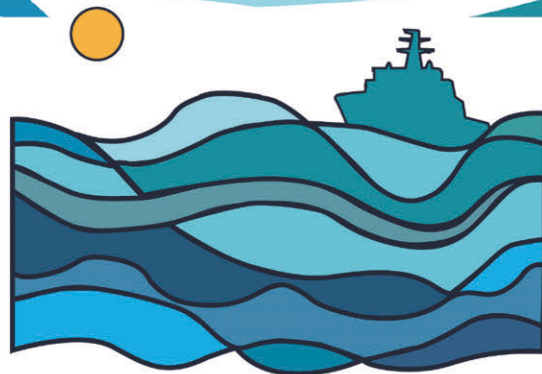


Nº616 • ABR'26 • €1,50

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



**A MARINHA E A AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
NO APOIO À POPULAÇÃO PORTUGUESA**



DIA DA MARINHA Setúbal 2026

16 e 17
maio

EXPOSIÇÕES DEMONSTRATIVAS E INTERATIVAS
Centro Comercial Alegro e Praça do Bocage

20
maio

**INAUGURAÇÃO DO MONUMENTO
DIA DA MARINHA 2026**
Jardim Eng.º Luís da Fonseca
10h00

22
maio

**COLÓQUIO
O MAR: TRADIÇÕES E DESAFIOS**
Escola Superior de Educação - IPS
9h30 às 18h00

**CONCERTO DA BANDA DA ARMADA
PARTICIPAÇÃO DO CANTOR TOY**
Largo José Afonso
21h30

20 a 24
maio

VISITAS A NAVIOS
Cais da Doca Pesca e Cais das Palmeiras
20 e 21 de maio- 10h00 às 12h00 | 14h00 às 18h00
22 e 23 de maio-10h00 às 12h00 | 14h00 às 18h00
20h00 às 22h00
24 de maio- 10h00 às 12h00 | 14h00 às 18h00

NÚCLEO EXPOSITIVO EXTERIOR
Jardim Eng.º Luís da Fonseca
20 e 21 de maio- 10h00 às 19h30
22 e 23 de maio-10h00 às 21h00
24 de maio- 10h00 às 18h00

NÚCLEO EXPOSITIVO INTERIOR
Edifício Cais 3 do Porto de Setúbal
(junto à Doca de Recreio das Fontainhas)
20 e 21 de maio- 10h00 às 19h30
22 e 23 de maio-10h00 às 22h00
24 de maio-10h00 às 18h00

BATISMOS DE MAR
Porto de Pesca
10h00 às 12h00 | 14h00 às 18h00

CERIMÓNIA MILITAR

Junto à Capitania do Porto de Setúbal
10h30

23
maio

DEMONSTRAÇÃO NAVAL

Rio Sado - em frente à Capitania do Porto
de Setúbal | 12h30

CANOAGEM DE MAR

Parque Urbano do Albarquel | 15h00

CONCERTO DA BANDA DA ARMADA

participação do Coral Infantil de Setúbal,
Coro Feminino Tutti Encantus de Setúbal e
Coro de alunos da Escola Básica do Montalvão
Fórum Municipal Luísa Todi | 17h00
Lugares limitados

ATIVIDADE DE LIMPEZA AMBIENTAL

09h00

24
maio

ATIVIDADES DESPORTIVAS

Mediante inscrição

CROSS TRAINING NAVAL

Cais 3 do Porto de Setúbal | 09h30

CAMINHADA NAVAL

Início no Cais 3 do Porto de Setúbal | 09h30

CANOAGEM DE MAR | VELA LIGEIRA

Parque Urbano do Albarquel | 10h00

CELEBRAÇÃO RELIGIOSA

Sé Catedral de Setúbal | 10h00



SUMÁRIO

- 04 Navegando pela Palavra...
Dor (4)
- 06 Participação Portuguesa na EUNAVFOR ATALANTA
51.ª Rotação
- 15 Guerra no Pacífico – Do Mar para Terra
- 16 Prémios'25 – Revista da Armada
- 23 Gentes, Monumentos e Acontecimentos (16)
- 27 Notícias | Convívios e Encontros
- 28 Três Gerações a servir na Autoridade Marítima Nacional
- 30 Renovadas Histórias da Botica ~ 91
- 32 Vigia da História ~ 153
- 33 Quarto de Folga
- 34 Notícias Pessoais
- 35 Memórias do Tejo
- CC Marinha Portuguesa em Selos (XVIII)

DESTAQUES

- 08 Autoridade do Estado no Mar
Contributos para uma resposta integrada e consistente
- 11 Centenário da Primeira Viagem Aérea
de Lisboa aos Açores
Um voo pioneiro, um acontecimento notável
- 17 A Marinha e a Autoridade Marítima Nacional
no apoio à população Portuguesa

Capa

A Marinha e a Autoridade Marítima Nacional
no apoio à população Portuguesa
Foto SCH A Ferreira Dias

Diretor

CALM AN Nelson Alves Domingos

Subdiretora

CFR TSN – COM Ana Alexandra Gago de Brito

Designer Gráfica

STEN TSN (DSG) Mariana Gonçalves Lage

Secretária da Redação

SAJ L Aida Margarida Leigo

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/Servicos/Paginas/
revista-armada.aspx](http://www.marinha.pt/pt/Servicos/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 616 / Ano LV
Abril 2026

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



REVISTA DA
ARMADA



NAVEGANDO PELA PALAVRA...

