

REVISSTA DA
ARMADA



TREINO OPERACIONAL

PILAR ESTRATÉGICO DA PRONTIDÃO E IDENTIDADE DA ESQUADRA

Mensagem de Natal e de Ano Novo

CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA E AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL



Naque vos dirijo como Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, quero partilhar convosco o meu profundo sentimento de orgulho e gratidão pela lealdade, coragem e compromisso que colocam em cada tarefa e em cada missão. Graças a cada um de vós, militares, militarizados, polícias marítimos e civis, a nossa Instituição é respeitada, dentro e fora do país.

O Natal é um tempo de esperança, de alegria, de solidariedade e de paz. É um momento para refletirmos sobre o que nos une e para renovarmos a confiança num futuro melhor. É também um convite à generosidade e à partilha, valores que sempre fizeram parte da nossa identidade Marinheira, e que nos tornam mais fortes como comunidade.

Nesta quadra festiva, penso particularmente em todos aqueles que não poderão passar o Natal e as festas de Ano Novo junto das suas famílias e amigos devido à exigência, primeira e inalienável, do cumprimento das missões. A vossa entrega e compromisso só têm par na discrição das atuações, logrando apenas recompensa no sentimento do dever cumprido.

Cumpre ainda fazer uma referência particular a todos aqueles que, num momento desafiante de limitações de Pessoal, têm sido chamados da Reserva à Efetividade de Serviço, dando um contributo inestimável, nas mais diversas áreas, para que a Marinha continue a cumprir as suas missões.

E se nós partimos em missão, não posso deixar de relembrar aqueles que, silenciosamente e sofridamente, ficam em missão: a Família Naval. A Família que nos apoia incansavelmente nas ausências e nas provações. Ela é o nosso porto de abrigo, no regresso à Base, onde encontramos o calor, a força e a certeza de que nunca navegamos sozinhos. Deixo, também, uma palavra especial para os antigos militares, que continuam ligados à Marinha, mantendo viva a chama do serviço e da camaradagem. Bem hajam!

Mas se para os Marinheiros e para a Família Naval o Natal é solidariedade e partilha em espírito, também, o é em gestos. E dou nota, reconhecido, dos resultados da nossa tradicional campanha de Recolha de Alimentos, promovida pela Direção de Apoio Social, refletindo o espírito de entreajuda que nos define, num gesto simples que transforma vidas e faz a diferença para quem mais precisa.

Desejo a todos um Santo e Feliz Natal e um Ano Novo cheio de esperança, saúde e confiança no futuro. Que 2026 seja um ano de conquistas, união e paz para toda a Família Naval.

Continuaremos a navegar juntos, unidos na vontade de servir Portugal!

Somos Marinal!

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jorge Nobre de Sousa'.

Jorge Nobre de Sousa
Almirante





SUMÁRIO

- 02** Mensagem de Natal e de Ano Novo do CEMA e AMN
- 04** Mensagem de Natal e Ano Novo
à Comunidade da Marinha
e Autoridade Marítima Nacional
Capelão
- 13** Capitão do Porto
Autoridade e Comando com Identidade Naval
Conclusão
- 20** Panorama “África”
Alterações na Organização Operacional da Marinha
(1957-1961)
Conclusão
- 24** Gentes, Monumentos e Acontecimentos (12)
- 28** Conto de Natal
Nicolau e o camelo de madeira
- 30** Renovadas Histórias da Botica ~ 87
| Agenda Cultural
- 32** Vigia da História ~ 149
- 33** Quarto de Folga
- 34** Notícias Pessoais
- 35** Desenho alusivo ao Natal
- CC** Marinha Portuguesa em Selos (XVI)

DESTAQUES

- 05** Adoração dos Magos
Primeira Epifania associada a Jesus
- 08** NRP Sagres
Viagem de Instrução 2025
- 16** Treino Operacional
Pilar Estratégico da Prontidão
e Identidade da Esquadra

Capa
Treino Operacional
Pilar Estratégico da Prontidão e Identidade da Esquadra
Foto Departamento de Treino e Avaliação

Diretor
CALM AN Nelson Alves Domingos

Subdiretora
CFR TSN – COM Ana Alexandra Gago de Brito

Designer Gráfico
STEN TSN (DSG) Mariana Gonçalves Lage

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

Secretaria/Assinaturas
ra.secretaria@marinha.pt
Telef. +351 211 593 251

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

Paginação eletrónica e produção
AVCprint – Artes Gráficas
Rua dos Juncais nº 2-A
2665-241 Malveira
Telef. +351 219 750 561
(Chamada para rede fixa nacional)

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 612 / Ano LV
Dezembro 2025

Tiragem média mensal
3250 exemplares

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

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

 R E V I S T A D A
ARMADA

MENSAGEM DE NATAL E ANO NOVO À COMUNIDADE DA MARINHA E AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

Caros Militares, Militarizados, Civis, Reformados e Famílias,

Neste tempo sagrado, os nossos olhos voltam-se para a Luz do Presépio, a mais radical lição de Simplicidade e Entrega. Que a Estrela que guiou os Reis Magos se torne o nosso Farol interior, iluminando as nossas rotas e inspirando-nos a resistir ao consumismo e aos exageros, focando-nos no essencial.

O Natal é tempo de Comunhão e de Partilha. Somos chamados a partilharmo-nos a nós mesmos, tal como Cristo Se entregou por nós na Sua Missão, desde a manjedoura de Belém, até ao Altar da Cruz no Calvário.

Esta entrega incondicional ganha uma urgência renovada com a recente Exortação Apostólica do Papa Leão XIV "Dilexi te" (Eu te amei), que nos lembra que no rosto ferido dos pobres encontramos impresso o próprio sofrimento de Cristo. A nossa Missão de serviço à Pátria deve, por inerência cristã, ser inseparável do amor para com os pobres e da caridade ativa para com os mais frágeis e vulneráveis, dando mais atenção a quem precisa de nós.

Que a ternura do Presépio e a proteção dos Anjos abracem a vossa Família. Que as cores da alegria e da esperança animem a nossa fé e o nosso serviço.

Ao atravessarmos o limiar para 2026, continuamos "Peregrinos da Esperança". Que a graça do perdão e da renovação nos acompanhe, e que a Paz que defendemos se manifeste nos nossos corações e nas nossas ações de misericórdia.

Feliz e Santo Natal! Que 2026, seja um Ano Novo de profunda Paz, de Partilha generosa e de Fé inabalável, sob a proteção de Nossa Senhora, Estrela do Mar.

• Votos sinceros dos vossos Capelães,


Diamantino Júlio Custódio Teixeira
Coronel Capelão



ADORAÇÃO DOS MAGOS

PRIMEIRA EPIFANIA ASSOCIADA A JESUS

«Tudo depende do valor cronológico que se dê às informações contidas no Evangelho segundo São Mateus, particularmente o fenómeno da estrela avistada pelos magos do Oriente (2,2-9-10) e que identificam como a correspondente ao rei dos judeus "recém-nascido". Deve-se salientar que o facto de uma estrela indicar o nascimento de uma grande figura é frequente no mundo antigo. A estrela apresenta, portanto, ecos helenísticos e orientais inegáveis. Do ponto de vista astronómico, a estrela citada em Mateus 2 pode ser interpretada como uma estrela nova (que apareceu em março/abril do ano 5 a.C., segundo os astrónomos chineses e coreanos), como uma conjunção de Júpiter e Saturno na constelação de Peixes que se repetiu três vezes (maio/junho, setembro/outubro e dezembro/janeiro) durante o ano 7 a.C., ou ainda como o alinhamento de Júpiter, Saturno e Marte (fevereiro do ano 6 a.C.), ou como o emparelhamento de Júpiter com a Lua em Peixes (a constelação "judia"), com ocultação do primeiro (20 de fevereiro do ano 5 a.C.). Finalmente, poderia ainda ser – o que é mais provável – a convergência de todos esses dados».

Armand Puig, *Jesus, Uma Biografia*

O termo epifania traduz o sentimento de súbito entendimento ou compreensão de algo superior ou transcendente, sendo igualmente sinónimo de revelação ou manifestação em contexto espiritual ou divino. Na teofania em que Jesus de Nazaré é revelado ao mundo como rei dos Judeus – *Iesus Nazarenus Rex Iudearum* (INRI) – releva o facto de o Seu nascimento ter sido dado a conhecer aos magos gentios através de uma efeméride astronómica, pressagiando, desde logo, o carácter universal da "Boa Nova". O termo epifania tem raiz etimológica no grego *epipháneia*, cujo significado é aparição, tendo entrado no nosso léxico pelo latim *epiphanía*.

Muito embora possa parecer contraditório nos termos, ter uma epifania é cair para cima. Ou melhor, para o alto. É receber a graça de tatear o transcendente. Vislumbrar o plano divino. Sendo incorpóreo e adimensional, não está necessariamente em cima. Está em qualquer lado. E em lugar algum. Ter uma epifania é pender para Deus.

Tão sucinta quanto vaga, a revelação aos magos do Oriente é apenas referida no evangelho de Mateus, suscitando mais questões do que aquelas que seria suposto esclarecer. Na realidade, encerra o mistério que somente através da fé é possível entrever. A começar, desde logo, pelas questões mais comezinhas, designadamente, a denominação, o número e a origem daqueles a quem foi outorgada a revelação. Contrariamente ao senso comum que perpassa pelo Advento em diversos matizes associados à natividade de Jesus, em lado algum ficou registado que os magos eram três ou sequer que eram reis. Nem tão-pouco qual a sua origem geográfica ou mesmo que, na sua peregrinação, teriam sido guiados por uma estrela. Astro foi, na realidade, o termo utilizado. Desde logo popularizado como estrela. No único e singular registo que chegou até nós, a descrição do apóstolo Mateus é particularmente lacónica em todos os aspetos referidos.

O termo advento teve génesis no latim *adventus*, que significa chegada ou vinda. É o tempo da expectativa. Na igreja católica, o Advento é a denominação do Primeiro Tempo do Ano Litúrgico, que corresponde às quatro semanas que antecedem o Natal. A primeira referência ao Tempo do Advento data de 380, quando o Sínodo de Saragoça prescreveu um período de três semanas com vista à preparação para a



Adoração dos Magos, 1828 | Óleo sobre tela
Domingos António de Sequeira (1768-1837)

Tendo Jesus nascido em Belém da Judeia no tempo do rei Herodes, eis que uns magos do oriente vieram para Jerusalém, dizendo: "Onde está o rei dos Judeus que acaba de nascer? Vimos o seu astro no oriente e viemos para nos prostrarmos diante dele". Ao ouvir isto, o rei Herodes ficou agitado e com ele toda a cidade de Jerusalém. Convocando todos os sacerdotes e escribas do povo, informou-se junto deles sobre onde nasceria o Cristo. Ao que eles responderam: "Em Belém da Judeia: pois assim ficou escrito através do profeta: E tu Belém, terra de Judá, não és o menor entre os regentes de Judá, pois de ti virá o regente, que apascentará o meu povo de Israel." Então Herodes, chamando secretamente os magos, certificou-se junto deles qual o momento em que se tornara visível o astro; e, enviando-os para Belém, disse-lhes: "Ide lá e informai-vos com exatidão acerca do menino. Quando o encontrardes, mandai-me dizer, para que também eu me vá prostrar diante dele." Tendo eles ouvido o rei, partiram; e eis que o astro, que tinham visto no oriente, os conduziu, até que, chegando ao seu destino, parou por cima do lugar onde estava o menino. Vendo o astro, os magos sentiram intensamente uma enorme alegria. E entrando na casa, viram o menino com Maria, sua mãe; e caindo ao chão, prostraram-se diante dele; e abrindo as suas caixas de tesouros, ofereceram-lhe presentes: ouro, incenso e mirra.

Mt 2, 1-11

Epifania, data em que também se celebrava o Natal. Por seu turno, a Estação Litúrgica denominada Epifania tem início no dia 6 de janeiro – o Dia de Reis, celebrado 12 dias depois do Natal – estendendo-se até à terça-feira que antecede a Quarta-Feira de Cinzas. É a data em que os cristãos celebram o dia em que os magos se prostraram para adorar o menino Jesus, dado a conhecer como o Messias, o Salvador da humanidade.



Magos (Frontal)

Köln, Dom, Binnenchor, Dreikönigenschrein, Stirnseite, Gesamtansicht © Hohe Domkirche Köln, Dombauhütte;

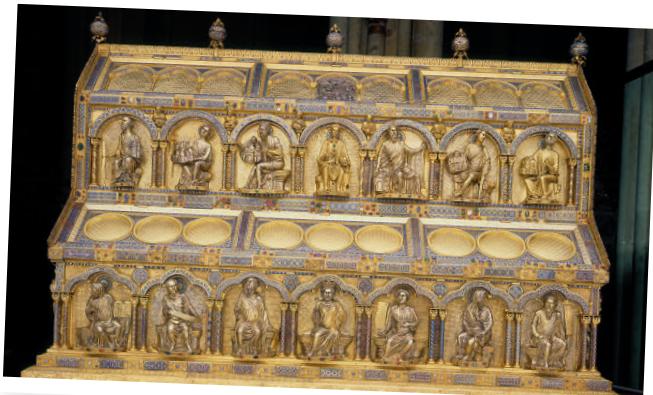
Na perspetiva do bispo anglicano Nicholas T. Wright, «o anúncio de um Messias só fazia sentido dentro do quadro mais amplo de um só Deus; era essencialmente uma mensagem judaica a confrontar um mundo cheio de falsos deuses com notícias de um Deus vivo». O Papa Emérito Bento XVI (1927-2022) iria ainda mais longe, ao afirmar que «sempre se soube que os deuses não são simplesmente o plural de deus: Deus é um Deus no singular. Ele só existe na unidade. A pluralidade dos deuses move-se a um outro nível». Em seu entender, «os sábios [magos] do oriente constituem um início, representam o encaminhar da humanidade para Cristo, inauguram uma procissão que percorre a história inteira», tendo sintetizado que «o Natal é festa de luz e de paz, é dia de enlevo interior e de alegria que se propaga no universo, porque "Deus se fez homem". Só na Sua adoração pode permanecer um acolhimento profundo e duradouro».

Profetizando o nascimento de Jesus e os acontecimentos que lhe sucederam, o Salmo 72 diz que «os reis se prostrarão diante dele, as nações o servirão. Ele liberta o pobre que o invoca, e o indigente sem ajuda. Tem compaixão do humilde e do pobre, e salva a vida dos necessitados. Da opressão e da violência liberta as suas vidas; porque é precioso o seu sangue aos seus olhos. [...] continuamente por ele hão de orar; todos os dias será abençoado. [...] O seu nome subsistirá pelos séculos, persistirá o seu nome enquanto o sol brilhar; nele serão abençoadas todas as nações; [...] Bendito seja para sempre o Seu nome glorioso, e encha-se da Sua glória a terra inteira. Amém. Amém.»

Se foi o escritor e teólogo Orígenes (c. 185-253) quem atestou que os magos eram três, muito por força do número de presentes oferecidos, caberia a Beda, o Venerável (673-735), identificar os respetivos nomes na obra *Excerpta et Colletanea: Bithisarea, Melichior e Gathaspa*.

Muito embora no *Livro de Marco Polo* (1254-1324) este tenha registado que, na sua peregrinação pelo Oriente, esteve na presença das relíquias dos magos, investigações muito fundamentadas confirmam que elas apenas permaneceram em Constantinopla até ao ano 474, altura em que seriam trasladadas para a Catedral de Milão. Constituindo motivo de fé, não se obriga qualquer incoerência. É tudo num plano assaz distinto.

No dia 23 de julho 1164 as relíquias dos magos deram entrada na antiga Catedral de Colónia, que em 1248 era substituída pela atual, cuja construção se estenderia por 632 anos. Milagrosamente poupar nos bombardeamentos da Segunda Guerra Mundial, alberga o Relicário dos Magos, obra-prima do ourives Nicolas de Verdun (1130-1205). Tra-



David (Direita)

Köln, Dom, Binnenchor, Dreikönigenschrein, Davidseite, rechte Langseite, Gesamtansicht © Hohe Domkirche Köln, Dombauhütte;

ta-se de uma caixa em madeira em forma de basílica, revestida a prata dourada, muito trabalhada e decorada com 226 pedras preciosas. Tem 2 m de comprimento; 1,1 m de largura; 1,53 m de altura; pesando mais de 300 kg.

Foi em Colónia que decorreu a primeira Jornada Mundial da Juventude (2005), que teve como mote "Viemos Adorá-lo", por inspiração do Papa João Paulo II (1920-2005). Nessa viagem para Colónia, o cardeal Joseph Ratzinger (1927-2022) afirmou que «a cidade de Colónia não seria o que é sem os Reis Magos, que tanto determinaram a sua história, a sua cultura e a sua fé. Aqui a Igreja celebra, num certo sentido, durante todo o ano a festa da Epifania!».

