÇÕES

VALM RES Jorge Manuel Novo Palma, convocar à efetividade de serviço a partir de 1 de janeiro de 2025

- CMG M Bruno António Teixeira Rodrigues Ferreira Teles, Comandante da Zona Marítima da Madeira, em acumulação com os cargos de Chefe do Departamento Marítimo da Madeira, de Capitão do Porto do Funchal e de Capitão do Porto de Porto Santo.

## FALECIDOS

43062 CMG FZ REF José Luís Pereira de Almeida Viegas • 15651 CMG M REF Daniel Augusto Rodrigues • 410593 CTEN STAEL ACT Victor Manuel e Sá Venda • 875062 1TEN OT REF António Joaquim dos Santos • 4672 2TEN FZ REF Carlos Alberto Maia Marques Teixeira • 963363 SMOR L REF Abílio Rachinha Estrela • 17566 SMOR H REF António Augusto Afonso • 823262 SMOR FZ-DFA REF Sérgio Fernando Rego • SAJ A REF Manuel Alves Calado • 369954 SAJ FZ REF Joaquim Branco dos Santos • 212049 1SAR CM REF António dos Remédios Botelho • 358354 1SAR R REF José Augusto Todo Bom • 356550 1SAR MQ REF Armando de Araújo Pereira • 41768 SAR FZ-DFA REF Humberto do Nascimento Pena • 858262 CAB TFD REF António da Conceição Bento • 281569 CAB TFP REF José Alberto Bandeira Baetas • 161573 CAB FZ REF Manuel Tapado Meireles • 36004651 FAR CHEFE QPMM APO Higino Guilherme da Costa Paiva.

## CONVÍVIOS ~ AVISOS

MARUJOS DO CONCELHO DE BARCELOS  
21º ENCONTRO

Realiza-se no dia **12 de abril** o 29º Encontro dos Marujos do concelho de Barcelos com o seguinte programa:

**10,00h** – Concentração junto ao Município de Barcelos.  
**11,00h** – Missa em sufrágio dos “Filhos da Escola” falecidos e em ação de graças pelos presentes.

**12,30h** – Almoço-convívio na Quinta da Poça em Gamil.

Para mais informações e inscrições os interessados deverão contactar: Fernando Carvalhosa TM 919876285 • Manuel Joaquim Bogas TM 936666620 • Francisco Caravana TM 965492456 • Carlos Rodrigues TM 964873580 • António Rosa TM 967062692 • Pedro Santos TM 919612728 ou [pradospedro@sapo.pt](mailto:pradospedro@sapo.pt)

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1985  
40 ANOS

Vai realizar-se no dia **31 de maio** na Perna de Guimarães, o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de 1985.

Os interessados que queiram participar neste encontro deverão contactar os camaradas João Carlos Cruz TM 967878870 e De Sousa Eurico por mail: [armadafilhosdaescolade1985@gmail.com](mailto:armadafilhosdaescolade1985@gmail.com) ou TM 0033644178991.

agenda  
Cultural  
MarinhaAQUÁRIO VASCO  
DA GAMABANDA  
DA ARMADABIBLIOTECA CENTRAL  
DE MARINHAFRAGATA  
D. FERNANDO II  
E GLÓRIAMUSEU  
DE MARINHAPLANETÁRIO  
DE MARINHA

MARÇO

DOM  
16

16h30

Concerto da Banda da Armada no Centro de Artes de Águeda, inserido na Homenagem da Guarnição de 1987 do NRP António Enes ao 2GRT A Almeida Castelhana;

BANDA  
DA ARMADA



SAIBA MAIS



O LEGADO DE  
VASCO DA GAMA  
PELOS OLHOS DO

# ARCANJO

SÉCULO  
XV

SÃO RAFAEL  
MUSEU DE MARINHA



# NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada no:

**Largo do Mastro nº 13,  
1150-343 Lisboa**