Dor

4

«As reflexões de [Simone] Weil sobre a dor causam-nos estranheza. Hoje em dia, somos hostis ou insensíveis à dor. Rejeitamos qualquer forma de dor. A algofobia domina a sociedade. Nem mesmo o amor pode causar dor. Também a arte e a música sucumbem ao delírio da agradabilidade. Tudo é polido para se adequar ao formato do consumo e da vivência. Qualquer intensidade é evitada porque causa dor. O like enquanto analgésico do presente domina não só as redes sociais, mas também todas as áreas da cultura. Nada deve causar dor. A própria vida, moldada pelo consumo, perde toda a profundidade e intensidade. O consumo e a religião são incompatíveis. A algofobia bloqueia o caminho para Deus. O well-being é agora o nosso lema. O mundo deve consistir em zonas de conforto e de bem-estar. E nós prestamos homenagem ao dispositivo da felicidade. A dor é uma infelicidade que devemos evitar a todo o custo. Esta sociedade paliativa, inimiga da dor, assemelha-se ao Admirável Mundo Novo de [Aldous] Huxley. A dor é absolutamente rejeitada. Todas as necessidades devem ser satisfeitas de imediato. Nenhuma espera deve causar dor. As pessoas ficam entorpecidas pelo consumo e pelo prazer. A pressão para ser feliz determina a vida.»

Byung-Chul Han, *Um Diálogo com Simone Weil*

Em linha com a transcrição acima, António Lobo Antunes (1942-2026) declarou numa entrevista: «É claro que eu me zango com Deus, é uma relação de zanga também porque Ele permite o sofrimento, mas talvez os seus desígnios tenham tais profundezas que não consigo atingir. O sofrimento sempre me foi incompreensível porque nascemos para a alegria».

A dor é a narrativa do sofrimento. O seu reflexo. No entendimento de Fiódor Dostoiévski (1821-1881), «a dor e o sofrimento são sempre inevitáveis para uma inteligência grande e um coração profundo». Constituem um desconforto e uma oportunidade de superação. Indispensável e incontornável. A nível físico, emocional ou espiritual. A dor é sublimadora. Do ego. E redentora. Da alma. Deve ser mitigada. Sem exageros. Sem dramas. Quando superada é uma vitória com cicatriz. Jesus também ressuscitou com as cicatrizes da crucificação. As cinco chagas simbolizadas nas quinas da bandeira nacional como nos lembra Luís de Camões (c.1524 - c.1579) em *Os Lusíadas* (I, 7):

*«Vede-o no vosso escudo, que presente
Vos amostra a vitória já passada,
Na qual vos deu por armas e deixou
As que Ele pera si na Cruz tomou;»*

É a dor cava transformada em esperança. I-na-ba-lá-vel. O caminho torna-se mais amplo. E luminoso. Os pulmões enchem-se de novo. Plenamente. Transcendemos a realidade opaca. Elevamo-nos acima das nuvens. Nada fica como antes. Não se lhe pode virar costas. Só saboreamos a alegria plena se conhecermos a sua antítese. A principal qualidade da dor é que tem de ser vencida para ser compreendida. O contrário está sempre votado ao fracasso.

O cirurgião francês René Leriche (1879-1955) dizia que «a única dor que toleramos é a dor dos outros». Pois é. Ador alheia interessa pouco. Tornámo-nos insensíveis a ela. A sociedade transparece essa realidade identificada pelos Pink Floyd no tema *On the turning away*, cuja letra versa sobre o virar costas à dor e ao sofrimento alheios. É um grito contra a apatia social e emocional. Contra a indiferença que a todos contagia. E que tão bem nos damos conta ao caminhar pela rua. Atentos. Algo que parece ser cada vez mais difícil. Penoso até. Estamos obcecados com o paupérrimo mundo sustido na palma da mão. Hipnotizados pelo novo sortilégio. Encarcerados de livre e espontânea vontade. Condenados.

José Carlos Santos, o Coordenador da Linha Nacional de Prevenção do Suicídio, declarou ao *Expresso*: «Hoje vivemos numa sociedade muito mais individualista, em que já ninguém repara em ninguém. A pessoa ao lado pode estar em sofrimento e somos quase insensíveis a isso». Para o anestesista José Manuel Caseiro «às vezes, o problema não é doer muito. É doer sempre». «Toda a gente é capaz de dominar a dor excepto quem a sente», confessa William Shakespeare (1564-1616) em *Muito Barulho para Nada*.

A dor constante não deixa viver. Torna-se uma questão existencial. Flagela o âmago. Nesta aceção, o Papa João Paulo II (1920-2005) preconizava que «dentro de cada sofrimento experimentado pelo homem, e também na profundidade do mundo do sofrimento, aparece inevitavelmente a pergunta: porquê? É uma pergunta acerca da causa, da razão; uma pergunta acerca da finalidade (para quê); enfim, acerca do sentido». Da vida. Na busca do sentido da dor questionamos a nossa existência. Razão pela qual tendemos a ignorar a dor alheia. Na Exortação Apostólica *Dilexi Te* (Eu te Amei), que alude ao amor para com os pobres, o Papa Leão XIV relembra que «como estamos todos muito concentrados nas nossas necessidades, ver alguém que está mal incomoda-nos, perturba-nos, porque não queremos perder tempo por culpa dos problemas alheios. São sintomas de uma sociedade enferma, pois procura construir-se de costas para o sofrimento».

A Páscoa está intrinsecamente ligada à dor. Como etapa de transformação. É tempo de escolha. De conversão e de libertação. Passar adiante (*Pesach*). Recorda-nos que o renascimento e a esperança decorrem do sofrimento e da morte.