Tratando-se de um evento incontornável da cultura universal, a Adoração dos Magos também seria glosada por Luís Vaz de Camões (c. 1524-1580), em *Os Lusíadas*. Atenção à principal efeméride astronómica desta época do ano, o poeta inicia a estrofe aludindo ao solstício de inverno, como que pressagiando o alinhamento do universo para reverenciar o maior evento da história da humanidade: o nascimento de Jesus. Prossegue, depois, dando conta de que três reis, provenientes do Oriente, haviam partido ao encontro do recém-nascido Rei, que o poeta proclama reunir em Si outros três Reis, isto é, a Santíssima Trindade: Pai, Filho e Espírito Santo:

*Trazia o Sol o dia celebrado
Em que três Reis das partes do Oriente
Foram buscar um Rei, de pouco nado,
No qual Rei outros três há juntamente.*

Canto V, 68

Graças à campanha de subscrição pública (*crowdfunding*), que em 2016 angariou 750 mil euros, o Museu Nacional de Arte Antiga logrou adquirir o quadro *Adoração dos Magos*, do pintor António de Sequeira (1768-1837). Pintado em Roma (1828), na luz que emana transparece a divindade de Jesus, que a Adoração dos Magos, prostrados, evoca.

Pese a escassez de informação alusiva à Adoração dos Magos, Sophia de Mello Breyner Andresen (1919-2004)



Salomão (Esquerda)

Köln, Dom, Binnenchor, Dreikönigenschrein, Salomonseite, linke Langseite, Gesamtansicht © Hohe Domkirche Köln, Dombauhütte;

não se coibiria de abordar o tema no conto *Os Três Reis do Oriente* (1962), seguramente um dos mais belos contos de Natal da língua portuguesa, tendo recebido inspiração para colocar uma oração na boca de um dos magos:

Senhor, como estás longe e oculto e presente! Oiço apenas o ressoar do teu silêncio que avança para mim e a minha vida apenas toca a franja límpida da tua ausência. Fito em meu redor a solenidade das coisas como quem tenta decifrar uma escrita difícil. Mas és Tu que me lês e me conheces. Faz que nada do meu ser se esconda. Chama à tua claridade a totalidade do meu ser para que o meu pensamento se torne transparente e possa escutar a palavra que desde sempre me dizes.

Independente do credo e da crença, a natividade de Jesus ditou a origem do calendário atualmente utilizado em todo o mundo e em particular no ocidente, também designado de Era Cristã ou Era Comum. Em tempos mais recuados, o ano era elegantemente precedido pela expressão latina *Anno Domini* (Ano do Senhor).

 **António Manuel Gonçalves**

CFR

Antigo Comandante do NRP Sagres (2015-2017)

Agradecimentos:

Ao meu filho António Manuel Ramos Gonçalves, pela deslocação a Colónia e obtenção da permissão para publicação das fotos do Relicário dos Magos.



Paixão de Cristo (Posterior)

Köln, Dom, Binnenchor, Dreikönigenschrein, Rückseite, Gesamtansicht © Hohe Domkirche Köln, Dombauhütte;

Fotos: Matz und Schenk

NRP SAGRES

VIAGEM DE INSTRUÇÃO 2025



Entre 21 de julho e 12 de setembro de 2025, o NRP *Sagres* cumpriu uma missão, que contemplou a Viagem de Instrução dos cadetes do 2º ano da Escola Naval (EN), a Viagem de Adaptação dos Candidatos à EN e o embarque de alunos da Escola Náutica Infante D. Henrique (ENIDH).

Ao longo de quase dois meses, o NRP *Sagres* representou a Marinha e Portugal no Norte da Europa, marcou presença em três dos maiores eventos internacionais de grandes veleiros (a *Tall Ships Races Esbjerg*, a *Sail Bremerhaven* e a *Sail Amsterdam*), apoiou a Política Externa Portuguesa, acolheu a diáspora, fortaleceu as relações com as Marinhas amigas, deu treino de mar aos alunos da ENIDH, deu a conhecer a vida a bordo aos candidatos sem descurar a sua missão nuclear de instrução e formação prática dos cadetes, os futuros oficiais da Marinha Portuguesa.



O NRP Sagres a navegar a todo o pano no Canal da Mancha



A VIAGEM

LISBOA – FERROL 21-25 JULHO

O NRP *Sagres* largou da Base Naval de Lisboa (BNL) em 21 de julho, iniciando trânsito para o porto dinamarquês de Esbjerg. A cerimónia de largada do navio contou com a presença do Comandante Naval, VALM José Salvado de Figueiredo. Face à ausência de vento, a tirada inicial foi efectuada a motor. Entre Lisboa e Peniche e ao largo do Minho e Galiza, a *Sagres* navegou junto à costa, com o objetivo de dar treino prático de navegação costeira aos 44 cadetes embarcados. Ao largo do cabo Finisterra registou-se um aumento de temperaturas no sistema de refrigeração da instalação propulsora e do sistema de produção de energia. Foram realizadas, pelo pessoal de bordo, diversas diligências que permitiram identificar a existência de uma grande quantidade de algas invasoras e conchas de mexilhão não só nos ralos de aspiração de água salgada, bem como no próprio circuito de refrigeração. Para fazer uma limpeza efetiva ao referido circuito, o navio arribou, na tarde de 24 de julho, ao porto de Ferrol, mais concretamente à Base Naval de la Graña. De imediato, com apoio da Armada Espanhola, foram conduzidas operações de mergulho para efetuar a limpeza de grelhas e caixas de mar. Cumulativamente, foi efetuado, pelo pessoal técnico de bordo, a desobstrução de diversas quarteladas do circuito de refrigeração. Na tarde de 25 de julho, restabelecida a operacionalidade do circuito de refrigeração, o navio largou da Base Naval de la Graña e retomou o trânsito para Esbjerg.

CANAL DA MANCHA E MAR DO NORTE 31 JULHO-4 AGOSTO

Após a calmaria no Golfo da Biscaia, a entrada no Canal da Mancha trouxe ventos de feijão, permitindo navegar à vela com todo o pano e dar algum treino aos novos elemen-



Faina Geral de Mastros

tos da guarnição e aos cadetes na manobra do aparelho e velame. A passagem do Estreito de Dover ocorreu na noite de 31 de julho para 1 de agosto, com o navio a navegar a motor.

No Mar do Norte, sob um céu cinzento e nebulosidade frequente, alternou-se a navegação entre vela e motor, num mar marcado por intensa navegação mercante, plataformas de extração e extensos campos eólicos offshore. As condições meteorológicas limitaram, por períodos, a navegação astronómica, retomada sempre que a nebulosidade o permitiu.

ESBJERG – TALL SHIPS RACES

4-9 AGOSTO

Face à passagem do ciclone extratropical *Floris* no setor setentrional do Mar do Norte, o NRP *Sagres*, bem como todos os restantes veleiros participantes da *Tall Ships Races*, antecipou a entrada em Esbjerg para 4 de agosto, dois dias antes do previsto. A escala em Esbjerg constituiu na primeira atracação do navio neste porto dinamarquês, o que o elevou a 170º porto estrangeiro praticado pela *Sagres*.

Entre 6 e 8 de agosto, no âmbito das *Tall Ships Races*, o navio abriu a visitas e recebeu 13.303 visitantes. A guarnição e os cadetes participaram em eventos culturais e desportivos, destacando-se o 1º lugar em futebol e o 2º lugar em tração à corda. Foi ainda realizada uma receção em apoio à Embaixada de Portugal na Dinamarca, que contou com a presença de alguns portugueses a residir na Dinamarca, maioritariamente na zona de Copenhaga, mas também jovens estudantes da cidade de Esbjerg.

Em 9 de agosto, durante o desfile de largada, a *Sagres* destacou-se como o único navio a içar e caçar praticamente todo o pano redondo, mostrando as velas com as Cruzes de Cristo. O feito assinalado na capa de um jornal local.

A navegação entre Esbjerg e o porto alemão de Bremerhaven, foi realizada à vela e a motor, sob boas condições oceanográficas. A melhoria das condições de nebulosidade permitiu intensificar a prática de navegação astronómica pelos cadetes, que de sextante em punho mediram diariamente a altura do sol, dos planetas ou das estrelas, com o objetivo de conseguir calcular uma posição.

BREMERHAVEN – SAIL BREMERHAVEN

13-17 AGOSTO

A subida do rio Weser teve início na madrugada de 13 de agosto, permitindo a integração no desfile de entrada (*Sail In Parade*) pelas 11h00m, horas locais. A *Sagres* assumiu lugar de destaque na formatura, junto aos maiores veleiros do país anfitrião, o *Alexander von Humboldt II*, o inconfundível navio das velas verdes e o *Gorch Fock*, a irmã mais nova da *Sagres*, da Marinha Alemã. A bordo desse navio escola encontrava-se embarcado o Presidente alemão Frank-Walter Steinmeier. Nas encostas verdejantes da margem direita do rio Weser, milhares de pessoas assistiram ao desfile de entrada com a participação de centenas de navios e embarcações. Após manobra de entrada na clausa e atracação em *Neuer Hafen*, a presença do navio foi vivamente sauda-

da por centenas de pessoas, incluindo muitos compatriotas que interagiam com a guarnição da Sagres, ainda esta não tinha terminado a faina de atracação.

Durante a *Sail Bremerhaven*, o navio esteve aberto a visitas entre 14 e 17 de agosto, recebendo 17.360 visitantes. Realizaram-se um almoço VIP e uma receção de apoio à Embaixada de Portugal em Berlim e ao Consulado-Geral em Hamburgo, com a presença da Embaixadora Madalena Fischer, do Cônsul-Geral João Batista, algumas entidades civis e militares e inúmeros elementos da comunidade portuguesa, maioritariamente residentes em Bremerhaven, Cuxhaven e Hamburgo. Esta foi a quarta escala em Bremerhaven, o segundo porto alemão mais praticado pela *Sagres*, cujo último registo datava de 2005.

Devido aos ventos ponteiros, a curta navegação entre Bremerhaven e os Países Baixos foi realizada exclusivamente a motor. Para contrariar o balanço, causado pela forte ondulação no través de estibordo, foram içadas algumas velas latinas que ajudaram a estabilizar o navio.

Na manhã de 19 de agosto, a pedido da organização da *Sail Amsterdam*, de forma a organizar a entrada dos diversos navios nas eclusas antes de iniciar o desfile de entrada, a *Sagres*, à semelhança dos restantes grandes veleiros participantes, atracou no porto de IJmuiden. A organização aproveitou para chamar a esta concentração de veleiros *Pré Sail*. Embora os navios não estivessem abertos a visitas, esta concentração atraiu largas centenas de pessoas aos cais onde se encontravam atracados, onde puderam admirar a beleza e elegância de inúmeros e diversificados veleiros de mais de 15 países.

AMESTERDÃO – SAIL AMSTERDAM 2025

20-24 AGOSTO

Entre 20 e 24 de agosto, a *Sagres* participou na *Sail Amsterdam*, provavelmente o maior encontro mundial de grandes veleiros, que este ano comemorou a sua 10^a edição, o seu 50^o aniversário e os 750 anos da fundação da cidade de Amesterdão. O impressionante desfile de entrada (*Sail In Parade*), a 20 de agosto, com inúmeras embarcações a acompanhar a formatura, levou milhões de pessoas às margens do canal do Mar do Norte, que liga as cidades de IJmuiden e Amesterdão, marcando o início oficial do evento. O navio navegou grande parte do canal do Mar do Norte com a bandeira nacional de maior dimensão e com as velas redondas içadas e caçadas, permitindo mostrar aos milhões de espetadores as cores nacionais e as Cruzes de Cristo. No dia seguinte, a *Sagres* teve grande destaque na capa do jornal diário *Algemeen Dagblad*, um dos jornais nacionais com maior tiragem dos Países Baixos.

O NRP *Sagres* ficou atracado no terminal de cruzeiros, no centro da cidade, junto do navio anfitrião do encontro, a galeira *Stad Amsterdam*. Nos três dias de abertura a visitas, o *Embaixador Itinerante de Portugal* recebeu 25.975 pessoas. A guarnição e os cadetes participaram em múltiplas atividades representando a Marinha e Portugal e reforçando o espírito de amizade e cooperação entre os diversos países participantes. A *Sagres* e Portugal tiveram lugar de destaque no Jantar dos Comandantes, um evento realizado no Museu Marítimo, com a presença de mais de duas dezenas

de convidados. O Comandante do navio sentou-se na mesa de honra com a Presidente da Câmara da cidade, a anfitriã do evento. Este teve uma intervenção pública, tendo a possibilidade de falar sobre a missão do navio e a sua experiência no desfile de entrada. Após a intervenção do Comandante todos os presentes tiveram a possibilidade de ouvir duas canções de fado, magistralmente cantada e acompanhada, à guitarra e à viola, por três emigrantes portuguesas a residir em Amesterdão. Foi ainda realizado, em apoio à Embaixada de Portugal nos Países Baixos, um almoço VIP e uma receção oficial, a bordo do navio, que contou com a presença da Embaixadora de Portugal nos Países Baixos, Clara Nunes dos Santos, do Presidente do Senado, Jan Anthonie Bruin, do Almirante Silva Ribeiro, ex-Chefe do Estado-Maior da Armada, que participou na 1^a edição da *Sail Amsterdam*, em 1975, como cadete embarcado na *Sagres*, bem como várias entidades diplomáticas, empresariais e militares e diversos elementos da comunidade portuguesa.



O NRP *Sagres* na faina de atracação em Amesterdão

A *Sail Amsterdam* terminou com o desfile de largada, realizado na tarde de 24 de agosto, onde mais uma vez os grandes veleiros foram acompanhados por milhares de embarcações até às eclusas de IJmuiden. O NRP *Sagres* teve lugar de destaque na formatura, posicionando-se na segunda posição, e exibindo, uma vez mais, as suas velas com as cruzes de Cristo.

A edição de 2025 reuniu 2,5 milhões de visitantes, com quase 13.000 embarcações no desfile de entrada, numa celebração do património marítimo e da amizade internacional sob o lema *United by Waves*.

GOLFO DA BISCAIA

24-30 AGOSTO

No dia seguinte a largada de Amesterdão, ainda no Mar do Norte, os ventos de feição permitiram efetuar, durante algumas horas, navegação à vela, possibilitando, uma vez mais, a melhoria das proficiências da guarnição e cadetes nas manobras do aparelho e velame e mais um registo fotográfico, desta vez com o fotógrafo alemão Herber Bohm, que embarcou de Amesterdão até Setúbal. Infelizmente, devido aos ventos contrários toda a navegação no Canal da Mancha foi feita a motor. No Golfo da Biscaia, a *Sagres* navegou



em condições meteorológicas e oceanográficas bastante adversas, associadas à passagem da depressão tropical *Erin*. O navio esteve sob a influência de vento muito forte dos quadrantes de Oeste, entre 55 e 75 km/h, e vagas de 4 a 5 metros, constituindo uma boa experiência de mar para os elementos mais novos da guarnição e cadetes embarcados.

A CORUNHA – ÚLTIMO PORTO ESTRANGEIRO

30 AGOSTO-3 SETEMBRO

A Corunha constituiu o último porto estrangeiro da Viagem de Instrução de 2025. Em 31 de agosto, parte dos cadetes desembarcaram e embarcaram 27 alunos da ENIDH para a tirada Corunha-Setúbal, num bom exemplo de abertura da Marinha à sociedade civil.



Alunos e professores da Escola Náutica Infante D. Henrique embarcados no NRP Sagres

A 2 de setembro, o Comandante do NRP *Sagres*, CFR Sousa Luís, acompanhado pelo Adido de Defesa em Madrid, efetuou cumprimentos institucionais às autoridades civis e militares locais. No mesmo dia, realizou-se um almoço VIP e uma receção a bordo, que contou com a presença do Embaixador de Portugal em Espanha, José Augusto Duarte, do Cônsul-Geral de Portugal em Vigo, João Bezerra da Silva, do General Jefe del Mando de Apyo a la Maniobra, General D. Marcial Gonzalez Prada, o Almirante do Arsenal de Ferrol, VALM Vicente Rubio Bolívar, do Conselleiro da Presidência, da Xustiza e Deportes, da Junta da Galiza, entre outras autoridades civis e militares. O evento foi abençoado pelo grupo de jazz luso-galego *Jazz Ensemble*.

Durante a estadia, a Fundação Carlos III outorgou ao NRP *Sagres* a distinção de *Membro de Honor* e ao seu Comandante o título de *Membro Agregado*.

O navio largou da Corunha na tarde de 3 de setembro, sob condições meteorológicas e oceanográficas adversas, devendo à passagem da depressão tropical *Fernand*, que foram melhorando à medida que o navio navegava para sul. A navegação entre a Corunha e Setúbal foi efetuada inicialmente a motor e posteriormente, entre o cabo Carvoeiro até a sul de Sesimbra, à vela. Esta proporcionou, aos 27 alunos da ENIDH, treino de mar, a prática dos conhecimentos adquiridos em sala, bem como a criação de relações de amizade entre os futuros oficiais da Marinha Portuguesa e os futuros oficiais da Marinha Mercante.