Não é possível uma vida sem dor. Viver é ser atravessado por experiências que nos transformam pela dor.



Exige renúncias, perdas e limites que acarretam dor. Sentir dor é estar vivo, mas se sentirmos a dor dos outros somos humanos, terá dito Lev Tolstói (1828-1910). Não é defeito. Atesta que algo teve valor para nos marcar. Aquilo que nos faz sofrer revela o que verdadeiramente importa. Não sofreremos por qualquer coisa. Sofremos por aquilo que amamos, pelo que perdemos ou pelo que desejamos. Sofrer não é culpa nem fraqueza. Nem incompetência. É humanidade. O psicólogo inglês Donald W. Winnicott (1896-1971) dizia que «se nos defendermos em excesso da dor também nos defendemos da própria vida». As dores que albergamos no coração definem a nossa verdadeira dimensão.

Ser humano é correr o risco de sofrer. A título permanente. Sofrer constantemente é preferível a nunca padecer. Parecendo alívio, a ausência de dor é anestesia existencial. Quando nada nos toca, nada nos sensibiliza. Quando nada nos falta, nada nos move. Não confundamos. Indiferença não é paz. É maldição. É o lastro que nos arrasta para o buraco donde poderemos não ter força para escapar. Consuma-se o esgotamento da própria existência. Na obra *Nenhum Homem é uma Ilha*, o monge Thomas Merton (1915-1968) testemunhou: «Até chegarmos ao fundo do abismo, ainda temos algo para escolher entre o tudo e o nada. Ainda há alguma coisa no meio. Ainda podemos fugir da decisão. Quando estamos reduzidos ao nosso último extremo, já não há fuga possível. A escolha é terrível. É feita no seio das trevas, mas com uma intuição que é insuportável pela sua clareza angelical: quando nós, que fomos destruídos e parecemos estar no inferno, milagrosamente escolhemos Deus! Só os perdidos se salvam. Só o pecador é justificado».

Existe, contudo, uma questão que importa sublinhar. Com clareza. Muitas vezes a dor é tão-só um alerta. Que vivemos sem honrar a nossa sensibilidade. Sendo sensível, a alma não endurece com a rotina. Existe para refinar. E dói quando o ambiente é bruto. Implacável e agressivo. A dor existe para ser ultrapassada. Vencida. Ciente dessa realidade, Fernando Pessoa (1888-1935) atestou:

*«Quem quer passar além do Bojador
Tem que passar além da dor.»*

Não poderia ter sido mais assertivo. Para celebrar é preciso penar. A dor é a oportunidade de devolver ao sofrimento uma dimensão humana. Não como erro a ser consertado, mas como experiência dotada de sentido. Maturada. Habitada e partilhada. Partilhar a dor não é lamentar-se. É diluir o conflito interno. Respirar por dentro. Sacular na água-viva.

Muitas vezes questionamos por que a vida nos traz o que não desejamos. Outras vezes porque nos cabem dores que aos outros não tocam. É a nossa cruz. E cada um tem a sua: «Se alguém quiser seguir-Me, renuncie a si mesmo, tome a sua cruz todos os dias e siga-Me» (Lc 9, 23).

Entretecida pelas voltas da vida, a dor bate-nos à porta. Entra quando menos esperamos. Revela o sentido do efêmero e mostra a verdadeira dimensão do nosso sofrimento. É o corolário da vida. Cruzamento de caminhos. Mera passagem. Nunca o fim. «Se há dor, aceitemo-la e lembremo-nos de que não há erros, nem castigos, nem tão pouco culpas, apenas aprendizagens e crescimentos da alma. A dor é transitória e faz parte da vida, como o fazem o prazer e a plena satisfação», diz o investigador José María Doria confirmando o adágio popular “não há mal que sempre dure nem bem que nunca se acabe”.

Josemaria Escrivá (1902-1975) costumava dizer: «Quero-te feliz na terra. Não o serás, se não perdes esse medo à dor. Porque, enquanto ‘caminhamos’, a felicidade está precisamente na dor». Não se trata de aceitar ou recusar a dor, mas de perceber que o sofrimento é inerente à condição humana. Sendo um mistério intangível, apenas a dor confere à alma a sua dimensão plena.

«Muitos de nós carregamos uma grande quantidade de dor suprimida. Os homens são especialmente propensos a esconder este sentimento, porque chorar é tido como pouco masculino. A maioria das pessoas tem medo da quantidade de dor que suprimiu: apavora-as a ideia de serem inundadas e dominadas por ela. Dizem: «Se começasse a chorar, nunca mais parava». Se lhe resistirmos, persistirá. A dor suprimida pode durar anos. Quando deixamos ir a dor abundante à qual nos agarrámos durante anos, os nossos amigos e familiares reparam numa mudança na nossa expressão facial. Os nossos passos são mais leves e parecemos mais novos.»

David R. Hawkins (1927-2012), *Deixar Ir*



António Manuel Gonçalves

CFR

Antigo Comandante do NRP Sagres (2015-2017)

PARTICIPAÇÃO PORTUGUESA NA EUNAVFOR ATALANTA

51.ª ROTAÇÃO

*Portugal no comando de uma força naval europeia
numa região estratégica no comércio mundial*

Entre outubro de 2025 e fevereiro de 2026, Portugal assumiu o comando da Força Naval da União Europeia – Operação ATALANTA (EUNAVFOR ATALANTA), na sua 51.ª rotação. Durante quatro meses e meio, o Comandante da Força e nove militares portugueses integraram o Estado-Maior embarcado, conduzindo operações de segurança marítima numa das regiões mais críticas para o comércio internacional. A rotação ficou marcada por incidentes de elevada complexidade, desde ataques de pirataria até à proteção de navios humanitários, constituindo um período que muito engrandeceu o papel operacional de Portugal no domínio da defesa europeia.