SETÚBAL – REGRESSO E VIAGEM DE ADAPTAÇÃO

6-12 SETEMBRO

A Viagem de Instrução terminou a 6 de setembro, com a atracação no Cais das Palmeiras em Setúbal. Durante a entrada no porto, o navio cumpriu com a velha tradição naval de saudar o antigo sanatório do Outão, no sopé da Serra da Arrábida, com toques de sereia. Várias pessoas vieram às varandas do edifício, retribuindo a saudação com vários acenos. O navio abriu a visitas nos dias 6 e 7 de setembro, tendo sido visitado por 4959 pessoas. Entre 8 e 12 de setembro, realizou-se a Viagem de Adaptação dos Candidatos à Escola Naval. O navio navegou, quer a vela, quer a motor, até à zona de fronteira de Vila Real de Santo António e fundeou em frente à Ilha de Tavira, onde os candidatos tiveram oportunidade de remar numa das baleeiras de bordo. Para muitos, foi o primeiro contacto com o mar e com a vida a bordo. Os 48 candidatos participaram nas diversas fainas e assistiram a exercícios operacionais como "Homem ao Mar" e "Avaria no Leme", vivenciando a disciplina, a camaradagem e o espírito marinheiro que caracterizam a carreira. O NRP *Sagres* entrou a barra do Tejo na manhã de 12 de setembro, deixando a Torre de Belém por bombardeiro e atracando no cais 3 da BNL, no Alfeite. Para a guarnição, a faina de atracação foi efetuada com o sentimento de mais uma missão cumprida com sucesso, onde foi elevado bem alto o nome da *Sagres*, da Marinha e de Portugal.



Candidatos à Escola Naval a participarem numa Faina Geral de Mastros

ESCOLA DE MAR, ESCOLA DE VIDA

Atualmente, com o GPS, o ECDIS e inúmeros equipamentos e sistemas interligados, a navegação marítima assemelha-se, cada vez mais, a um videojogo. É possível adquirir conhecimentos teóricos numa sala de aula ou num simulador, contudo, tal como no passado, o mar continua a ser a melhor escola que há, principalmente se os cadetes navegam a bordo de um grande veleiro, como o NRP *Sagres*. Para além de colocarem em prática diversos conhecimentos teóricos aprendidos na EN, como é exemplo a navegação astronómica, a marinaria ou a meteorologia, é num veleiro onde se sente, como nenhum outro navio, uma brisa local, a passagem de uma frente fria, ou quente, a influência dos ventos e das correntes marítimas no planeamento de navegação, compreendendo a melhor maneira de tirar partido

destes elementos. A subida aos mastros e a mareação de velame desenvolvem a coragem, a autoconfiança, a capacidade de improviso e o espírito de equipa e entreajuda, predicados necessários para se ser uma melhor pessoa, um bom líder e um excelente marinheiro. Desta forma, podemos afirmar que uma viagem de instrução a bordo do NRP Sagres é fundamental para o desenvolvimento de diversas competências essenciais à formação dos futuros oficiais da Marinha Portuguesa.

APOIO À POLÍTICA EXTERNA E À DIPLOMACIA

Sempre que o NRP Sagres pratica um porto, seja de forma isolada ou em grandes eventos nacionais e internacionais, o navio promove a nossa cultura, a nossa maritimidade, a nossa história e presta apoio às embaixadas e consulados de Portugal. Neste âmbito, o NRP Sagres é também reconhecido como *Embaixador Itinerante de Portugal*. Nesta missão de 2025, o navio apoiou, com a realização de almoços VIP e receções a bordo, a Embaixada de Portugal na Dinamarca, a Embaixada de Portugal na Alemanha, o Consulado-Geral de Portugal em Hamburgo, a Embaixada de Portugal nos Países Baixos, a Embaixada de Portugal em Espanha e o Consulado-Geral de Portugal em Vigo. Em todos os eventos, foram recebidos diversos elogios, quer por parte do corpo diplomático, quer pelos convidados.

Entre 21 de julho e 6 de setembro, embarcaram, em regime de intercâmbio, dois oficiais estrangeiros de marinhas amigas. O 2TEN Flávio Eduardo de Souza Moura, da Marinha do Brasil, natural de Brasília e Encarregado da Divisão de Máquinas no navio hidrográfico *Almirante Graça Aranha* e o Alférez de Fragata David Yvañez Luján, da Armada Espanhola, natural de Madrid e finalista da Escola Naval espanhola. A integração plena na vida de bordo destes dois

oficiais contribuiu para o aprofundamento da cooperação e amizade entre estas Marinhos amigas.

ACOLHIMENTO À DIÁSPORA

Em virtude do NRP Sagres ter o estatuto de navio de Estado, todos os portugueses e lusodescendentes que o visitam pisam solo pátrio e estão, de facto, em território nacional. Na viagem de 2025 o navio acolheu a vários elementos da comunidade portuguesa da Dinamarca, da Alemanha, dos Países Baixos e de Espanha, que visitando o navio, em convívio com a guarnição e cadetes, ou participando nas receções de bordo mataram saudades do país, reforçando o motivo de orgulho em Portugal enquanto país, nos Portugueses enquanto povo e na Marinha Portuguesa enquanto pilar da defesa do interesse nacional.

CONCLUSÕES

A Viagem de 2025 do NRP Sagres cumpriu plenamente os objetivos de instrução, de representação e apoio à diplomacia e de acolhimento à diáspora, reforçando a projeção da Marinha Portuguesa e de Portugal. A participação em três eventos de grandes veleiros consolidou a imagem do NRP Sagres como um dos veleiros mais bonitos e famosos do mundo, bem como o seu papel *Embaixador Itinerante de Portugal*, tendo sido visitado por 61.917 pessoas e acolhendo a nossa diáspora, reforçando a ligação dos emigrantes e lusodescendentes com Portugal. A missão proporcionou treino exigente e variado, consolidando competências operacionais e marinheiras da guarnição, dos cadetes, dos alunos da ENIDH e inspirando novas vocações entre os candidatos à EN.

Colaboração do COMANDO DO NRP SAGRES



Guarnição do NRP Sagres



CAPITÃO DO PORTO

AUTORIDADE E COMANDO COM IDENTIDADE NAVAL

CONCLUSÃO

A primeira parte deste artigo abordou a legitimidade do modelo português de autoridade marítima, destacando o papel central do **Capitão do Porto** e a relevância da sua formação como oficial da Marinha. Esse enquadramento permite compreender as bases institucionais e operacionais que sustentam a autoridade do Estado no mar.

A segunda parte conclui com uma reflexão sobre os principais desafios que se colocam ao futuro da autoridade marítima e sobre as condições necessárias para preservar a coerência, a eficácia e a legitimidade deste modelo.

Aprofunda-se, ainda, a continuidade funcional entre o **Comandante do Navio** e o **Capitão do Porto**, duas expressões distintas de uma mesma identidade profissional. O modelo português assenta numa ideia simples, mas estruturante: ambos são oficiais da Marinha, representando instituições distintas, com competências complementares, mas unidos por uma raiz comum.

DESAFIOS E PERSPECTIVAS FUTURAS

Apesar da eficácia comprovada do modelo português, existem desafios significativos que exigem uma abordagem estratégica e adaptativa para assegurar a sua sustentabilidade e desenvolvimento.

Um dos principais desafios reside na necessidade de melhorar a coordenação entre as diferentes entidades com competências de Autoridade do Estado no Mar. Considerando a abrangência do conceito de segurança marítima¹ e as singularidades relativas às formas de atuação, identificam-se cerca de quarenta atores estatais com competências ou responsabilidades nestas matérias, distribuídos por diferentes níveis (onze ministérios, nove autoridades nacionais, cinco órgãos de polícia criminal, seis direções-gerais, sete entidades e dois ramos das Forças Armadas)².

Neste contexto complexo, torna-se necessário que, segundo o apelo do Papa Francisco à inclusão universal através da expressão «todos, todos, todos» (Francisco, 2023), estes atores cooperem eficazmente a nível intra, inter e transsetorial, aplicando, sempre que adequado, uma abordagem fundamentada na partilha de recursos. Sem descurar a necessidade de garantir a Integridade funcional das diferentes entidades, potenciando as respetivas capacidades, importa evitar a sobreposição de competências e responsabilidades, a criação de novas estruturas, legislação avulsa ou encargos e processos administrativos adicionais.

Embora se tenha dado um passo importante com a criação do Conselho Coordenador Nacional da Autoridade Marítima (Portaria nº 15/2025/1)³, é essencial garantir que a coordenação estratégica garantida por esta entidade tenha assegurada a necessária evolução para o nível ope-

racional⁴. Neste sentido, propõe-se o reforço do COMAR, atribuindo-lhe competências claras de comando e controlo operacional, reforçando as suas atuais valências como centro integrador, nos contextos de defesa, *safety* e *security*, através da operação partilhada – *back to back* – com o Centro de Operação da Autoridade Marítima e com o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo, tirando partido dos dados, informações e sistemas disponíveis de forma a obter um panorama situacional marítimo completo e abrangente. Este princípio tem sido implementado em vários países que, reconhecendo a importância de centralizar num único órgão a coordenação para a segurança marítima, desenvolveram centros nacionais de coordenação e colaboração interagências⁵ no sentido de promover uma abordagem holística aos riscos e ameaças e de uma resposta centralizada aos desafios emergentes.

Um segundo desafio diz respeito à necessidade de clarificação do papel das diferentes entidades com competência ou responsabilidades no espaço marítimo nacional. Verificando-se que a sobreposição de competências gera frequentemente conflitos jurisdicionais e dificuldades operacionais, tornando-se indispensável a revisão do normativo legal de forma a garantir clareza e simplicidade na definição das atribuições institucionais e, consequentemente, promover uma atuação integrada e coordenada.

Em terceiro lugar a modernização. Para acompanhar a rápida evolução tecnológica é essencial investir na inovação e integração dos sistemas de vigilância marítima, na exploração de sistemas autónomos, na interoperabilidade das plataformas de comunicação e no desenvolvimento de ferramentas avançadas de gestão operacional. Estas medidas irão potenciar significativamente a capacidade operacional do modelo português, melhorando a eficácia, rapidez e precisão das respostas aos desafios atuais e futuros.

Outro aspecto relevante é o fortalecimento da credibilidade e o reconhecimento público das atividades desenvolvidas. Uma comunicação clara e regular sobre as ações realizadas e os resultados alcançados contribuirá significativamente para consolidar a percepção positiva da autoridade marítima junto das comunidades costeiras e da opinião pública em geral.

É igualmente necessário refletir sobre a necessidade da contínua valorização e otimização dos recursos disponíveis. O contexto económico obriga a uma gestão rigorosa e estratégica que garanta a sustentabilidade financeira e operacional, sem comprometer, contudo, a qualidade da resposta. Investir na formação avançada, especializada e contínua das pessoas, nas áreas do direito, administração marítima, proteção ambiental, segurança interna ou gestão de crises, garantirá a preparação necessária destes profissionais para exercerem as suas funções numa realidade em constante metamorfose.

Por último, considerando as características transfronteiriça e transjurisdicional dos espaços marítimos, é importante manter uma participação ativa e relevante junto de outros atores internacionais associados às funções da Guarda Costeira, fomentando a colaboração, a coordenação e a cooperação e incentivando o intercâmbio de conhecimentos e de boas práticas, fortalecendo, dessa forma, a capacidade de resposta aos desafios globais de segurança nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, ou noutras áreas marítimas que afetem os interesses estratégicos nacionais.

Em síntese, investindo na capacidade de coordenação ao nível operacional, na revisão do quadro legal, na inovação tecnológica, na formação, na cooperação internacional e na gestão eficiente dos recursos, o modelo português de autoridade marítima continuará a afirmar-se como uma solução eficaz, adaptável e sustentável, preparada para as exigências futuras da segurança marítima ao nível nacional e internacional.

CONCLUSÕES

O modelo português de autoridade marítima, salienta o papel central do **Capitão do Porto**, valorizando a sua estreita relação com o **Comandante do Navio** e o facto de ambas as funções serem desempenhadas por oficiais da Marinha. Esta característica do modelo nacional constitui, efetivamente, a sua grande mais-valia. A formação naval comum e a experiência operacional acumulada em contexto marítimo são determinantes para o sucesso e legitimidade do exercício da autoridade do Estado no mar.

O percurso académico e operacional dos oficiais da Marinha, iniciado na EN e consolidado em anos de embarque, constitui a base da autoridade que mais tarde é exercida em terra, nas capitanias. Esta continuidade entre o **Comandante do Navio** e o **Capitão do Porto** não é apenas

funcional, mas também simbólica e institucional, conferindo à figura do **Capitão do Porto** uma legitimidade reconhecida tanto pelas comunidades marítimas como pelas demais entidades públicas e privadas com competências ou responsabilidades para atuação no mar.

No conteúdo da autoridade do Estado no mar, destaca-se o caráter multidimensional da função do **Capitão do Porto** e, por inerência, Comandante Local da Polícia Marítima, que atua simultaneamente como autoridade administrativa, técnica, de proteção ambiental, de segurança marítima, de proteção civil e de polícia criminal. Esta transversalidade reforça a importância de um perfil que reúna não só conhecimentos técnicos e jurídicos, mas também experiência concreta de mar, liderança e capacidade de articulação interinstitucional. É precisamente essa síntese de competências que conferem ao oficial da Marinha o perfil adequado para o exercício da autoridade marítima.

No contexto português, a autoridade do Estado no mar não se exerce de forma fragmentada ou dispersa, mas sim através de um modelo que aposta numa liderança local forte, próxima, reconhecida e eficaz. Este modelo evita a duplicação de estruturas, promove a racionalização dos recursos e assegura uma resposta operacional célere, sem prejuízo da necessária articulação com outras forças e serviços de segurança, estruturas de proteção civil, e demais entidades.

A comparação com modelos internacionais de guardas costeiras autónomas, estruturas híbridas ou centros de coordenação interagências reforça a singularidade e a adequação do modelo português às suas especificidades históricas, geográficas e institucionais. A opção nacional pela partilha de recursos e capacidade entre a AMN e a Marinha, com integração a diferentes níveis organizacionais e expressão local através do **Capitão do Porto**, permite assegurar simultaneamente eficácia operacional, legitimidade institucional e eficiência organizacional.

Contudo, há desafios significativos, nomeadamente a necessidade de melhorar a coordenação interinstitucional,

Formatura a bordo de navio da Marinha Portuguesa, por ocasião de partida para missão internacional, simbolizando a disciplina, organização e sentido de missão no serviço ao país.





Representação simbólica da articulação entre os dois domínios da Autoridade do Estado no Mar, o Capitão do Porto e o Comandante do Navio.

clarificar as competências legais das diferentes entidades com intervenção no mar, investir na modernização tecnológica e operacional e valorizar a formação. A implementação efetiva do Conselho Coordenador Nacional da Autoridade Marítima e o reforço das competências e capacidades do COMAR, para atuar como núcleo de articulação operacional, constituem soluções concretas para a sustentabilidade e evolução positiva do modelo. Na perspetiva externa, sublinhou-se a importância da cooperação internacional ao nível da integração de redes de partilha de informação sobre segurança marítima e da coordenação de esforços permitindo enfrentar de forma eficaz ameaças e desafios transacionais.

Por último, da reflexão efetuada relativamente aos perfis profissionais potencialmente alternativos à figura do oficial da Marinha, concluiu-se que, não obstante as reconhecidas competências técnicas, administrativas ou comerciais, não reúnem as condições necessárias para o exercício das funções de autoridade marítima local com o mesmo grau de legitimidade, eficácia e reconhecimento. O oficial da Marinha possui uma formação e uma vivência moldadas por uma cultura de comando, responsabilidade e espírito de missão, que se traduz numa capacidade ímpar para liderar, representar o Estado e articular múltiplos interesses num espaço naturalmente complexo e exigente.

O modelo português de autoridade marítima, assenta numa ideia simples, mas estruturante: o **Capitão do Porto** e o **Comandante do Navio** são, em essência, a mesma figura projetada em contextos diferentes, representando instituições distintas com competências complementares, mas unida por uma raiz comum – o oficial da Marinha. Esta identidade comum garante uma presença do Estado no mar que é simultaneamente técnica, simbólica, legítima e eficiente. Esta é, em última análise, a chave da coerência e sustentabilidade do SAM. Valorizar e preservar esta matriz é garantir a continuidade de um sistema que tem assegurado a proteção e valorização dos espaços marítimos bem como a defesa dos interesses das comunidades marítimas locais e do país.

Notas

¹ A Estratégia Nacional para o Mar refere que, em termos holísticos, a segurança marítima pode ser entendida como um estado desejado no domínio marítimo global, no qual as disputas marítimas são resolvidas por meios pacíficos, o direito internacional e a legislação nacional são respeitados e aplicados, a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, as infraestruturas, o transporte, o ambiente e os recursos marinhos são protegidos.

² Primeiro Ministro, Ministério do Mar, Ministério da Defesa Nacional, Ministério da Administração Interna, Ministério do Ambiente e Transição Energética, Ministério da Economia, Ministério das Finanças e Ministério da Saúde; Ministério das Finanças, Ministério do Trabalho e Segurança Social, Ministério da Justiça; Autoridade Nacional de Proteção Civil; Autoridade Marítima Nacional; Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo, Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos; Autoridade Nacional de Pesca; Autoridade Nacional de Imersão de Resíduos; Autoridade Nacional de Saúde; Autoridade Aeronáutica Nacional; Guarda Nacional Republicana; Serviço de Estrangeiros e Fronteiras; Polícia Judiciária; Polícia Marítima; Autoridade para a Segurança Alimentar e Económica; Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, Direção-Geral da Autoridade Marítima, Direção-Geral de Saúde, Direção-Geral de Política do Mar, Direção-Geral do Património Cultural Direção-Geral de Energia e Geologia; Agência Portuguesa do Ambiente; Instituto Português do Mar e da Atmosfera; Instituto Hidrográfico; Autoridades Portuárias; Autoridade para as Condições de Trabalho; Autoridade Tributária e Aduaneira; Serviço de Informações da República Portuguesa, Marinha e Força Aérea.