CONTEXTO ESTRATÉGICO

Criada em 2008, a Operação ATALANTA foi a primeira missão naval da União Europeia, lançada em resposta ao aumento da pirataria ao largo do Corno de África. O seu mandato evoluiu ao longo do tempo, abrangendo a proteção de navios do *World Food Programme* (WFP), o combate à pirataria e a outros ilícitos marítimos, bem como, o apoio ao desenvolvimento de capacidades marítimas regionais. A EUNAVFOR ATALANTA opera no Oceano Índico Ocidental, no Golfo de Áden e no Mar Vermelho, áreas críticas para as rotas marítimas globais, sob coordenação do Quartel General Operacional sediado em Rota, Espanha.

A participação portuguesa enquadra-se neste esforço europeu integrado, contribuindo para a segurança marítima internacional e para a proteção dos fluxos comerciais essenciais à economia global.

ATIVIDADE OPERACIONAL NO MAR

A 7 de novembro de 2025, a força libertou de um ataque de pirataria o petroleiro maltês *Hellas Aphrodite*, com 24 tripulantes a bordo. A operação foi conduzida em estreita coordenação com as autoridades de Puntland, Somália, com meios aéreos japoneses P-3C da *Combined Maritime Forces* (CMF) e das Seychelles e com um navio da Marinha Indiana, garantindo a segurança da tripulação e o restabelecimento do controlo da embarcação. Sublinha-se ainda a cooperação com a força naval dos Estados Unidos da América, através de reabastecimento no mar com a TF 53.

Dias mais tarde, a 11 de novembro, foi libertado o navio de pesca iraniano utilizado como navio-mãe no ataque anterior, operação que permitiu garantir a segurança dos 19 tripulantes que tinham sido usados como reféns.

Ainda no mês de novembro, a força localizou uma embarcação de pesca iemenita que se encontrava desaparecida há vários dias e sem propulsão, com 5 tripulantes a bordo. Foi salvaguardada a vida humana no mar em primeiro lugar, assegurando-se ainda o técnico necessário. Devido a alerta de pirataria na zona, a missão terminou com o navio em porto seguro.

Durante a travessia no estreito do Bab-el-Mandeb do navio do Programa Alimentar Mundial *Lady Dimine* e até à sua chegada a Áden, Iémen, a força efetuou escolta próxima, no dia 7 de dezembro. Esta, garantiu a proteção do navio que transportava 12 toneladas de trigo com destino ao Iémen, um dos países que enfrenta uma das maiores crises de fome do mundo.

Em paralelo com as operações no mar, foram desenvolvidos exercícios de capacitação marítima ao largo de Mogaadíscio, com enfoque no treino nas áreas de comunicações,





técnicas de abordagem e de socorrismo em combate. Estas ações foram realizadas em coordenação com a missão europeia de treino EUTM Somália, evidenciando a abordagem integrada da União Europeia para a região.

A presença no mar foi ainda reforçada através de patrulhas marítimas coordenadas com a *Combined Task Force 151* (CTF 151), das CMF. Destaca-se ainda o reforço da presença naval no combate às atividades ilícitas através de cooperação nas operações focadas das CTF 150 e CTF 151. Sublinhe-se também a cooperação regional no sul da bacia da Somália com o Quênia e as Seychelles, envolvendo meios navais e aéreos, bem como o papel fulcral desempenhado pela cooperação com atores independentes a operar na região, nomeadamente os Estados Unidos, o Japão, a Índia, a República da Coreia e a França.

EXERCÍCIOS EM TERRA, COOPERAÇÃO REGIONAL E VISITAS DE PORTO

Ao longo da missão, a força alternou entre períodos de operação no mar, sensivelmente 70% do total da missão, e visitas de porto que combinaram sustentação logística, diplomacia naval e exercícios em terra, direcionados para o reforço das capacidades regionais no combate à pirataria, ao tráfico ilícito, à pesca ilegal e a outras ameaças à segurança marítima.

O porto de Djibouti constitui o ponto logístico principal da missão, no qual são realizados a maior parte dos voos logísticos que sustentam as operações no mar. Para além da sua importância logística, durante a estadia neste porto, decorreram também ações operacionais e de cooperação re-

PORTO	PAÍS	PERÍODO
DJIBOUTI	DJIBOUTI	08OUT25 - 13OUT25
SALALAH	OMÃ	17OUT25 - 21OUT25
DJIBOUTI	DJIBOUTI	24OUT25 - 31OUT25
DJIBOUTI	DJIBOUTI	03NOV25 - 04NOV25
MOMBASA	QUÊNIA	16NOV25 - 21NOV25
DJIBOUTI	DJIBOUTI	01DEZ25 - 04DEZ25
SALALAH	OMÃ	10DEZ25 - 12DEZ25
PORT LOUIS	MAURÍCIAS	22DEZ25 - 26DEZ25
PORTO VITÓRIA	SEYCHELLES	30DEZ25 - 04JAN26
SALALAH	OMÃ	12JAN26 - 16JAN26
MOMBASA	QUÊNIA	25JAN26 - 30JAN26
MUSCAT	OMÃ	08FEV26 - 12FEV26
DJIBOUTI	DJIBOUTI	17FEV26 - 20FEV26

levantes, nomeadamente a realização da cerimónia de entrega de comando, a 12 de outubro e o exercício de grande visibilidade DORALEH II, que reuniu países e organizações internacionais, com o objetivo de reforçar as capacidades de segurança marítima. Ainda durante esta estadia, a operação recebeu igualmente a visita da Comissão de Segurança e Defesa do Parlamento Europeu (SEDE), reforçando o acompanhamento político estratégico da missão.