³ Este regulamento visa reforçar a coordenação estratégica entre todas as entidades com responsabilidade no mar, respondendo precisamente à necessidade de uma articulação mais clara e operacional entre instituições públicas.

⁴ Ao nível da coordenação estratégica identifica-se a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), o Centro Coordenador Nacional do SAM, o Conselho Consultivo para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos (CCPTMP), entre outras. Ao nível da coordenação operacional, o Centro de Operações Marítimas (COMAR), os MRCC (*Maritime Rescue Coordination Centres*), o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM) o Centro Coordenador Nacional do EUROSUR (CCN - EUROSUR), o Centro de Controlo e Vigilância das Pescas (CCVP), o Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro (CCTMC) o Gabinete Coordenador de Segurança e a Unidade de Coordenação Antiterrorismo, entre outras.

⁵ Exemplos: *Joint Maritime Security Centre (JMSC)* no Reino Unido; *Centre des Opérations Maritimes (COM)* em França, *Maritime Security Centre (MarSecCo)* na Alemanha, *Maritime Security Centre (MSC)* na Finlândia, o *Maritime Security Operations Centre (MSOC)* no Canadá e *Netherlands Maritime Security Centre (NMSC)* nos Países Baixos.

Bibliografia

- Diogo, L. C. (2003). O contexto do Direito do Mar e a prática da Autoridade Marítima. Caderno Naval, 4.
- Diogo, L. C. (2010). O cargo de Capitão do Porto – Mais de 4 séculos de Autoridade Marítima. Revista da Armada, N° 444, pp. 4-5.
- Francisco. (2023, agosto 6). Homilia na Missa de Encerramento da Jornada Mundial da Juventude. Lisboa: Vaticano.
- Monteiro, N. S. (2012). Modelo português de atuação do Estado no mar. In Segurança no mar – uma visão holística.
- Oliveira, O. T. (Coord.). (2017). Comandar no mar. Colares: Revista de Marinha.
- Portaria nº 15/2025/1, de 20 de janeiro. (2025). Aprova o Regulamento Interno do Conselho Coordenador Nacional do Sistema da Autoridade Marítima. Diário da República, 1^a série, nº 13.
- Resolução do Conselho de Ministros nº 60/2021, de 16 de julho. (2021). Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030. Diário da República, 1^a série, nº 137.

TREINO OPERACIONAL

PILAR ESTRATÉGICO DA PRONTIDÃO E IDENTIDADE DA ESQUADRA



Apar com a disponibilidade do pessoal e do material, o treino constitui-se como um dos pilares da prontidão operacional, impondo disciplina, método e, acima de tudo, uma sólida cultura de exigência. O Departamento de Treino e Avaliação (DTA) que, em 2023, foi reintegrado na reedificada Flotilha é, assim, uma estrutura essencial para que a Marinha Portuguesa disponha de uma força naval credível e disponível, capaz de responder aos desafios dos dias de hoje. Este artigo apresenta o enquadramento histórico, os ganhos operacionais, a evolução metodológica e as perspetivas futuras do treino como elemento estruturante do setor operacional da Marinha.

UM REGRESSO COM HISTÓRIA

O DTA foi originalmente criado em 1994, sob a égide da Flotilha, numa resposta clara à necessidade de consolidar padrões NATO e garantir a interoperabilidade das forças navais portuguesas quando em operações. Representava a sistematização do treino, da avaliação e da doutrina operacional, promovendo a competência, a credibilidade, e introduziu na Marinha Portuguesa a escola trazida pela mais reconhecida organização para treino de navios – o *Flag Officer Sea Training (FOST)*¹ da Royal Navy.

Porém, a 15 de setembro de 2009, por imperativos operacionais e de gestão superior, a reorganização do Setor Operacional levou à transferência do DTA da Flotilha para o Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN), onde permaneceu até 2023, passando a ser mais um serviço oferecido por este centro de excelência.

Com a reedificação da Flotilha, o Comando Naval passou a contar com um órgão autónomo, agregador e transversal, que centraliza os processos de aprontamento, sustentação e apoio às operações. A reintegração do DTA nesta estrutura restituui a sua identidade inicial perante a missão atribuída,

“[...] conduzir o treino e a avaliação das forças e meios da componente operacional do sistema de forças”.

A FOTILHA: ESTRUTURA INDEPENDENTE, AGREGADORA E CATALISADORA

A criação da Flotilha trouxe ganhos estratégicos imediatos: centralizou os processos relativos ao aprontamento, sustentação e apoio logístico das forças atribuídas ao Comando Naval. A articulação direta entre treino, manutenção e doutrina tornou o sistema mais adequado às necessidades atuais.

A nova estrutura agrupa as Esquadras, Agrupamentos Operacionais, o Centro Integrado de Tática e Análise Naval (CITAN), o Centro de Experimentação Operacional da Marinha (CEOM), o Departamento de Manutenção (DMAN) e o DTA, dando corpo a uma força tecnicamente autónoma, operacionalmente robusta e estrategicamente orientada. Esta centralização permite também o alinhamento entre o treino, e os projetos operacionais e tecnológicos, continuando a assegurar que os Planos de Treino não são apenas formais/estanques, mas que se mantêm diretamente ligados ao contexto operacional de emprego das unidades navais, e do desenvolvimento das técnicas, táticas e procedimentos a aplicar na esquadra.

Esta configuração do desenvolvimento doutrinário, do planeamento e condução das atividades de aprontamento, e da coordenação entre as ações operacionais, traduz-se em maior coerência operacional e tática.

A Flotilha tornou-se, não só um garante de prontidão, mas um impulsor de cultura institucional e da capacidade de combate.





A METODOLOGIA DO TREINO OPERACIONAL

Mantendo desde início a essência dos princípios basilares, consubstanciados na experiência acumulada, na doutrina do Treino & Avaliação e nos Planos de Treino previstos desde a sua criação, a Flotilha mantém a capacidade de treinar a Esquadra em todas as áreas funcionais, independentemente das missões atribuídas ou das lotações aprovadas, garantindo a prossecução de todos os Padrões de Prontidão Operacionais (PPO) definidos para cada tipologia e classe de navios.

Esta Metodologia de Treino (MT) está intimamente relacionada com o Plano de Manutenção de Médio/Longo Prazo e com a estabilidade das guarnições durante o Ciclo Operacional de 5 anos. Nesta conceptualização, com a divisão do ciclo em duas partes sensivelmente iguais, o período de treino é subsequente às ações de manutenção planeadas e está sincronizado com a tomada de posse do novo Comandante, e rendição da guarnição. Assim, o processo de treino assenta inicialmente na necessidade de realizar um Plano de Treino de Segurança (PTS) após uma imobilização considerável da plataforma, seguido de um Plano de Treino Operacional (PTO) ou, um Plano de Treino Básico (PTB), no caso das Fragatas que realizem o *Portuguese Operational Sea Training* (POST) em Inglaterra, no FOST. Este modelo assenta no pressuposto de que todos os PPO são avaliados e após concluído o treino, a Unidade Naval (UN) encontra-se pronta para ser empregue operacionalmente na sua máxima capacidade. No decorrer do ciclo operacional, os critérios de reaquisição de proficiências, quando verificados, determinam a execução de uma Avaliação dos Padrões de Prontidão (APP) e/ou a realização de um novo plano de treino que eleve a prontidão de determinada UN para o nível adequado.

Contudo, com a demarcada escassez de recursos, a sentida dificuldade no cumprimento do ciclo de manutenção planeada e a constante rotatividade das guarnições, a realidade atual conduziu à necessidade dos períodos de treino se adaptarem aos períodos de disponibilidade operacional das UN para manterem a sua proficiência em níveis que lhes permita cumprir a missão. Desta forma, sempre que os critérios² de reaquisição de treino são atingidos, realizam-se frequentemente os binómios APP/PTE³ ou APP/PTB⁴ como garante da monitorização da operacionalidade

PRODUTO OPERACIONAL

Desde 2023 o DTA realizou:

- 85 planos de treino periódicos;
- 50 navios treinados;
- 533 dias de treino;
- 7270 séries realizadas no âmbito dos planos de treino periódicos;
- 656 de séries realizadas no âmbito do PTP;
- 1 *Portuguese Operational Sea Training* (POST) e 1 participação na *Calificación Operativa* (CALOP) no *Centro Valoración y Apoyo a la Calificación Operativa para el Combate* (CEVACO);
- 4 séries de treino de apoio a população sinistrada (DISTEX - *humanitarian assistance/disaster relief training exercise*).

da esquadra, aplicando planos de treino em períodos mais reduzidos, mas focados nas fragilidades verificadas na APP ou orientadas para uma determinada missão. Só desta forma é permitido, através do modelo implementado, garantir os mais elevados padrões de prontidão operacional.

AS ÁREAS-CHAVE E OS SERVIÇOS DO DEPARTAMENTO DE TREINO E AVALIAÇÃO

Para operacionalizar a execução, atualmente o DTA é composto por oito serviços com uma lotação prevista de 38 militares.

Os planos de treino têm como objetivo que os navios atinjam os PPO em todas as áreas do treino. No entanto, existem áreas designadas como áreas-chave, algumas destas transversais a todas as UN e outras que diferem consoante a tipologia e classe de navio, nas quais deve ser obrigatoriamente atingido o nível satisfatório para a UN ser dada como pronta.

As áreas-chave transversais a todas as classes de navios são: **Comando e Controlo** (C2), **Navegação** (NAV), **Segurança para Navegar** (SENAV), **Limitação de Avarias** (LA) e **Saúde e Emergência Médica** (MED).



Foto 2:SAR TA Ricardo Pinho

Estas áreas são basilares para o desempenho do navio e da sua guarnição no cumprimento da missão que lhes é atribuída, pois estão intimamente ligadas à segurança do pessoal e do material as quais, sendo de extrema importância, devem ser salvaguardadas em toda e qualquer situação, quer em tempo de paz, crise ou conflito. O objetivo principal da **SEGURANÇA** é proteger a guarnição dos perigos existentes a bordo, sendo a segurança da responsabilidade de todos e a todos diz respeito. Desta forma, uma correta **ORGANIZAÇÃO** e a **SUPERVISÃO** das tarefas realizadas, a par da consciência individual para a segurança, diminuirá substancialmente o nível de risco.

Para treinar e avaliar estas e todas as outras áreas determinadas pelos PPO, o DTA é constituído por **serviços** cujos objetivos são os seguintes:

- **Operações** (OPS): avaliar as áreas funcionais das Operações. Inclui Operações de Defesa Própria e de Força (FP), Operações de Defesa Antiaérea e de Guerra Electrónica (AAEW), Operações Anti-Superfície (ASUW), Operações Antissubmarinas e de Mergulho (ASW),

Operações de Guerra de Minas (MW), Operações Anfíbias (AMPHW), Operações com Helicópteros (HELI);

- **Navegação (NAV):** avaliar a capacidade de condução da navegação, em segurança, em todas as circunstâncias;
- **Organização, Segurança Militar e Marinha (OSMM):** avaliar a capacidade de garantir a segurança do navio para combater ou navegar, controlo da guarnição, reagir a ameaça de bomba e de abandonar e destruir o navio. Este Serviço engloba ainda as áreas funcionais de Organização e Segurança Militar, onde se inclui a Segurança para Navegar (SEGNAV), e de Marinha e Manobra.
- **Armas e Eletrónica (AEL):** avaliar a capacidade de manter a operacionalidade de todos os sensores, sistemas de armas e, sistemas de informação e de comunicações nos modos de operação normais ou degradados;
- **Limitação de Avarias e NBQR, Mecânica e Eletrotécnica (LAME):** avaliar a capacidade de conduzir os sistemas de propulsão, governo e de produção de energia, nos modos de operação normais, alternativos ou de emergência; e a capacidade de limitar, controlar e reparar danos (dentro da capacidade do navio), em tempo de paz ou de guerra, protegendo a guarnição dos seus efeitos;
- **Logística e HSA (LOG):** avaliar a capacidade de apoiar, em termos logísticos, a condução das operações, em qualquer das condições gerais, tal como a capacidade de transporte de pessoal e material e a higiene e segurança alimentar a bordo. Neste Serviço salienta-se a inclusão da área de Saúde e Emergência Médica com o objetivo de verificar e avaliar a organização para a ação da equipa de saúde, bem como procedimentos a adotar em situações de emergência médica em diferentes cenários, em tempo de paz, crise ou conflito;

Adicionalmente, o DTA conta com o serviço de **Planeamento (PLAN)**, ao qual incumbe a elaboração do planeamento do treino, bem como assegurar o respetivo suporte logístico. Neste serviço insere-se ainda a avaliação da área de Relações Públicas (RP);

DESAFIOS IDENTIFICADOS E ASPETOS A MELHORAR

A necessidade de garantir uma elevada taxa de prontidão dos navios, associada à elevada rotatividade das guarnições, foi paulatinamente resultando na redução do treino da esquadra, muitas vezes colmatada com a utilização de Equipa Móveis de Treino (MTT⁵ EAFLOT) onde o treino era ministrado já com o navio em missão. Inevitavelmente, apesar de determinado pelo imperativo operacional, esta modalidade dificultava o foco necessário, que as guarnições devem ter, nas ações de treino previstas e consequentemente na sua evolução qualitativa e consistente, bem como na execução de todos os preparativos para o treino.

Decorrente da orientação proferida no discurso de apresentação à Marinha do Almirante CEMA e AMN, de 27 de dezembro de 2024, foi determinado como prioritário, na perspetiva operacional, “aumentar a prontidão das unidades operacionais, promovendo a importância da estrutura de treino, como elemento potenciador da qualidade do aprimoramento operacional”. A necessidade de reforçar a cultura do treino é inegável, e urge enfrentar os significativos desafios operacionais que se nos deparam, designadamente:

- Elevada rotatividade das guarnições, que dificulta a consolidação de automatismos e estabilidade de desempenhos;
- Equipas com pouca experiência em fase de crescimento técnico, muitas vezes a necessitar de formação paralela durante os ciclos operacionais;
- Integração do planeamento de treino em período imediatamente pré-missão, comprometendo os preparativos e o foco necessário da guarnição;
- Uniformidade de normativos entre as diversas classes de navios, assegurando a aplicação homogénea dos critérios avaliativos;
- Necessidade de um planeamento operacional estável.

Estes desafios necessitam de um esforço institucional, obrigando a uma análise e adaptação contínua da metodologia, como garante da reedição e disseminação da cultura de treino, exigente, e absolutamente essencial, como



Foto 2SARTA Ricardo Pinho



elemento potenciador da qualidade do aprontamento e desempenho operacional da esquadra.

Torna-se, portanto, urgente reforçar as ações prévias de formação, de integração própria, de avaliação de condição do estado do material, e de garantir o tempo adequado para a regeneração e efetuar os preparativos para enfrentar o período de treino, habitualmente exigente, e disseminar e consolidar doutrinas específicas relevantes que garantam uma base sólida de evolução.

Importa também, no que respeita às técnicas de treino e avaliação utilizadas, implementar uma cultura de melhoria contínua. Neste campo, utilizando o conhecimento residente na Marinha, através da formação em competências não-técnicas, torna-se relevante apostar no desenvolvimento de programas de *coaching/mentoring* para os avaliadores do DTA que vise melhorar as suas competências técnico-pedagógicas.

VISÃO DE FUTURO: CULTURA DE TREINO COMO IDENTIDADE

O futuro do treino operacional passa pela **recuperação, consolidação e expansão técnica e doutrinária**. A estratégia da Flotilha inclui:

- Em conjunto com o Estado-Maior do Comando Naval, melhorar a estabilização dos ciclos de treino, planeando a médio prazo e assegurando o necessário tempo de regeneração das UN;
- Em articulação com a Esquadrilha de Navios de Superfície (ENSUP), antecipar inspeções técnicas e avaliação do estado de condição como fator determinante na preparação do treino operacional;
- Em parceria com diversas entidades relacionadas com o aprontamento operacional e com a PRTMARMFOR, realizar seminários temáticos, que promovam uniformização, espírito crítico e cultura de partilha em prol das UN;
- Em estreita ligação com o CITAN, desenvolver projetos inovadores, que envolvam simulações, através da capacidade residente ou, no futuro com recurso a rea-

lidade aumentada ou treino assistido por inteligência artificial;

- Por fim, importa criar uma identidade militar-naval baseada na exigência do treino, com guarnições que encarem a avaliação não como obrigação, mas como alavancas para a excelência.

CONCLUSÃO: “SERVIR A ESQUADRA” COM INABALÁVEL ÂNIMO

Inspirado por uma história de sucesso, com mais de 30 anos de existência, o DTA, novamente integrado na Flotilha, representa uma visão clara para o futuro: transformar o treino num **elemento identitário** da Esquadra. Mais do que preparar as UN para as missões, o treino apronta comandos confiantes, guarnições coesas, reflexos automatizados, respostas pré-planeadas, capacidade técnica e tomada de decisão consolidada, cuja cultura enraizar-se-á não como uma rotina periódica ou temporária, mas como **condição de permanente prontidão**.