Outros portos relevantes incluíram Salalah e Muscat, no Reino de Omã, de particular importância pelas suas capacidades portuárias e pela sua localização estratégica. Ao longo da rotação, o navio almirante atracou por quatro vezes nestes portos, reforçando a cooperação com a Marinha Real de Omã e com as autoridades locais. Numa das escalas em Salalah teve lugar uma visita mútua com o *Destroyer* sul-coreano *ROKS Choe Young*, igualmente atracado no porto, complementando as interações prévias no mar.

Seguiu-se Mombasa, no Quênia, onde tiveram lugar os exercícios USALAMA BAHARINI II e SOUTHERN READINESS, centrados na interoperabilidade e na capacitação das autoridades marítimas regionais. Durante esta estadia foi também organizada uma receção a bordo que reuniu 18 embaixadores da União Europeia acreditados no Quênia e autoridades locais, momento que permitiu destacar o papel da Operação ATALANTA na estabilidade regional e reforçar a visibilidade da missão no seu enquadramento político e diplomático.

Para além dos portos já citados o navio atracou ainda em Port Louis, nas Maurícias, onde foi organizada uma receção a bordo a pedido do Embaixador da União Europeia no país e onde a guarnição celebrou o Natal; e Porto Vitória, nas Seychelles, escala dedicada ao descanso e regeneração da guarnição e onde foi celebrada a passagem de ano.

A missão terminou, onde começou, no Djibouti com a entrega de comando, a 20 de fevereiro de 2026, a um Almirante italiano que assumiu o comando da 52.ª rotação da força naval europeia.

CONCLUSÕES

A 51.ª rotação da Operação ATALANTA decorreu num ambiente operacional exigente, marcado por incidentes de pirataria, pela proteção de navios do WFP e por um esforço consistente de capacitação regional. O comando português assegurou a continuidade das operações, reforçou a coordenação multinacional e contribuiu para o desenvolvimento das capacidades locais, demonstrando a importância de uma presença naval credível e de longo prazo para a estabilidade e segurança do Oceano Índico Ocidental.

Durante a rotação, a força salvou 48 pessoas, navegou um total de 23 151 milhas náuticas e cumpriu 2091 horas de navegação — números que refletem a intensidade da operação e o empenho dos seus tripulantes.

Esta rotação representou, na sua globalidade, uma afirmação clara do papel de Portugal na defesa europeia e na segurança marítima internacional. O comando exercido sobre uma força naval da UE numa região de tão elevada importância estratégica constitui uma demonstração do seu empenho no cumprimento dos compromissos que Portugal assumiu no âmbito da política comum de segurança e defesa europeia.



Colaboração do **COMANDANTE DA FORÇA NAVAL EUROPEIA DA OPERAÇÃO ATALANTA**

AUTORIDADE DO ESTADO NO MAR

CONTRIBUTOS PARA UMA RESPOSTA INTEGRADA E CONSISTENTE

O exercício da autoridade do Estado no mar constitui uma dimensão essencial da soberania nacional e um desafio particularmente exigente para Portugal, dada a vastidão do espaço marítimo sob responsabilidade nacional e a posição geoestratégica onde convergem fluxos significativos de comércio, de informação (cabos submarinos) e de pessoas¹. A dimensão e a complexidade desta área impõem um esforço transversal que envolve múltiplas entidades com competências e capacidades distintas; esse mosaico assegura amplitude, mas tende a gerar redundâncias, lacunas e dispersão de esforços. Apesar de o quadro legal ser claro quanto à atribuição de competências; do reforço da articulação ao nível estratégico, resultante da recente aprovação do Regulamento do Conselho Coordenador Nacional do Sistema de Autoridade Marítima²; e da relevante rede de centros operacionais, existe espaço para a melhoria da coordenação operacional.

É neste enquadramento que surge a proposta de criação ou capacitação de um Centro Operacional de Coordenação Marítimo (COCMAR), concebido como estrutura interinstitucional e permanente, capaz de articular esforços, integrar recursos e multiplicar efeitos, contribuindo para a consolidação do modelo português de autoridade marítima e para o reforço da coerência e legitimidade do Estado no exercício das suas responsabilidades no mar.

Dando continuidade ao artigo publicado nas RA's nº 611 e nº 612, centrado na figura do Capitão do Porto, esta reflexão é projetada para a dimensão coletiva, no pressuposto de que o exercício da autoridade do Estado é tanto mais eficaz quanto mais robusta e sistemática for a articulação interinstitucional.

DIAGNÓSTICO DO SISTEMA

Em Portugal, a autoridade do Estado no mar traduz o conjunto de poderes públicos exercidos para afirmar soberania e jurisdição, garantir a segurança da navegação e das pessoas, fiscalizar atividades, prevenir e reprimir ilícitos, proteger o ambiente marinho e assegurar o cumprimento do direito nacional e internacional nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição, bem como, quando aplicável, no alto mar. O exercício desses poderes compete às entidades, serviços e organismos que integram o Sistema da Autoridade Marítima (SAM³), e às Forças Armadas (Marinha e Força Aérea Portuguesa (FAP)) no âmbito das respetivas competências⁴. Devem ainda considerar-se outras entidades que, embora não integrem, de facto, o SAM, sejam competentes em razão da matéria ou do local⁵. Para efeitos deste artigo, designam-se abreviadamente por ECMAR todas as entidades com competência para o exercício da autoridade do Estado no mar. O SAM estrutura este ecossistema de forma transversal, integrando órgãos e serviços de nível central, regional e local com funções de coordenação, execução, consulta e polícia. Neste sistema, a Autoridade Marítima Nacional (AMN) assume especial relevância, pela amplitude de atribuições, pela cooperação que mantém em

contexto nacional e internacional e pela capacidade de intervenção continuada em todo o espaço marítimo, contando para o efeito com o suporte operacional e logístico da Marinha, reforçado pelo contributo da FAP na dimensão aérea.