O treino não é dispensável ou acessório. **Afirma-se como cultura, identidade e doutrina viva.**

Ao colocar o treino operacional no centro da estratégia, a Marinha Portuguesa constrói uma força moderna, disponível e exigente – pronta para fazer cumprir Portugal no mar e a partir do mar, ao serviço dos portugueses.

Colaboração do **COMANDO DA FLOTILHA**

Notas

¹ Atualmente designado por *Fleet Operational Standards and Training (FOST)*.

² Existem 3 critérios de reaquisição de competências, designadamente quanto ao material a Imobilização da plataforma por um período substancial, quanto ao pessoal a rendição de uma parte substancial da guarnição e quanto à missão a necessidade de preparação de uma missão específica.

³ Avaliação dos Padrões de Prontidão/Plano de Treino Específico.

⁴ Avaliação dos Padrões de Prontidão/Plano de Treino Básico.

⁵ *Mobile Training Team*.

PANORAMA “ÁFRICA”

ALTERAÇÕES NA ORGANIZAÇÃO OPERACIONAL DA MARINHA (1957-1961)

CONCLUSÃO

No sentido de contribuir de forma decisiva para as operações da Marinha foi criado o Instituto Hidrográfico, pelo Decreto-Lei nº 43.177 de 22 de setembro de 1960. Assim, se reuniam num só organismo as atividades hidrográficas até então dispersas pelo Ministério da Marinha e pelo Ministério do Ultramar, racionalizando os recursos disponíveis. Esta área de elevada importância iria contribuir para o levantamento hidrográfico das águas interiores, no assinalamento marítimo das costas, portos e barras do Ultramar, elaborando cartas hidrográficas de elevado rigor, tornando-se essencial para o apoio das operações militares, do tráfego marítimo civil necessário ao desenvolvimento da economia dos territórios e no apoio logístico ao esforço de guerra.

Foram criadas algumas missões hidrográficas, designadamente a Missão Geodirográfrica da Guiné que integrava o navio hidrográfico *Pedro Nunes*, a Missão Hidrográfica de Angola e S. Tomé, com o navio *Carvalho Araújo*, e a Missão Hidrográfica de Moçambique que dispunha do navio *Almirante Lacerda*.¹

O trabalho realizado por estas Missões permitiu o levantamento hidrográfico ou a atualização das cartas já existentes, ficando quase completa a cobertura cartográfica das águas africanas sob jurisdição portuguesa, incluindo por exemplo, os rios da Guiné, o curso do rio Zaire ou o lago Niassa. Daí resultou a publicação de cartas de navegação que foram essenciais para o cumprimento das missões da Marinha.

No início da segunda metade do século XX ainda faltava estabelecer as comunicações navais com o Ultramar, até essa data asseguradas pelos CTT. Era uma rede de comunicações muito rudimentar. Em 1954 entraram em funcionamento os Postos Radiotelegráficos das Capitanias de *Luanda* e de *Lourenço Marques* e o Posto Radionaval de *Nova Goa*. Em 1959, pela Portaria 17.352, de 15 de setembro, é também criado o Centro de Comunicações da Armada, para garantir a segurança das comunicações.

A Direção de Eletricidade e Comunicações (DSEC), entre 1960 e 1973, conseguiu edificar a única rede estratégica de radiocomunicações autónoma, com cobertura mundial, de que Portugal alguma vez dispôs. A partir de 1960 foram

criadas as primeiras estações radionavais no Ultramar, designadamente em *Macau*, *Díli*, *Goa*, *Bissau*, *São Vicente*, *Luanda*, *Santo António do Zaire*, *Lourenço Marques*, *São Tomé*, *Nacala*, *Beira* e *Metangula*. Outras estações e postos radionavais se seguiram e, até 1973, tinham sido instaladas 14 estações radionavais e 60 postos radionavais.²



Estação Radionaval de Luanda

Foi um esforço técnico e logístico notável que permitiu pôr em funcionamento e assegurar a manutenção de todos estes polos de comunicação, muitos deles a trabalhar 24 horas por dia a milhares de milhas de distância de Lisboa.³

Toda esta rede de comunicações constituiu uma peça imprescindível para a operacionalidade dos meios navais, garantindo de forma independente e sustentada a capacidade de comando e controlo das unidades da Marinha espalhadas pelos diferentes teatros operacionais, mas também e por vezes, serviu os outros ramos das Forças Armadas e até os Comandos-Chefes e os Governos Ultramarinos.⁴

Os Fuzileiros Navais foram recriados por Decreto-Lei nº 43.515 de 24 de fevereiro 1961. O mentor deste renascimento foi o Comodoro Roboredo e Silva, na altura Sub-chefe do Estado-Maior da Armada, que ambicionava no seu pensamento recriar uma força de infantaria da Marinha, dando assim continuidade ao *Terço da Armada*, criado por Carta Régia, em 18 de abril de 1621. A decisão da criação





ou recriação dos Fuzileiros foi tomada em 1960, quando o Ministro da Marinha era o Contra-almirante Fernando Quintanilha e o Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) era o Vice-almirante Sousa Uva.

Naturalmente podemos questionar o porquê desta nova especialidade na Marinha Portuguesa? Primeiro porque foram as características hidrográficas da Guiné Portuguesa, constituída por pântanos e uma rede fluvial enorme, que levaram a equacionar a necessidade de criar uma força de infantaria de Marinha – os Fuzileiros Navais – especializada para as operações anfíbias. Depois há o argumento financeiro, reforçado pelos Almirantes Reboredo e Silva e Pereira Crespo, em que é referido que os fuzileiros seriam a melhor maneira de garantir à Marinha um aumento considerável na sua fatia orçamental.⁵

Ainda no ano de 1960, foi decidido que os futuros Fuzileiros Navais seriam concebidos à imagem da doutrina inglesa e logo que possível seriam enviados quatro militares para frequentar em Inglaterra o curso de fuzileiros da Royal Navy, o que se veio a concretizar de 2 de agosto e 30 de setembro.⁶



Os primeiros militares que concluíram o curso de Fuzileiros da Royal Navy, em Inglaterra, cuja boina atribuída era de cor verde

O primeiro curso iniciou-se no Verão de 1961 e a cerimónia da entrega das boinas azul-ferrete teve lugar na Base Naval do Alfeite, no dia 18 de outubro de 1961, onde os futuros fuzileiros navais “receberam as suas insígnias e exhibiram-se em exercícios perante o Ministro da Marinha. [...] procedeu-se à entrega das boinas. A primeira foi a do primeiro-tenente Metzener, seguindo-se as do tenente Caeiro Rego [sic], sargento enfermeiro Nunes, sargento fuzileiro especial Encarnação e, sucessivamente, a todas as praças”.⁷

Ainda em 1961, foi criada a Escola de Fuzileiros e surgiu os Fuzileiros Navais e os Fuzileiros Especiais, destinando estes pela sua superior preparação para combate aos Destacamentos de Fuzileiros Especiais (DFE).

No dia 10 de novembro de 1961 partiu para Angola a primeira unidade de fuzileiros e, até 1974, a Marinha preparou e destacou para Angola, Guiné, Moçambique e Cabo Verde, mais de uma centena de unidades de fuzileiros.

Até 1974 foram formadas e seguiram para os diferentes teatros de operações africanos, cerca de seis dezenas de Destacamentos de Fuzileiros Especiais (DFE), mais de quatro dezenas de Companhias de Fuzileiros Navais (CF) e cerca de duas dezenas de Pelotões Independentes de Fuzileiros (PIF) e tinham como principal tarefa a guarda e



Destacamento de Fuzileiros Nº 1 desfilando em Luanda (1961)

defesa de instalações navais e povoações aquarteladas. De facto, os DFE seriam uma força mais especializada a ser empregue em operações mais complexas. Estes teriam como tarefas: executar ações de assalto com projeção do meio aquático para o meio terrestre – operações anfíbias –, a partir das lanchas de desembarque, executar patrulhas ofensivas, ações de sabotagem e ações de neutralização na guerra de contraguerrilha.

As unidades de fuzileiros era atribuído um número identificativo que, nos casos dos DFE existiram de 1 a 13 e, no caso das CF, existiram de 1 a 11. Foram formados cinco DFE1 (Angola 61-63, Moçambique 64-66, Moçambique 67-69, Angola 69-71 e Guiné 72-74) e foram formados quatro CF1 (Angola 62-64, Angola 66-68, Moçambique 69-71 e Angola 72-74). Cada unidade de fuzileiros criava o seu guião específico como símbolo não oficial da unidade, que pretendia conferir-lhe uma identidade única e exclusiva, por vezes associada a uma divisa que tinha uma função unificadora do espírito de grupo.⁸

Pela natureza das suas tarefas, os DFE são associados, maioritariamente, ao teatro de operações da Guiné, mas também ao leste de Angola e aos distritos moçambicanos de Cabo Delgado, Niassa e Tete, isto é, tiveram ativa participação nas três frentes da guerra em África.

Os DFE eram unidades com cerca de 80 homens, as CF eram formadas por cerca de 140 homens e os PIF eram constituídos por 43 elementos, pelo que o número total de fuzileiros, incluindo oficiais, sargentos e praças, que integraram as diferentes unidades de fuzileiros que serviram em Angola, Guiné, Moçambique e Cabo Verde, terá sido superior a dez mil homens.⁹ Essas unidades tiveram um comportamento operacional de grande destaque em todas as frentes de guerra e participaram num leque muito variado de operações, tendo o seu valor militar sido reconhecido pela generalidade das Forças Armadas.

O historial das unidades de fuzileiros, os seus trabalhos e os seus feitos na guerra de África foram profundamente estudados pelo CFR Luís Sanches de Baêna, que juntou à sua experiência de guerra uma enorme capacidade de pesquisa, de que resultou um notável estudo e uma obra de referência para a Marinha.¹⁰ O destaque de ações militares e de desempenhos individuais ou de grupo das unidades de fuzileiros nos teatros operacionais africanos, conduz sempre à injustiça de omitir outras ações que ficaram por publicitar.

Os Fuzileiros, no entendimento do Ministro da Marinha, Almirante Pereira Crespo¹¹, e do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Roboredo e Silva¹², eram necessários e fundamentais para a capacidade anfíbia da Marinha.



LDG Cimitarra



NRP Orion, patrulha da classe Argos

REFLEXÕES

Em Angola, a presença das unidades navais em alguns locais da costa, como Luanda e no curso superior do rio Zaire, foram um importante contributo no apoio à segurança das populações e à recuperação da confiança abalada pelos trágicos acontecimentos ocorridos no norte de Angola a partir do dia 15 de março de 1961.¹³ No longo período decorrido entre 1961 e 1974, em que a Marinha foi chamada a intensa atividade operacional em Angola, estiveram envolvidas, ocasionalmente ou em permanência, algumas unidades oceânicas, cerca de três dezenas de unidades navais médias ou pequenas e quase quatro dezenas de unidades de fuzileiros. Face à guerra, a Marinha terá mobilizado cerca de seis mil militares para prestarem serviço em Angola no período considerado.

Quando surgiu a Revolução do dia 25 de abril de 1974 a situação militar em Angola estava controlada pelas Forças Armadas Portuguesas e os movimentos armados tinham perdido a atividade. O território de Angola tinha tido um desenvolvimento económico significativo e as suas cidades tinham-se modernizado.¹⁴

A partir de 1962, a Marinha foi chamada para atuar na intensa atividade operacional na Guiné, onde estiveram envolvidas cerca de quatro dezenas de unidades navais (LFG, LDG, LFP, LDM e LDP), três dezenas e meia de unidades de fuzileiros. A Marinha terá assim mobilizado cerca de dez mil militares para prestarem serviço na Guiné neste período.

Para além das ações de fiscalização nas águas territoriais e interiores, incluindo os rios e canais navegáveis, a Marinha assegurou o transporte e apoio às forças navais, terrestres e aéreas, a fim de neutralizar ameaças bem definidas e localizadas.¹⁵ Também é de referir a importância operacional que a unidade de mergulhadores sapadores teve na Guiné, designadamente na identificação, remoção e desativação de minas e outros engenhos explosivos, na execução de trabalhos oficiais submarinos e na recuperação de armas e outros objetos no fundo dos rios.

A guerra na Guiné foi considerada a prova mais dura a que as forças portuguesas foram sujeitas nos três teatros de operações.

O início da guerra no território de Moçambique aconteceu em setembro de 1964 e foi o mais tardio dos teatros de operações africanos em que Portugal esteve envolvido militarmente. Iniciou-se mais ou menos simultaneamente nos distritos do norte do território que fazem fronteira com a Tanzânia, respetivamente Cabo Delgado e Niassa e, a partir de 1970, estendeu-se à região de Tete onde se iniciara a construção da barragem de *Cahora Bassa*.

Um dos mais notáveis acontecimentos da atividade naval foi o transporte de várias lanchas (LFP e LDM) desde o oceano Índico até às margens do lago Niassa e a construção de uma base naval em *Metangula*. Especificamente, a Marinha teve de assegurar contenção nas fronteiras marítimas a partir das bases de *Porto Amélia* e *Metangula*, a fim de evitar infiltrações inimigas no território e a fiscalização do



Fuzileiros no Lago Niassa



LDM 201 numa missão logística na Guiné

curso superior do rio Zambeze e, em especial, a área da futura bacia de *Cahora Bassa*. Além destas funções teria ainda de cooperar com as restantes forças militares ou outras na contenção das ações de guerra no litoral e nas margens dos rios navegáveis, a fim de restabelecer a paz no território moçambicano.¹⁶

Embora muitas das atividades operacionais em que a Marinha participou estejam descritas em diferentes monografias, verifica-se que a Armada assegurou uma presença ativa nas três frentes da guerra moçambicana, ou seja, em Cabo Delgado, no Niassa e em Tete, nomeadamente com pequenas unidades navais, nos comandos da defesa marítima, nas estações radionavais e com unidades de fuzileiros, um envolvimento de mais de cinco mil homens entre 1964 e 1974.

As guerras que ocorreram em Angola, na Guiné e em Moçambique resultaram essencialmente das aspirações dos movimentos de libertação que reivindicaram a autodeterminação e a independência dos seus territórios nos termos da Carta e das Resoluções da Assembleia Geral e do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

O General António de Spínola escreveu no seu livro *Portugal e o Futuro*, publicado algumas semanas antes da Revolução do 25 de Abril de 1974, que “podemos assim chegar à conclusão que, em qualquer guerra deste tipo, a vitória exclusivamente militar é inviável”, salientando que “às Forças Armadas apenas compete criar e conservar pelo período necessário – naturalmente não muito longo – as condições de segurança que permitirão soluções político-sociais, as únicas suscetíveis de pôr termo ao conflito”. Ainda, segundo o general Spínola, as forças da ordem podem sempre perder uma guerra subversiva, mas jamais a ganharão pela simples razão de que não é no seu campo que se centra a construção da vitória. Pretender ganhar uma guerra subversiva através de uma solução militar, é aceitar, de antemão, a derrota, a menos que se possuam ilimitadas capacidades para prolongar indefinidamente a guerra, fazendo dela uma instituição.

As Forças Armadas criaram as condições para que o poder político encontrasse soluções, mas a sua intransigência ditou a sua derrota política e levou à queda do regime. Para a Marinha, dos três teatros de operações, de longe o mais complexo e difícil, onde a ação da Marinha foi considerada da maior relevância, especialmente a nível operacional e estratégico, já que cerca de 80% de toda a movimentação de

pessoal e material se fazia via fluvial foi, sem dúvida, a Guiné.

Os Meios Navais, os Fuzileiros e o Quadro de Oficiais da Reserva Naval, foram estrategicamente considerados as medidas decisivas para que a Marinha pudesse cumprir com sucesso os seus objetivos previamente estabelecidos. Dominar as linhas de comunicação marítimas, costeiras e fluviais, apoiar o Exército e a população com a sua capacidade de transporte por via aquática e projetar força em terra, através da poderosa combinação das Lanchas de Fiscalização (LF) e Lanchas de desembarque (LD) com os Fuzileiros e dar assistência médica, imprescindível nas condições extremamente negativas em que se vivia, foram missões que mereceram enaltecimento.

A Marinha Portuguesa, entre 1961 e 1974, “executou ou contribuiu para a execução de todas estas missões, adaptou-se bem à guerra que teve de travar e tornou-se uma eficiente Marinha de águas interiores. Aprendeu bem com a prática e refinou continuamente a sua abordagem, (...). O que torna esta evolução ainda mais notável é o facto de a Marinha Portuguesa não só ter aprendido a travar com êxito uma nova guerra, como tê-lo feito ao mesmo tempo que assumia compromissos adicionais no seio da NATO, (...). Para uma Marinha em vias de desenvolvimento cujo âmbito se estendia do empenhamento no Atlântico Norte às operações em zonas muito dispersas de África, foi uma proeza verdadeiramente assinalável”.

A Marinha chega assim a 1974, após um esforço intenso em África, com um conjunto de meios que somavam 190 unidades, relativamente modernos e que lhe permitiam cumprir razoavelmente as missões atribuídas.



José Manuel dos Santos Maia
SMOR E

Notas

¹ AGUILAR, Teixeira et al – *A Marinha na Investigação do Mar (1800-1999)*, p. 30.

² PINTO, José Luís Leiria – As comunicações na Marinha dos primórdios a 1975, *A Marinha em África – Especificidades*, pp. 55-56.

³ *Ibidem*, p. 53.

⁴ PINTO, José Luís Leiria – As comunicações na Marinha, *Revista da Armada*, N° 444, Ago 2010, p.24.

⁵ TELO, António José – A Armada nas guerras de África (1961-1974), *História da Marinha Portuguesa – Homens, Doutrinas e Organização, 1824-1974*, p. 550.

⁶ O *Command Course*, foi frequentado no *Infantry Training Centre Royal Marines*, pelo 2º tenente Pascoal Rodrigues e pelos marinheiros oriundos da classe de monitores, Santos Silva, Batista Cláudio e Santos Santinhos. Todos concluíram o curso e receberam a boina verde dos *Royal Marines*.

⁷ *Diário de Notícias* de 19 de outubro de 1961.

⁸ COSTA, Adelino Rodrigues da – As guerras do fim do Império (1961-1974), *História da Marinha Portuguesa. Viagens e Operações Navais (1824-1974)*, p. 296.

⁹ *Ibidem*, p. 297.

¹⁰ BAÊNA, Luís Sanches de – *Fuzileiros – factos e feitos na guerra de África 1961/1974...*

¹¹ Manuel Pereira Crespo (1911-1980), foi Ministro da Marinha entre 1968 e 1974. Foi o último Ministro da Marinha, dado que a estrutura militar saída da Revolução de 25 de Abril extinguiu o cargo.

¹² Armando Júlio Roboredo e Silva (1903-1987), exerceu as funções de Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) desde 1963 a 1970.

¹³ COSTA, Adelino Rodrigues da – As guerras do fim do Império (1961-1974), *História da Marinha Portuguesa – Viagens e Operações Navais (1824-1974)*, p. 380.

¹⁴ *Ibidem*, p. 388.

¹⁵ *Ibidem*, p. 330.

¹⁶ COSTA, Adelino Rodrigues da – As guerras do fim do Império (1961-1974), *História da Marinha Portuguesa – Viagens e Operações Navais (1824-1974)*, pp. 407-408

A PRAÇA DO COMÉRCIO

A EVOLUÇÃO DOS PAÇOS REAIS

Gentes,
Monumentos
e Acontecimentos

12

PARTE I

Onso Terreiro do Paço, uma das glórias arquitectónicas da Lisboa de Setecentos¹, é uma magistral edificação *pombalina*, exuberante na sua magna amplitude, extraordinária na sua estética equilibrada, verticalizada e teatral, com uma riquíssima história no âmbito da qual foi protagonista de alguns dos mais relevantes momentos da cronologia nacional. Sendo, como unidade construtiva², a maior praça da Europa³, a sua invulgar beleza projectada na largura do antiteatro aberto ao colossal Tejo e o desenho das arcarias do seu piso térreo concedem-lhe um exuberante ambiente neoclássico que coroa, com uma elegância extrema, a *Baixa pombalina*, uma das primeiras áreas citadinas do mundo Ocidental moderno planeadas e executadas sob um ideal urbanístico unitário. Espaço nacional já lendário, ao Real Terreiro dedicamos o presente artigo da coleção, em homenagem a tudo o que representa para Portugal.

Toda a área da Ribeira das Naus⁴ traz, aos que servem a ilustre Marinha, uma simbologia superlativa, por ser um solo que foi a base para a evolução da construção naval e, assim, o berço do Arsenal e das insignes instalações que, desde finais dos anos cinquenta⁵ do Séc. XVIII, são o nascodouro da nossa Casa. Também por isso, além do óbvio interesse historiográfico, importa apreciar esta matéria no contexto da evolução do Real Terreiro.

O Terreiro do Paço, ou, preferindo-se a abordagem ilustrativa, a Praça do Comércio⁶ – designação que lhe foi conferida por configurar um espaço dedicado ao desenvolvimento das actividades das burguesias mercantis urbanas que operavam, designadamente, junto da Casa da Índia⁷ – é uma invulgar edificação, *herdeira* do Paço Real filipino ali construído no decurso do Séc. XVII, que, por sua vez, foi erguido no local onde antes estava o famoso Paço da Ribeira de D. Manuel I, que, segundo se crê, foi inaugurado no ano de 1505. O ideário iluminista que sustentou o processo de renovação da cidade destruída pelo Terramoto está bem presente na monumental Praça que evoca, e é, a simbologia da reconstrução urbana de Setecentos.

ANTECEDENTES. OS PAÇOS REAIS

A EVOLUÇÃO DO ESPAÇO

Não obstante o Paço Real estar sedeado na Alcáçova do Castelo, a zona ribeirinha da parte baixa da cidade sempre foi relevante, em especial desde o Séc. XIV. Já D. Dinis tinha ampliado aqueles espaços, através da extensão de muitos aterros no esteiro do Tejo, sendo que o seu neto, D. Fernando, com a edificação da extensa muralha que mandou erguer, fez acrescer toda a área até ao rio. Em fase mais tardia, a partir de finais do Séc. XV e do segundo quartel do Séc. XVI nasceram vários estabelecimentos mercan-

tis junto à Casa de Ceuta⁸, assim como surgiram muitos serviços conexos ao comércio marítimo como a Alfândega Nova, o Paço de Madeira, tendo contribuído para sedimentar toda a plataforma onde D. Manuel mandaria construir o Paço da Ribeira, e todas as suas dependências como o Arsenal, a Armaria Real e a Casa da Moeda. Do lado mais oriental, nasceria uma nova Alfândega, de maior dimensão, que fecharia a zona, como que enquadrando toda a Praça com o Terreiro do Paço mais a poente e a chamada Ribeira Velha a nascente.

A FASE MANUELINA E MANEIRISTA

O Torreão da Ribeira, mais a Norte do local onde está actualmente o Torreão Poente da Praça, era um dos elementos arquitectónicos acoplados ao Paço, quando D. Manuel I decidiu, já na última década do Séc. XV (1498) deixar o ancião Paço da Alcáçova no Castelo de S. Jorge e manter a sua presença Real junto aos locais que tornavam Lisboa, nos séculos XV e XVI, uma das cidades mercantis mais fulgorantes da Europa quanto a comércio marítimo. Aquele Torreão foi acrescido ao corpo inicial do Paço segundo um projecto arquitectónico de Diogo de Arruda⁹ o qual, à maneira dos torreões da Renascença¹⁰, ainda ostentava uma simbologia medieval tardia com forte identidade militar/defensiva, e tinha um notório e relevante impacto na iconografia do conjunto do Paço¹¹. Integrava, no piso térreo, os armazéns e alguns serviços dedicados a regular e controlar o comércio marítimo, oficinas de apoio¹², depósitos de mercadorias e peças de artilharia, e ainda espaços dedicados à formação de marinaria, cartografia e pilotagem¹³.

O Paço, que logo de início tinha a famosa varanda da galilé que permitia uma vista privilegiada dos monarcas para o porto, era ricamente adornado nos seus interiores com os célebres tectos de caixotão decorados e revestimento azulejar (do Séc. XVI) com largas tapeçarias nas paredes.

Em termos arquitectónicos, o Torreão de Terzi foi, mais tarde, edificado¹⁴ também a bordejar o Tejo, impondo uma dimensão já muito diversa da manuelina, mantendo, contudo, o Arsenal de construção naval nos espaços fronteiros do seu lado mais poente, cuja ampla área se prolongava até ao imenso palácio renascentista dos Corte-Real¹⁵ que dele distava cerca de 300 metros. Nas primeiras visitas a Lisboa, Filipe entendeu que o Torreão ali existente deveria ser acrescido e potenciado, tendo solicitado um projecto mais majestoso a Juan de Herrera¹⁶, um dos autores do Escorial. O projecto havia de ser terminado pelo famoso Filippo Terzi, um mestre arquitecto italiano¹⁷ radicado há anos em Portugal. O Torreão filipino passou a constituir um fortíssimo elemento identitário da cidade, quer pela grandiosidade do Paço¹⁸ e pelo remate numa cúpula imensa, quer pela dimensão que a magnífica construção impunha quer à Praça a nascente, quer à linha fronteira ao Tejo.

Uma das imagens mais fidedignas do Paço¹⁹, e da magnitude do Torreão, pode ver-se na pintura de Dirk Stoop, pintor holandês que serviu o Rei D. João IV, ao que se sabe desde 1651, tendo a pintura sido realizada a propósito da comitiva que acompanhou D. Catarina de Bragança por ocasião do seu casamento com o Rei de Inglaterra, Carlos II.

Do que se sabe, em especial desde inícios do Séc. XVIII, o Paço tinha uma livraria com muita documentação e livros raros²⁰ a qual, com D. João V, foi extraordinariamente fomentada ascendendo já a um imenso espólio de 70.000 livros²¹ – que constituía a Livraria Real – quando ocorreu o terramoto que destruiu por completo o Paço Real. O monarca terá encarregue o seu enviado especial a Roma²² de recolher toda a informação existente designadamente nas bibliotecas e arquivos do Vaticano sobre Portugal, sendo por tal razão que se encontra entre nós – na Biblioteca Nacional – a famosa *Symmicta Lusitana*²³. Mas não foi apenas por esta via que a biblioteca cresceu muito significativamente; para isso contribuiram, igualmente, as compras e aquisições determinadas pelo monarca²⁴ aos livreiros Rey-cend e Gendeau, a recolha de espólios valiosíssimos de conventos e de famílias aristocratas caídas em desgraça social, bem como o labor de jesuítas como Alexandre Cabral e João Batista Carbone, sendo que já Martim de Pina Proença, no seu tempo, havia catalogado mais de 20.000 livros.

D. João V mandou construir uma soberba e requintadíssima Capela no Paço, sendo que foi este monarca que obteve para a Sé, em 1716, junto de Clemente XI, a dignidade de Patriarcal²⁵, passando a existir o Patriarcado de Lisboa Oriental. Foi já o Reformador²⁶ que mandou construir²⁷, num espaço mesmo contíguo ao Paço, a faustosíssima Real Casa da Ópera – à imagem das grandes Óperas europeias²⁸ – que inaugurou a 31 de Março de 1755, a qual apenas existiria durante meio ano, até que o Terramoto, naquele fatídico dia 1 de Novembro desse ano, aniquilaria uma grande parte da cidade.

A RECONSTRUÇÃO DA BAIXA E DA PRAÇA

A reconstrução²⁹ de todo o espaço da Baixa é muito o resultado dos conhecimentos e experiência da engenharia militar, e dos seus protagonistas como sejam Manuel da Maia, Eugénio dos Santos, Elias Sebastião Pope³⁰ e Carlos Mardel³¹. Na fase imediata pós-Terramoto, 1755-58, o eixo da cidade transferiu-se para Belém.

A Praça, como planeada logo de início, não teria um Paço Real, bem como não teria edifícios religiosos, sendo totalmente direcionada para o comércio, em especial conexa com o mercantilismo marítimo. Entre as praças dos topos da nova Baixa, reordenadas na sua traça, foram desenhadas com traçado rectilíneo ruas largas de tipologia ortogonal, com edificado uniforme de 4 pisos³², numa configuração de espaços amplos, permitindo condições de iluminação e arejamento³³ que, obviamente, eram inexistentes na cidade medieval, marcada por áreas labirínticas e ruas sinuosas.

Seguramente, mais de metade da Baixa estava ainda em construção em 1777 quando o monarca morreu, o que ocorreu 5 anos antes de Pombal falecer, em 1782. Pela sua magnitude, a própria Praça do Comércio não estava ainda concluída quando a estátua equestre de D. José I foi inaugurada em 1775. Uma parte muito significativa dos investimentos globais na Praça foi assegurado por privados³⁴, da burguesia mercantil, em especial dos grossitas, não obstante o férreo controlo que Pombal sempre assegurou nas linhas comerciais do Reino. É, também, por tal razão que praticamente não existem em toda a área da Baixa residências da aristocracia, a qual foi construindo³⁵ os seus palácios barrocos e Setecentistas pelas zonas de Belém, da Palhavã, de Benfica, da Madre de Deus, e, sobretudo, da Junqueira e de Santa Clara.

Terreiro do Paço no Século XVII
Quadro a óleo do pintor holandês Dirk Stoop



Coleção do Museu de Lisboa / EGEAC
Câmara Municipal de Lisboa

O TERREIRO POMBALINO

Todo o conjunto desenhado para a Praça teve como propósito nela instalar órgãos públicos aos quais estavam cometidas funções de controlo das actividades mercantis, como sejam a Junta de Comércio, bem como outras entidades criadas para a direcção administrativa do Reino, nas suas várias dimensões de exercício de poder³⁶. Ao longo de décadas foi-se tornando necessário robustecer poderes públicos face, sobretudo, à magnitude do império e de toda a imensa dinâmica que tal implicava, sendo por tal razão que os espaços apalaçados dos 1º e 2º andar da Praça fossem encorpados com áreas de superior dignidade protocolar como sejam muitos Salões Nobres, ainda hoje existentes e a funcionar. Um dos exemplos mais antigos de entidades públicas ainda hoje sedeadas na área da Praça³⁷ é o Supremo Tribunal de Justiça ali instituído desde 23 de Setembro de 1833. Os primeiros Paços do Conselho e o Real Arsenal da Marinha, pensados e planeados por Reinaldo dos Santos, foram instalados logo em 1774, assim como o Erário Régio e a Casa do Risco.

Os dois Torreões pombalinos encontram-se em exacta simetria em relação ao eixo central do Terreiro, tendo, de um lado – logo desde os primeiros desenhos – o Arsenal Real da Marinha a poente e a Alfândega nova a nascente. Por dentro, a poente, estava a Praça da Porta do Arsenal e, atrás dos serviços da Alfândega, a Misericórdia. O alinhamento dos alcoados laterais da Praça foi sequencial para a Rua do Ouro e para a Rua da Prata, correspondentes às actividades sectorizadas e aos mestres artesãos e burgueses que nelas comerciavam os seus produtos.

A magnífica estátua equestre de D. José I, que configura todo o espaço como uma *place royale*, foi erguida em 1775 por direcção do mestre Machado de Castro, e é famosíssima por ser uma das primeiras estátuas equestres do mundo cujo processo de fundição (em ferro) ocorreu de uma só vez. Na fachada Sul do Terreiro, releva o ilustre Arco Triunfal com uma monumental formação escultórica das 3 figuras da Glória a coroar o Génio e o Valor, uma simbologia que homenageia a valentia e o génio lusitanos, num conjunto completado com uma inscrição em latim: VIRTVTIBVS MAIORVM VT. SIT OMNIBVS. DOCVMENTO P(ECVNIA). P(V-BLICA). D(ATVM), que significa “À virtude dos antepassados para ser exemplo para todos. Oferecido por subscrição pública”. Nessa mesma fachada, o corpo central é precedido por conjuntos de colunas com os entablamentos a acompanhar a modulação do Arco, figurando as esculturas de Vasco da Gama e do Marquês de Pombal e, a ladear aquele corpo, as esculturas de Viriato e do Nuno Álvares Pereira.

O Terreiro do Paço, a *nossa Ribeira das Naus*³⁸, e bem assim todo o edificado da tutela das Finanças, constitui um exuberante conjunto arquitectónico neoclássico, de uma majestade estética aparentemente sóbria, mas soberbo na sua elegância coreográfica, tendo sido planeado já num espírito iluminista, próprio de Setecentos. Para aqueles de nós que desde sempre serviram neste solo, é uma subida honra tê-lo como a *nossa Casa*, tanto mais que nele reside a velha Alma lusa que contribuiu, de sobremaneira, para que Portugal fosse, além de imperial, verdadeiramente colossal nos seus propósitos e na propagação da sua cultura e das suas gentes.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM





Notas

¹ E, também, já pelos inícios do Séc. XIX.

² O Terreiro do Paço tem 193 metros de frente e 177 metros de lado, configurado em "U".

³ Há praças europeias que, efectivamente, ocupam uma área maior, mas não correspondem a uma unidade edificada sob um mesmo projecto arquitectónico. Com efeito, tanto a *Place des Quinconces*, em Bordeaux, como a *Place de la Concorde*, em Paris, quer a *Alexanderplatz*, em Berlim, quer a Praça do Mercado, em Trier, ou a Praça Venceslau em Praga, ou a *Place Bellecour*, em Lyon, ou mesmo a Praça do Império em Lisboa preenchem uma área mais vasta, mas, ou são abertas em muitos dos seus trechos alçados, ou são ladeadas por edifícios de épocas e estilos significativamente diferentes.

⁴ Assim como os terreiros fronteiros às praias de Belém que, nos finais do Séc. XV e no Séc. XVI, eram, também, base para a construção – e partida – de caravelas e embarcações.

⁵ Uma das datas referenciadas para o início da edificação dos edifícios da Marinha é 1759.

⁶ Os habitantes mais anciãos de Vila Viçosa dizem que o Real Terreiro do Paço é toda a área frontal ao Paço Ducal renascentista dos Braganças, e que o que existe em Lisboa é uma Praça do Comércio.