Portugal dispõe atualmente de várias estruturas que asseguram, embora de forma setorial, a coordenação da ação no mar, destacando-se, de seguida, as mais relevantes para o tema em análise. Em primeiro lugar, o Centro de Operações Marítimas (COMAR), em articulação com o *Maritime Rescue Coordination Centre* (MRCC Lisboa) e com a estrutura operacional da AMN, forma o principal eixo de comando e controlo. Esta relação, ao alinhar vertentes de defesa, salvaguarda e proteção, otimiza recursos e informação e sustenta um panorama situacional robusto nas missões nucleares do Estado no mar, não constituindo, contudo, um centro interagências transversal. Por outro lado, o Centro de Controlo do Mar (CMAR), na Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), assegura a vigilância e monitorização da navegação e das atividades marítimas, incluindo zonas sob jurisdição nacional e áreas relevantes da Política Comum das Pescas, mantendo, porém, um escopo setorial. A referir, ainda, o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC), sob responsabilidade da GNR e integrado no Centro Nacional de Coordenação (CNC) do EUROSUR⁶. Por fim, o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM), criado com o objetivo de gerir, de forma integrada, a articulação entre as diversas autoridades no âmbito das respetivas atribuições e competências. Contudo, a prática tem demonstrado uma articulação sobretudo por matérias específicas e funcionamento intermitente; apesar do caráter permanente, o órgão mantém-se inativo desde 2020.

No plano internacional, o *Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics* (MAOC-N), sediado em Lisboa, demonstra o valor de uma coordenação multinacional permanente em missão especializada, enquanto o *Maritime Safety and Security Centre*, da Alemanha, e o *National Coordination Centre for Maritime Operations*, da Finlândia, evidenciam o potencial de estruturas que combinam funções civis e militares com partilha de informação em tempo real e direção coordenada.

Deste conjunto ressalta um quadro nítido: existem bases e sistemas relevantes, mas falta uma coordenação operacional integrada e permanente que cubra todo o espetro da ação do Estado no mar. Além dos limites jurisdicionais de algumas entidades⁷, identificam-se outras que não possuem meios próprios para operações no mar ou que carecem do apoio externo para acesso a sistemas de monitorização e vigilância necessários à condução das operações (p. ex., ASAE e Polícia Judiciária), o que reforça a pertinência de convergir sistemas de informação num espaço comum que proporcione um panorama operacional comum – *Common Operational Picture* (COP) – do espaço marítimo de interesse nacional.

Recorrendo à metodologia da análise SWOT⁸, para sintetizar os principais elementos que influenciam o desempenho da ação do Estado no mar, poder-se-á começar por referir que no plano das forças, o sistema português beneficia de um



enquadramento jurídico claro e consolidado, de um dispositivo de presença contínua ancorado na AMN e na Marinha, e de experiência operacional acumulada ao longo de séculos de presença ativa da Marinha no mar. Acresce o princípio do duplo uso, que permite o emprego integrado, articulado e ininterrupto de capacidades civis e militares, conferindo continuidade à ação do Estado, do litoral ao alto-mar, bem como a existência de centros e sistemas já implementados — do eixo COMAR–MRCC–AMN, CMAR e SIVICC-EUROSUR — como contributo imediato para a coordenação. Ainda, a posição do Capitão do Porto na ligação entre o Estado e as comunidades, que concentrando em si um conjunto alargado de competências operacionais, técnicas e administrativas, usufrui de uma visão holística do contexto local e de uma capacidade de atuação coerente e integrada.

Quanto às fraquezas, persiste a inexistência de uma coordenação operacional interagências com vocação permanente; a interoperabilidade entre sistemas continua limitada; não existe uma COP permanente, disponível a todas as ECOMAR com base na necessidade de conhecer; e a ausência de doutrina conjunta — clarificadora de papéis, níveis de decisão e fluxos de informação — fragiliza a direção operacional, ao que se soma o vazio funcional associado à inatividade do CNCM.

O ambiente externo oferece oportunidades evidentes de integração estável de sistemas, de exploração de serviços partilhados, de projeção de missões multinacionais e interagências⁹, bem como de replicação de boas práticas internacionais e de aproveitamento dos avanços tecnológicos em sensores e sistemas de apoio à decisão.

As ameaças decorrem da complexidade crescente do conceito de segurança marítima, nas suas dimensões securitária, económica, ambiental e social¹⁰, da dispersão de investimentos que acentua assimetrias de capacidades e da erosão da eficácia e da credibilidade do Estado quando subsistem sobreposições de competências, lacunas no acesso à informação e alocações ineficientes de recursos. Sem integração sustentada, subsiste ainda o risco de desalinhamento face aos padrões internacionais.