⁷ Que sucedeu à *Casa da Guiné, da Mina e da Índia*, tendo sido criada em 1503 e enquadrada junto do edificado do Paço da Ribeira desde os inícios do Séc. XVI, ali se mantendo até ao terramoto, e na qual era efectuada toda a administração dos produtos e receitas oriundos das terras do Oriente, bem como assegurados os procedimentos relativos ao desembarque alfandegário, ao comércio e à navegação. Alguns destes procedimentos e bem assim o controlo efectuado aos navios, incluindo a arqueação, constituía competência do Patrão da Ribeira, tal como resulta do definido no Regimento da Casa do Paço da Madeira, de 23 de fevereiro de 1604. Cargo que, como já aferimos noutros artigos, é o antecessor funcional do Capitão do Porto.

⁸ Que seria, mais tarde, Casa da Guiné, Casa da Mina e – já depois de 1501 – Casa da Índia.

⁹ Ver, com mais detalhe, *O Livro de horas de D. Manuel I*. O Torreão manuelino estava incluído num corpo cuja configuração era rematada por uma ampla varanda (da galilé) sobre o Tejo. Para maior desenvolvimento, ver "Iconografia de Lisboa, notícias históricas", Revista Municipal de Lisboa, 1947. Existem várias imagens e gravuras do Paço Manoelino mesmo de autores (alguns estrangeiros). Um dos mais fidedignos é o do Simão de Miranda, que do que se tem conhecimento, se encontra no Arquivo de Estado, em Turim.

¹⁰ O políptico de 1530, presumivelmente atribuído a Garcia Fernandes, é das poucas pinturas que retrata, na contemporaneidade do Paço manuelino, o que seria a sua imagem (aproximada). É alusiva aos martírios dos Santos Veríssimo, Máxima e Júlia, e encontra-se no Museu Carlos Machado em Ponta Delgada, o qual, aliás, além de um fantástico conjunto de seis pinturas quinhentistas (da Escola de Coimbra), tem ainda um excelente espólio de pinturas dos sécs. XVII e XVIII.

¹¹ Sobretudo devido ao equilíbrio com a fachada longitudinal marcada com belíssimas arcarias renascentistas.

¹² Fabrico de instrumentos náuticos e armas, e elaboração e arquivo de cartografia náutica.

¹³ No Paço da Ribeira funcionou, ainda, a Casa de Suplicação até ter transitado para o Limoeiro em 1584.

¹⁴ Nos inícios do Séc. XVII, por determinação do *Prudente* (1581-1598) – que havia casado em 1543 com Maria Manuela Infanta de Portugal, filha de D. João III –, tendo o

Rei decidido manter uma construção Real com *memória Portuguesa*, e, portanto, ter no Terreiro um conceito de Paço com Torreão.

¹⁵ Mandado edificar por Cristóvão de Moura Corte-Real na zona do Cais do Sodré, em 1585, facto que, atenta até a localização do magnífico palácio perto do Paço da Ribeira, conotou a família com o serviço ao monarca filipino, que lhes concedeu largos proventos, privilégios e títulos nobiliárquicos à família.

¹⁶ Ver mais desenvolvimentos em "O lugar do Torreão, imagem de Lisboa", publicado pela EGEAC, 2019, um extraordinário trabalho que complementou a exposição organizada pelo Museu da Cidade em Outubro desse ano.

¹⁷ Nomeado, em 1584, mestre de obras do Convento de Cristo, em Tomar, é o autor da reconfiguração do claustro principal (dito da D. João II), e, mais tarde, das obras do Aqueduto. É autor de obras famosíssimas como S. Vicente de Fora, e a fachada maneirista de S. Roque (tendo concluído os trabalhos iniciais do Mestre Arquitecto Afonso Álvares).

¹⁸ Cujo alçado longitudinal com face para o Terreiro era muito maior e mais exuberante e o Paço Manuelino.

¹⁹ Ver mais elementos de interesse no artigo "O Paço da Ribeira", de Henrique da Fonseca, publicado na Revista da Armada, na edição N° 152, Maio, 1984.

²⁰ A designada Livraria da Casa de Bragança, que o Rei mandou instalar no andar superior do Paço da Ribeira.

²¹ Resultado da junção, na mesma Livraria, de milhares de livros e documentos oriundos do Paço das Necessidades e do Convento de Mafra.

²² Manuel Pereira de Sampaio.

²³ Uma vasta coleção de 226 *codices* de documentação histórica sobre Portugal que, a mando de D. João V, foram copiados de manuscritos das bibliotecas do Vaticano. Ver mais desenvolvimentos na informação disponível na Biblioteca Nacional.

²⁴ Que seria, com alguma probabilidade, o monarca mais rico da Europa.

²⁵ Dignidade eclesiástica que, por exemplo, não existe nem em Paris nem em Madrid. No Ocidente, apenas Veneza detém, também, esse título.

²⁶ Cognome de D. José I.

²⁷ Por encomenda ao Arquitecto italiano Giovanni Bibiena.

²⁸ Como o Teatro Real de San Carlo em Nápoles, inaugurado 18 anos antes. O *La Scala*, em Milão, apenas seria inaugurado 23 anos depois da Real Ópera construída em Lisboa.

²⁹ Lisboa seria, em 1755, a quarta maior cidade europeia com cerca de 200.000 habitantes.

³⁰ Já tinha trabalho em obras no Paço Real durante o segundo quartel do Séc. XVIII.

³¹ Melhor dizendo Mardell Károly, de origem húngara, com formação em Inglaterra e França, mas sediado em Portugal desde 1733. Foi nomeado Arquitecto das obras dos Paços Reais da Ribeira, de Sintra, de Salvaterra de Magos bem como do Mosteiro de Batalha, e, entre outras obras que coordenou, sucedeu a Custódio Vieira nas obras colossais do Aqueduto das Águas Livres e do depósito da Mãe D'Água.

³² Ver desenvolvimentos na informação técnica no Sistema de Informação para o Património Arquitectónico (SIPA).

³³ E robustecendo os edifícios com o que se pode considerar o primeiro sistema *anti-sísmico* da nova urbanidade, um formato de construção agil, em *gaiola*.

³⁴ Ver o extraordinário estudo de Nuno Gonçalo Monteiro, "D. José", Reis de Portugal, 2006.

³⁵ E reconstruindo, os que já antes existiam. O Terramoto destruiu dezenas e dezenas de palácios (estima-se em mais de 50), entre os quais alguns de grande dimensão como – referenciando apenas a zona da Baixa – o dos Marialvas, dos Corre-Reais, dos Nizas, dos Braganças, dos Lafões e dos Távoras.

³⁶ Ver aprofundamentos na extraordinária "História de Portugal", de Oliveira Martins, 16.ª Edição, Guimarães Editora, 1972.

³⁷ E apenas superado no tempo pelo comando e administração da Marinha na Ribeira das Naus, tendo o Conselho do Almirantado funcionado no edifício do Arsenal desde 1796.

³⁸ À qual dedicaremos, no futuro, um artigo próprio.





CONTO DE NATAL

NICOLAU E O CAMELO DE MADEIRA

Dos confins do Oriente, tão longínquos, que ninguém sabe exactamente de onde vieram, partiram três sábios reis ou magos... como os queiram entender. Bem!... talvez não fossem apenas três... Há quem imagine que eram quatro (alguém se pode ter esquecido de registar a história deste último, ou então, tenha dado azo à sua imaginação), um homem de coração gentil e barba nevada, chamado Nicolau. Viajava não com ouro, incenso e mirra, mas com um presente muito especial guardado no bolso do seu manto: um pequeno camelo de madeira, entalhado com amor e destinado a um Menino-Rei que nasceria sob o anúncio de uma estrela.

Contudo, Nicolau era um sonhador e um pouco distraído. Numa noite em que a caravana atravessava as dunas da Arábia, parou para admirar uma constelação invulgar, fascinado pelos movimentos do céu. Quando voltou a olhar em frente, os seus companheiros de viagem tinham desaparecido. A estrela continuava a brilhar no céu com toda a intensidade, mas o rastro da caravana na qual até então seguia, desapareceu sob um vento que entretanto se levantara de nascente, apagando qualquer rastro ou pégadas que pudesse persegui-lo. Perdeu-se... vagueou por desertos e montanhas, sempre seguindo a estrela, mas o atraso era grande. Chegou à Judeia demasiado tarde. Belém estava silenciosa, apenas o choro de mães inconsoláveis perante a chacina dos seus inocentes. Até os três Magos, anteriores companheiros de viagem tinham partido. José e Maria, com o Menino Jesus também tinham ido, alertados por um sonho sobre a cruel perseguição do Rei Herodes.

Nicolau não desistiu. Voltou ao caminho do seguimento, atravessando noites escuras..., a estrela continuava lá no alto a indicar caminho, sua única guia..., mas a viagem era lenta e solitária.

Entretanto, a Sagrada Família (Jesus, Maria e José), exaustos e assustados, apressavam-se sob o rigor de violenta tempestade a encontrar orientação até ao Egito, destino da sua fuga. O vento chicoteava a areia, os relâmpagos rasgavam o céu, iluminando por instantes a quase extinta estrada. Maria apertava o Menino ao peito, José lutava para guiar o burro. Por entre a cortina de chuva e a escuridão da noite, viram ao longe uma luz fraca, mas constante, emanando do lado de uma colina, parecendo evidenciar a entrada de uma gruta.

Que luz seria aquela? Quem estaria ali? Entre tantos sobressaltos e perseguições, José desconfiado levantou o seu cajado em defesa da família que o Seu Deus lhe havia confiado. Mas quem poderia ser? Não eram os perseguidores... não poderiam ter chegado tão longe! As fronteiras de Judá há muito tinham ficado para trás, e numa tempestade desta envergadura, difícil seria segui-los Egito adentro!!!

Nicolau... o tal que se havia perdido do resto da caravana, o tal quarto Mago, tinha feito daquela caverna seu refúgio perante tempestade tão cruel. Acendeu uma pequena fogueira na concavidade da rocha e pendurou uma pequena lanterna perto da entrada.

Quando José e Maria se aproximaram, molhados e tremendo de frio, Nicolau abriu os braços, não fez perguntas... apenas ofereceu a sua caverna e o calor do seu fogo.

- "Entra, boa família! Que noite terrível!" – disse ele com uma voz grave mas calorosa e acolhedora. José baixou o bordão, confiado na providência divina e no som daquela voz que inspirava confiança. Maria, entretanto, aninhou o Menino perto da fogueira.

Ali... ao ver a calma e a inocência nos olhos do Menino, o coração de Nicolau estremeceu e reconheceu aquele a quem buscava, mesmo sem apresentações ou histórias



contadas: o Menino-Rei a quem buscava! Não no esplendor de um palácio, mas na humildade de uma criança que busca refúgio longe da crueldade de um velho rei tirano, qual imigrante forçado em busca de nova oportunidade.

Caiu de joelhos... O ouro, o incenso e a mirra já tinham sido oferecidos, mas ele guardava o seu tesouro pessoal. Tirou debaixo do seu manto o pequeno camelo de madeira entalhada: – "Senhor," – sussurrou Nicolau – "o meu caminho foi demorado, e o meu presente é humilde. Mas aceita a oferenda de um coração que se perdeu a procurar-Te, e que Te encontrou na escuridão."

O Menino Jesus estendeu as mãos para o brinquedo e sorriu, José e Maria sorriram com ele, estavam mesmo admirados e gratos por tantas maravilhas que o Senhor fazia em favor de Seu Filho.

Naquela noite, Nicolau cuidou deles com uma ternura única. Tinha falhado ao chegar demasiado tarde a Belém, mas acolheu e serviu o Rei dos reis quando Ele mais precisava de refúgio.

Na manhã seguinte, depois da tempestade acalmada, José, Maria e Jesus seguiram viagem. Nicolau ficou para trás transformado. Percebeu que a sua verdadeira missão não era encontrar nenhum rei em qualquer trono ou palácio, mas espalhar a alegria e a bondade que vira nos olhos do Menino, sobretudo aos mais pequenos e vulneráveis. Converteu-se para sempre. Nunca mais se preocupou em procurar o topo do mundo e os seus grandes, passou a viajar em segredo de noite, à procura dos mais pequenos, daqueles que mais precisam de um sinal de esperança.

O camelo de madeira, prova do seu amor e adoração, tornou-se o símbolo do presente sem ostentação, e o próprio Nicolau, com a sua bondade, a sua barba branca e o seu sorriso acolhedor, transformou-se naquele que hoje conhecemos como Pai Natal, personificação da generosidade, guiado para sempre pela luz que um dia se acendeu na escuridão.

Depois da Sagrada Família seguir para o Egito, Nicolau ficou no deserto em meditação. Percebeu que o verdadeiro luxo não estava no ouro ou na mirra, mas no ato simples de servir e dar refúgio. Decidiu que passaria o resto da sua vida a imitar a caridade que testemunhara. Vendeu as riquezas que lhe restavam da viagem, e jurou que a sua caridade seria para sempre anónima, não queria louvores dos

homens, apenas a alegria no coração daqueles que recebessem ajuda. O seu modelo era a luz: constante a aquecer e a guiar, mas sem chamar a atenção para si. Viajou pela Ásia Menor, onde mais tarde se tornou bispo de Mira.

Em determinada cidade, ao saber da história de um padeiro empobrecido que não tinha dinheiro para pagar o dote das suas três filhas, numa noite escura, subiu ao telhado da casa e atirou três pequenos sacos de moedas de ouro pela chaminé que caíram dentro das meias que estavam a secar junto da lareira, salvando a honra e o futuro das raparigas, dando origem à tradição de pendurar meias para receber presentes junto da chaminé na noite de Natal.

Dedicou-se sobretudo às crianças, que lhe lembravam sempre o Menino Jesus desprotegido. Contam-se lendas de Nicolau a intervir para proteger crianças da fome e do perigo, tornando-se o padroeiro não oficial da infância. Não lhes dava apenas dinheiro, mas muitas vezes pequenos brinquedos e doces, tal como o camelo de madeira que oferecera um dia ao Salvador.

À medida que envelhecia, a sua barba tornava-se longa e branca como a neve do Norte (para onde a sua lenda se estendeu). O seu manto de viajante, para se proteger do frio das suas viagens noturnas, era de cores vivas – um reflexo da alegria que ele queria espalhar, contrastando com o cinzento da pobreza.

Tinha de cobrir grandes distâncias em pouco tempo para levar esperança a todos. Os seus amigos do deserto eram os animais mais rápidos. Com o tempo, nas lendas do Norte, o seu transporte noturno e rápido transformou-se num trenó puxado por renas, permitindo-lhe percorrer o mundo inteiro numa única noite mágica, replicando a pressa e o milagre da noite em que a Sagrada Família fugia. Assim... o Mago que se perdeu a caminho de Belém, encontrou o seu verdadeiro propósito no caminho. A sua busca por um rei num palácio, transformou-se na entrega anual e anónima de bondade, assegurando que ninguém fique esquecido... tal como a família que ele acolheu na gruta, sob a luz da sua lanterna e o calor da sua fogueira.

Diamantino Júlio Custódio Teixeira
Coronel Capelão





RENOVADAS HISTÓRIAS DA BOTICA ~ 87

O SEGREDO DA ILHA TERCEIRA UMA HISTÓRIA DE MARINHEIROS...

Ninguém me avisou que ia ser assim. Ninguém me conseguiu explicar o fascínio das ilhas atlânticas, que também são Portugal, que iria ficar gravado numa alma errante e solitária... que é uma alma de marinheiro... Voltei lá recentemente, com a família. Visitei a Ilha Terceira...

Fiz várias comissões e embarques ocasionais em navios que aportavam as ilhas dos Açores. Sempre as achei belas e cheias de recônditos poéticos, que transmitem calma e levam a introspecção em pleno coração do Atlântico, onde o céu toca o mar e as nuvens parecem dançar ao sabor dos ventos...

Durante uma certa comissão, com um certo Comandante, demandávamos repetidamente o porto de Angra do Heroísmo. Noutras comissões de embarque, o porto de Ponta Delgada, em S. Miguel, era a base escolhida. Verifiquei, rapidamente, que a "terceira ilha", mais uma joia verde dos Açores guardava (... guarda) segredos antigos, protegidos pelas suas falésias escarpadas e pelo silêncio dos seus matos. A razão de tal escolha insistente, por parte do Comandante do navio, ficará também guardada no silêncio do código não-escrito, mas ferozmente obedecido da então guarnição da corveta.

Eu já sabia alguns pormenores da arte médica, relacionados com a ilha: a Terceira. Assim, saiba o paciente leitor destas histórias, que a Ilha Terceira, em conjunto com a zona de Alcácer do Sal, guarda uma particularidade desconhecida por muitos. A sua população tem uma penetração elevada de genes africanos, associados, claro a doenças tipicamente africanas, como a anemia falciforme, só para citar o exemplo mais comum. Trata-se de uma doença que

limita a quantidade de oxigénio que o sangue pode transportar, defendendo, deste modo, o seu portador, duma outra doença endémica e potencialmente fatal, o paludismo ou malária. Para quem vive em África, a doença pode, naturalmente, ser um fator de resistência.

A razão para tal mudança genética parece dever-se ao deslocamento, a partir de Moçambique, do séquito de Gunnhhana, chefe importante daquele país, que se opôs ao domínio português e viveu muitos anos exilado, com um séquito próprio, na Terceira. Curiosamente, tem agora monumento evocativo, em parque público, junto ao Monte Brasil (... local que, reza a lenda, lhe lembrava a terra natal...).

Descobri, em cada visita, que a Terceira é rica de história, já que foi central na rota da colonização da América, que viria a chamar-se Brasil e um exemplo de portugalidade ao longo dos séculos. Este ar rico de história, ainda se respira hoje...

As suas múltiplas fortificações, falam-nos dos piratas que cruzavam o oceano de antanho, época em que a coragem dos seus habitantes já era reconhecida. Podem também sentir as naus que ao longo dos séculos lá encontraram abrigo... As suas ruas, serviram também de modelo a outras cidades no Novo Continente (... Salvador da Bahia, por exemplo), já que lá, como na Terceira, muitas ordens religiosas fundaram instituições na cidade, que iam servir de apoio à evangelização do continente... para lá do Atlântico...

Contudo, percebe-se hoje claramente, o verdadeiro tesouro da Terceira não era ouro nem prata, mas sim a força dos seus habitantes, a beleza das paisagens e a riqueza das tradições. Numa noite de setembro, em que sai sozinho



Autor: ITEN TSN ARQ Paulo Guedes



para apreciar a iluminação da cidade, cruzei-me com um marinheiro daquela guarnição. Ele levou-nos às "touradas à corda", que fazem parte da tradição tauromáquica local. Ofereceu-me mesmo um lugar de destaque como "o primeiro na corda" que segurava o toiro... Claro, as coisas só não correram mal graças à intervenção deste marinheiro, que habituado às fortes lides da máquina, intervirá sempre em momentos chave, no enfrentamento entre besta, qual minotauro dos tempos modernos, versus homem. A sua intervenção acabou por lhe merecer o cognome de "Guarda-Costas-do-Doutor", de boa memória. O herói desta história, que se mantém atlético, vive agora nos arredores de Angra... E mudou-se para a ilha assim que foi possível, já na situação de reserva. Tinha caiaques e ajudava um clube local...

Contudo, recordarão alguns dos leitores deste escrito daquele tempo, houve outros momentos marcantes. Destaco a operação de desembarque, em conjunto com o Regimento de Guarnição Local, em que cerca de 50 militares daquela unidade embarcaram no porto de Angra, numa missão que os levaria a desembarcar na cidade de Praia da Vitória. Não estava vento à saída, mas cerca de meia hora volvida, levantou-se um ligeiro vento, com ondulação que não excedia o metro de altura – nada que assustasse um marinheiro. Todavia, o pessoal da companhia embarcada, a maioria no parque do helicóptero e na tolda, enjoou de forma dramática. Alguns casos tiveram de acabar a viagem já na enfermaria, um já a soro... Outros gritavam pela sua "mãe querida" ou mesmo por "Deus Nossa Senhor", que os livrasse da maleita que "tanto os afligia" ... De nada serviam os avisos de calma, que o pessoal de bordo emitia repetidamente. No desembarque, contavam-se apenas cerca de dez militares com algum ímpeto. Os outros tiveram de ser

ajudados a sair. O militar na enfermaria foi de ambulância para o hospital... Nesse dia, claramente, o inimigo ganhou... Muito ajudado pelas condições do mar e o desconforto que muitas vezes ele impõe...

Para minha grande surpresa e alegria a cidade está preservada, mantendo o seu encanto antigo. Sentei-me a meio de uma rua estreita, fechei os olhos, e quase consegui ouvir os sons do antigamente: um almoocreve apregoando os seus produtos, o barulho das rodas de um carro de bois que, carregado de tonéis, subia a partir do porto. O som ritmado da repetição latina de um grupo de noviços que demandava a igreja próxima... O som das aves marítimas, que ainda permanecem...

Foi sempre neste andar entre ilhas, que fiz a minha vida. Quando hoje, estranhamente, me perguntam porque fiquei na Marinha, respondo sempre o mesmo... pelas emoções e pelos amigos. Não tenho coragem para mencionar, os poemas e os sentires de uma alma sem descanso, que, na solidão das ilhas encontraram vida e razão. Este mar, entre o real e o imaginário, será sempre o meu lugar, só meu, para lá do desencanto e da perplexidade que me assola repetidamente a alma inquieta...

A Ilha Terceira permanece, até hoje, como palco de lendas, encontros e despedidas. Cada visitante leva consigo um pedaço de mistério e beleza, e quem nasce nela nunca esquece o seu chamamento atlântico. Assim, na minha ousadia, acredito que a minha vivência se junta a tantas outras, tornando-se parte do imaginário da ilha onde o passado e o presente se entrelaçam ao sabor do vento e das ondas.



Doc



DEZEMBRO

agenda Cultural Marinha



DEZEMBRO

17h00

Concerto da Banda da Armada no Centro Cultural de Belém, inserido no Concerto de Natal das Forças Armadas

SAB
06

21h00

Concerto da Banda da Armada na Escola Naval, inserido no Concerto de Natal da Escola Naval

QUI
11

21h00

Concerto da Banda da Armada na Escola Naval, inserido no Concerto de Natal da Família Naval

QUI
18

BANDA
DA ARMADA



VIGIA DA HISTÓRIA ~ 149

CAUTELAS E...

Nos finais do Séc. XVII e início do sec. XVIII as relações dos portugueses, nos mares da Índia, com os holandeses e os ingleses, nem sempre eram as mais cordiais, sendo notória, da parte das autoridades portuguesas, uma grande preocupação em evitar a ocorrência de eventuais conflitos, fundamentalmente porque não dispúnhamos de força suficiente, e algumas vezes, da vontade necessária para os combater e se tornava absolutamente necessária a manutenção da actividade comercial.

Tais procedimentos davam origem, por vezes, a verdadeiras situações que, no mínimo, se poderão classificar como bizarras, como a que realça da carta escrita pelo Arcebispo Primaz de Goa, datada de 29 de Dezembro de 1701, para o Padre Agostinho de Lemos, então domiciliado em Ceilão.

Referia o Arcebispo, na carta em apreço, o conhecimento que tinha da existência de um navio corsário inglês, equipado com 45 canhões e dispõndo de 250 homens de guerra, na sua totalidade europeus (1), navio esse de que havia conhecimento já ter efectuado várias presas.

Dado que se aguardava, a qualquer momento, a chegada do navio anual do comércio com a China, na circunstância uma fragata, que era de importância fundamental para a economia de Goa, recomendava o Arcebispo que o Padre Agostinho transmitisse ao Capitão-de-mar-e-guerra desse navio que tivesse o maior cuidado e vigilância no navio, preparando a gente e a artilharia e o mais que julgasse necessário para a eventualidade de encontrar o tal corsário e com ele entrar em combate ou, para prevenir o encontro com qualquer outro potencial inimigo.

Recomendava igualmente o Arcebispo que informasse o Capitão-de-mar-e-guerra para que este consultasse o piloto no sentido deste diligenciar uma derrota por forma a evitar o encontro com o referido corsário e pudessem assim seguir viagem para Goa a salvamento.

Acrescentava ainda que, se apesar de tudo, as contingências do mar não permitissem evitar o encontro com o corsário, o Capitão-de-mar-e-guerra deveria, a todo o custo, evitar o confronto, tratandounicamente de defender-se já que o principal intento da viagem era chegar a Goa sem grandes prejuízos.

Dado que se dizia que o dito corsário cruzava o golfo do Cabo Comorim até Galé, o navio da viagem deveria, obrigatoriamente, evitar toda e qualquer demora em Ceilão.

Recomendava, por fim, que o Capitão-de-mar-e-guerra deveria ter o máximo cuidado quando se encontrasse com navios holandeses, mostrando sempre que os tratava como navios amigos, mas com tal dissimulação e cautela como se fossem inimigos.

Não consegui apurar qual terá sido o desenrolar do caso mas, atendendo à situação então vivida, estou convencido que tais instruções, a terem sido transmitidas, muito provavelmente não teriam caído em saco roto.



Cmdt E. Gomes

(1) A referência de que a totalidade dos tripulantes era de origem europeia, o que nem sempre sucedia, mas não era do que uma forma de sublinhar o seu maior poder bélico.

Fonte: Livro dos Reis Vizinhos nº 5 in Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa, vol. 38/40

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



Pintura a óleo sobre lâmina de cobre, do acervo do Artista Plástico Abraham Levy Lima



QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Nº 10

Este é o dador e passa, Sul abre em 1♦ e marca 4♦ depois de ouvir o parceiro apoiar em 2♦, tendo recebido a saída ao 4♦. Analise atentamente as 2 mãos e decida qual a melhor linha de jogo para conseguir cumprir o contrato.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA Nº 10

Vazas feitas e contrato cumprido. Assim sendo, a passagem terá necessariamente que ser feita de Sul para Norte, 10 cabe na sua mão. Aquele que a moscou? Até ao momento já moscou ter 10 A e R. Pelo que a D4 já não quatro pontos. Este já moscou? Até ao momento já moscou ter 10 A e R. Pelo que a D4 já não essa informação chave! O dador era Este e o que significava que no máximo tem 11 pontos. E a tomada de decisão? Aparentemente não, pois os adversários limitaram-se a passar. Pois é mesmo fazemos a passagem a D4? Decididamente não. Temos alguma informação do leilão que nos possa ajudar a trair a Loppe criada por Sul na sua mão. E agora? Vamos tirar uma moeda de ar para decidir por onde passagem ao R. Apesar de jogar A e R, seguiremos a D4 e fazemos a traição. Vamos arriscar uma moeda de ar para cortar o que quer que seja. Há que comegar por desestruturar os trunfos do morto para outras 3 e V10♦. Sul ganha então a vazza de saída com o A♦ e como não necessita 3 cartas em frente a outras 3 e V10♦. Sul pode ser feita por qualquer dos lados. Já que temos estaria em Dese ou acertar na passagem a D4, a qual pode ser feita por qualquer dos lados. Vazza: 0 R. Vazas a trunfo, 2 a Ouros e 2 Paus, ou seja, 9 vazas. Temos duas hipóteses de fazer a fechadura vazza: 0 R. Gomememos por contrar as vazas ganhantes a trair o leilão de jogo. Conseguimos então contrar com 5

NORTE (N)

♠	♥	♦	♣
A	10	V	R
4	7	9	4
2	6	7	3
			2

SUL (S)

♠	♥	♦	♣
D	5	A	A
V	4	R	V
10			10
9			
8			
3			

Nascimento Coelho
Ex-CTEN AN

SOPA DE LETRAS

Nº 27

MARISMA	MARNOTO
NABO	NAUTOFONE
OITANTE	ONÇA
PANEIRO	PARAL
PLUVIÓMETRO	PRESA
QUARTILHO	RADA
RASPA	REDES
MILHANO	MONCO

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

Dias Matias
SCH CM

SUDOKU

Nº 120

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

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

FÁCIL

DIFÍCIL

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

FÁCIL

DIFÍCIL



NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

COM AN Luís Miguel Pereira Gonçalves, Superintendente das Finanças • COM João Pedro Monteiro da Silva, Comandante da Força da UE para a operação militar da União Europeia tendo em vista contribuir para a segurança marítima no oceano Índico ocidental e no mar Vermelho (EUNAVFOR ATALANTA) • CMG AN Jorge Manuel Nogueira Paiva, Diretor de Abastecimento • CMG M RES José Manuel Romão Neto, Comandante da UAM *D. Fernando II e Glória* • CFR M Humberto Arbona Palmeiro Santos Rocha, para o cargo de assessor da Casa Militar.

RESERVA

CMG EN-MEC Carlos Manuel Ribeiro Gonçalves • CFR ST-EELT António Manuel Barroso Braga • SMOR MQ Luís Miguel Furtado Gonçalves • SMOR ETA Jorge Humberto Nóbrega de Sousa • SMOR MQ Custódio Francisco Garcia Costa • SMOR CM João Jorge Presa de Castro • SCH V Carlos Manuel Belo Lopes • SCH TF Joaquim Nelson Freitas Ferraz • CMOR T António Manuel Carvalho Chaveiro.

FALECIDOS

81353 CALM AN REF José Manuel Gonçalves da Silva • 62976 CMG AN REF Paulo Alexandre Mondego Prata • 816173 CFR M Carlos Alberto São José Amado de Matos • 298150 1TEN OT REF Cláudio José Correia Lopes • 146256 1TEN M REF António Manuel Ramalho da Costa Martins • 563859 SMOR FZ DFA REF José Raposo Martins • 713561 SCH TF REF Joaquim Pires Rosa • 549059 SCH A REF Hercílio Tavares • 541759 SCH MQ REF Guido João dos Santos Silva de Carvalho • 871162 SAJ CE REF Aníbal Joaquim • 396255 SAJ M REF João Hermínio Fanha da Cruz • 163974 SAJ R REF Álvaro Manuel Costa Ferreira • 425656 SAJ A REF António Joaquim Monteiro Raposo • 175677 1SAR T REF José Francisco Filipe Pedro • 585859 CAB R REF Alexandre Alberto Abalado Coelho • 384755 FZE REF Adolfo da Ressurreição Paulo • 6310392 CAB E ACT Pedro António Morgado Marques • 173687 CAB T RES Pedro Pereira Lopes • 9815507 CAB FZ ACT Bruno Miguel Rebelo Ferreira • 185678 CAB A REF José Manuel Carita Correia • 103165 1MAR FZ DFA REF Júlio de Jesus Gonçalves.

Errata

Na RA N° 611 de 2025, na página 34, nas NOTÍCIAS PESSOAIS – RESERVA, deverá ler-se VALM M Carlos Manuel da Costa Ventura Soares

LISSA
AGÊNCIA DE DESPACHOS E TRÂNSITOS, LDA.

50
ANOS
1974 - 2024



Cargo Agent



Rua Leopoldo de Almeida, N° 8A • 1º andar • 1750-138 Lisboa • PORTUGAL

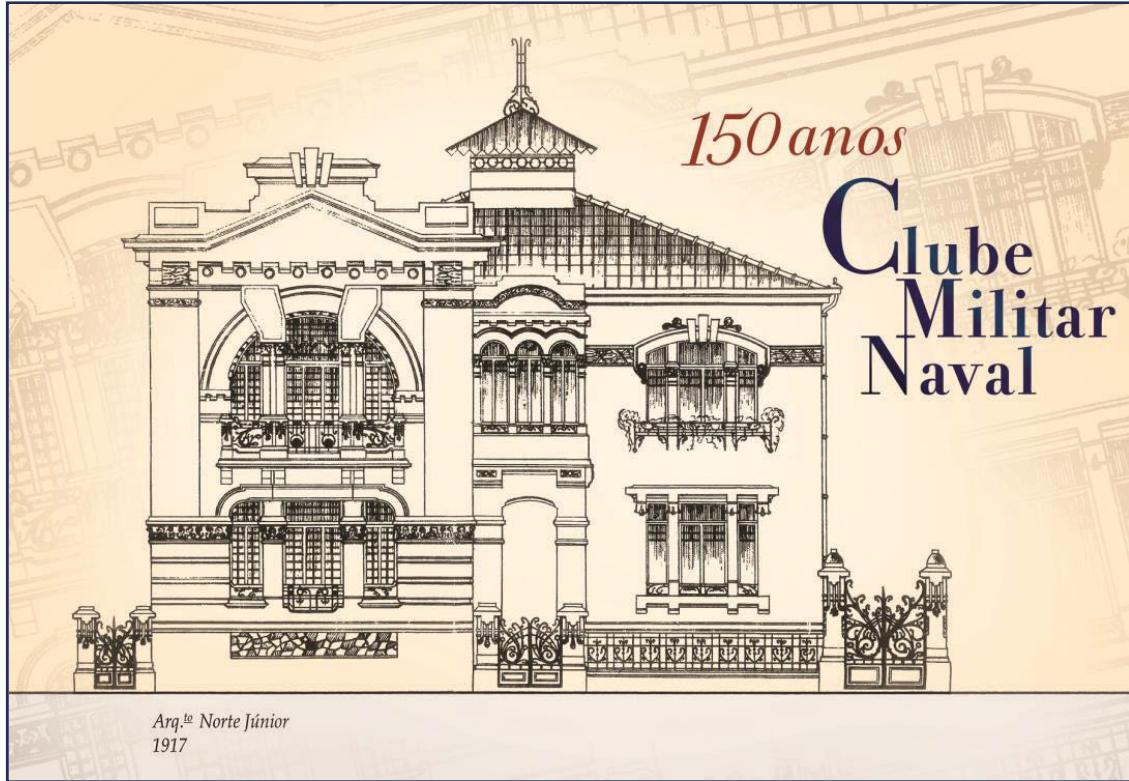
Tel: (+351)217520221 / 3 • Cell: (+351) 969826379 | (+351) 969826387 | (+351) 969826388

E-mail: geral@lissa.pt • www.lissa-lda.com



MARINHA PORTUGUESA EM SELOS (XVI)

150 Anos do Clube Militar Naval, 2016



Boas Festas!

Inteiro postal e carimbo comemorativo
Autor: AF Atelier

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

O Clube Militar Naval, tal como o Clube do Sargento da Armada e o Clube de Praças da Armada, constitui um espaço privilegiado para o (re)encontro de camaradas, incluindo na época natalícia.



CTEN MN S. Henriques