PROPOSTA DE DESENVOLVIMENTO

A resposta a este diagnóstico pode estruturar-se com apoio da metodologia DOTMLPPII¹¹ (Doutrina, Organização, Treino, Material, Liderança, Pessoal, Infraestruturas e Interoperabilidade). Em primeiro lugar, impõe-se uma doutrina operacional interagências, aprovada no âmbito do Sistema de Autoridade Marítima, que explicita princípios de atuação conjunta, defina níveis de decisão, estabeleça fluxos de informação e fixe, de forma inequívoca, os termos de referência do centro, preservando, contudo, a integridade institucional e a autonomia operacional das ECOMAR. Esta base normativa deve, ainda, ser compatível com os requisitos de integração definidas na Política Comum de Segurança e Defesa da União Europeia.

No plano da organização, o COCMAR deve assumir natureza permanente, interinstitucional e modular, com direção conjunta civil-militar e um núcleo nacional de coordenação com ligação contínua às ECOMAR. A configuração deve privilegiar uma estrutura leve que garanta uma resposta célere, evitando redundâncias burocráticas. Este centro poderá ser suportado pelas estruturas nacionais ou locais das ECOMAR acrescentando capacidade técnica e assegurando a continuidade e a proximidade ao teatro operacional.

Quanto ao treino, o sucesso do COCMAR depende de um programa nacional de exercícios interagências com periodicidade regular. Deve fomentar uma cultura operacional comum entre entidades civis e militares e possibilitar a certificação conjunta para o desempenho de funções chave.

No domínio do material, o objetivo será dotar o centro de uma COP única, centrada na integração de sistemas interoperáveis com os meios e estruturas das ECOMAR, bem como da capacidade de articular, integrar e coordenar os meios disponibilizados por essas entidades. Poderá, ainda, contemplar mecanismos de partilha de recursos e capacidades entre entidades — *pooling* — para reduzir assimetrias, aumentar disponibilidade e evitar duplicações, mantendo cada entidade responsável pelos seus meios.



Em matéria de liderança, a governação deve refletir o caráter partilhado do sistema, por via de um modelo conjunto (preferencialmente rotativo) e representativo das ECMAR, com decisões colegiais registadas e auditáveis, assegurando equilíbrio institucional e legitimidade transversal, sob tutela do Conselho Coordenador Nacional do SAM.

No vetor pessoal, as equipas devem ser multidisciplinares e mistas, integrando efetivos das ECMAR com experiência em funções de guarda-costeira e habilitação específica para operações interagências, com um sistema de rotação planeada que permita preservar o conhecimento institucional e assegurar a continuidade operacional.

Relativamente às infraestruturas, o centro deve operar em instalações seguras, tecnologicamente integradas, com continuidade 24/7, suportado por uma rede nacional de centros de coordenação/operação das ECMAR.

Por fim, a interoperabilidade como elemento-chave. O COCMAR deve funcionar como *hub* nacional de partilha de informação marítima, assegurando a ligação técnica e funcional entre plataformas nacionais e europeias¹². A informação deve circular em tempo real com fiabilidade, segurança, resiliência e responsabilização, sustentada por políticas de dados claras (classificação, perfis de acesso, auditoria) e por processos de decisão que garantam rastreabilidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O sistema português apresenta base jurídico-institucional robusta e um dispositivo com presença continuada no mar. Persistem, contudo, assimetrias de capacidade, lacunas de interoperabilidade e ausência de um mecanismo permanente de coordenação operacional que una, em tempo real, as ECMAR num quadro comum de planeamento, decisão e emprego. O ganho marginal relevante não resulta de reorganizações orgânicas amplas, mas da consolidação de doutrina partilhada, de padrões técnicos compatíveis e de um centro de articulação que transforme atribuições legais em efeitos operacionais mensuráveis.

A proposta de desenvolvimento assenta em normalização simples, organização leve e interinstitucional, treino conjunto com certificação de equipas mistas, empenhamento de meios sob o princípio do duplo uso e integração da informação numa COP única e interoperável nos planos nacional e europeu. Neste modelo, o Capitão do Porto surge como elemento nuclear na tradução da estratégia em ação local e na legitimação do exercício da autoridade do Estado junto das comunidades, articulado com as demais entidades.

A materialização do mecanismo permanente de coordenação pode seguir duas trajetórias equivalentes em termos de efeito operacional: a criação/capacitação do COCMAR, ou a reestruturação do CNCM para exercer a coordenação operacional de forma permanente. Em qualquer dos casos, ancorar o centro no COMAR, articulando-o *back-to-back* com o MRCC Lisboa e o COAMN, maximiza a prontidão e minimiza custos de transição, aproveitando a infraestrutura C4ISR existente, a maturidade processual e o conhecimento consolidado ao longo de muitos anos, decorrente do desempenho consistente em 10 das 11 funções típicas de guarda-costeira¹³.

Assim configurado, o mecanismo proposto converte uma coordenação essencialmente formal numa direção operacional contínua, transparente e auditável, elevando a eficácia, a eficiência e a credibilidade. Portugal reforça, deste modo, a sua condição de nação marítima moderna: autori-

dade partilhada, mas coordenada; diversidade institucional, mas com resposta do Estado integrada e consistente no domínio marítimo.



Marques Coelho
CFR M

Referências

- Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março — Aprova o Sistema da Autoridade Marítima e define a organização da Autoridade Marítima Nacional.
- Lei n.º 34/2006, de 28 de julho — Exercício da autoridade do Estado no mar.
- Lei Orgânica n.º 2/2021, de 9 de agosto (LOBOFA).
- Portaria n.º 15/2025/1, de 20 de janeiro — Regulamento Interno do Conselho Coordenador Nacional do SAM.
- Nações Unidas. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), 1982.
- Regulamento (UE) 2019/1896, de 13 de novembro de 2019 — Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira (EUROSUR).
- European Union. (2016). Tratado da União Europeia (versão consolidada), artigo 42. Jornal Oficial da União Europeia, C 202, 28–29.
- EMSA — *European Maritime Safety Agency. SafeSeaNet; Integrated Maritime Services; CleanSeaNet; Copernicus Maritime Surveillance* (páginas institucionais).
- Comissão Europeia — DG MARE. *Common Information Sharing Environment (CISE)* (página institucional).
- Agência Europeia de Defesa (EDA). MARSUR — *Maritime Surveillance* (página institucional).
- European Coast Guard Functions Forum (ECGFF)*. Mandato e funções; práticas de cooperação (página institucional).
- European Fisheries Control Agency (EFCA). Coast Guard Capacity Building and Training Exchange Programme* (página institucional).
- MAOC (N) — *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics. Who we are; Operations* (páginas institucionais).
- Maritime Safety and Security Centre (Alemanha)*. Estrutura e missão (página institucional).
- Finnish Border Guard. National Maritime/Coast Guard Coordination Centre* (página institucional).

Notas

- ¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021, de 4 de junho — Aprova a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030.
- ² Portaria n.º 15/2025/1, de 20 de janeiro.
- ³ DL 43/2002, de 2 de março.
- ⁴ Lei 34/2006, de 28JUL e Lei Orgânica n.º 2/2021, de 09AGO (LOBOFA).
- ⁵ Como, por exemplo, a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I. P. (ICNF) ou a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE).
- ⁶ É o sistema da UE que garante vigilância de fronteiras externas e partilha de informação em tempo quase real no espaço europeu.
- ⁷ P. ex., a GNR é competente até às 12NM, estendendo essa competência até às 24NM para as atividades fiscais, tributárias e aduaneiras.
- ⁸ Metodologia de diagnóstico estratégico que identifica Forças e Fraquezas (internas) e Oportunidades e Ameaças (externas), sintetizando vantagens, limitações e fatores contextuais relevantes.
- ⁹ Tais como a vigilância de fronteiras promovidas pela agência FRONTEX, ou as *Maritime Multidisciplinary Operations* e o *Capacity Building and Training Exchange Programme*, no âmbito do *European Coast Guard Functions Forum (ECGFF)*.
- ¹⁰ Christian Bueger, "What Is Maritime Security?", *Marine Policy*, 2015, in <http://bueger.info>, p. 5.
- ¹¹ Quadro desenvolvido pela NATO para a identificação de lacunas e o planeamento de capacidades integrando Doutrina, Organização, Treino, Material, Liderança, Pessoal, Infraestruturas e Interoperabilidade.
- ¹² Entre os sistemas a integrar destacam-se: MONICAP (monitorização de embarcações e atividades), SIVICC (vigilância costeira e controlo de fronteiras), VTS (serviços de tráfego marítimo portuário), OVERSEE (integração e análise nacional de dados marítimos) e NIPIM@R (plataforma nacional de partilha de informação marítima), como fontes nacionais; os EUROSUR *Fusion Services*, no âmbito da vigilância costeira e do controlo de fronteiras externas da UE; os *SafeSeaNet* (monitorização do tráfego e segurança marítima), *Integrated Maritime Services* — IMS (fusão e análise de dados multissensor), *CleanSeaNet* (detecção de poluição e descargas ilegais) e *Copernicus Maritime Surveillance* (observação por satélite e vigilância ambiental), na segurança marítima europeia; o CISE — *Common Information Sharing Environment* (rede europeia de partilha de informação marítima entre autoridades civis); e, por fim, o MARSUR — *Maritime Surveillance Network* (homólogo no domínio da defesa, coordenado pela EDA, para troca segura de informação operacional entre marinhas europeias).
- ¹³ No sentido de sistematizar e uniformizar conceitos e competências, a Comissão Europeia adotou uma lista de 11 funções de guarda costeira, designadamente: *maritime safety, including vessel traffic management; maritime, ship and port security; the prevention and suppression of trafficking and smuggling and connected; maritime law enforcement; maritime monitoring and surveillance; maritime environmental protection and response; maritime search and rescue; ship casualty and maritime assistance service; maritime accident and disaster response; fisheries inspection and control, maritime customs activities, maritime border control; and; activities related to the above Coast Guard Functions*.



CENTENÁRIO DA PRIMEIRA VIAGEM AÉREA DE LISBOA AOS AÇORES

UM VOO PIONEIRO, UM ACONTECIMENTO NOTÁVEL

O primeiro voo entre Lisboa e o Arquipélago dos Açores realizou-se em 1926, em plena “época heróica” da Aviação Portuguesa e ainda na vigência da Primeira República. Essa grande proeza aeronáutica foi concretizada pelos 2.ºs Tenentes de Marinha João Moreira Campos e José das Neves Ferreira que pilotaram um hidroavião *Fokker* de fabrico holandês, baptizado *Infante de Sagres*.

Esse voo pioneiro realizou-se há cem anos e foi um acontecimento notável.

Em Agosto de 1915, quando decorriam as hostilidades da Primeira Guerra Mundial, o Ministério da Guerra abriu um concurso entre os oficiais da Marinha e do Exército para frequentarem no estrangeiro um curso destinado a obterem o *brevet* de pilotos aviadores, tendo sido escolhidos nove do Exército e dois da Armada – o 1.º Tenente Artur Sacadura Cabral e o Guarda-Marinha de Administração Naval António Joaquim Caseiro.

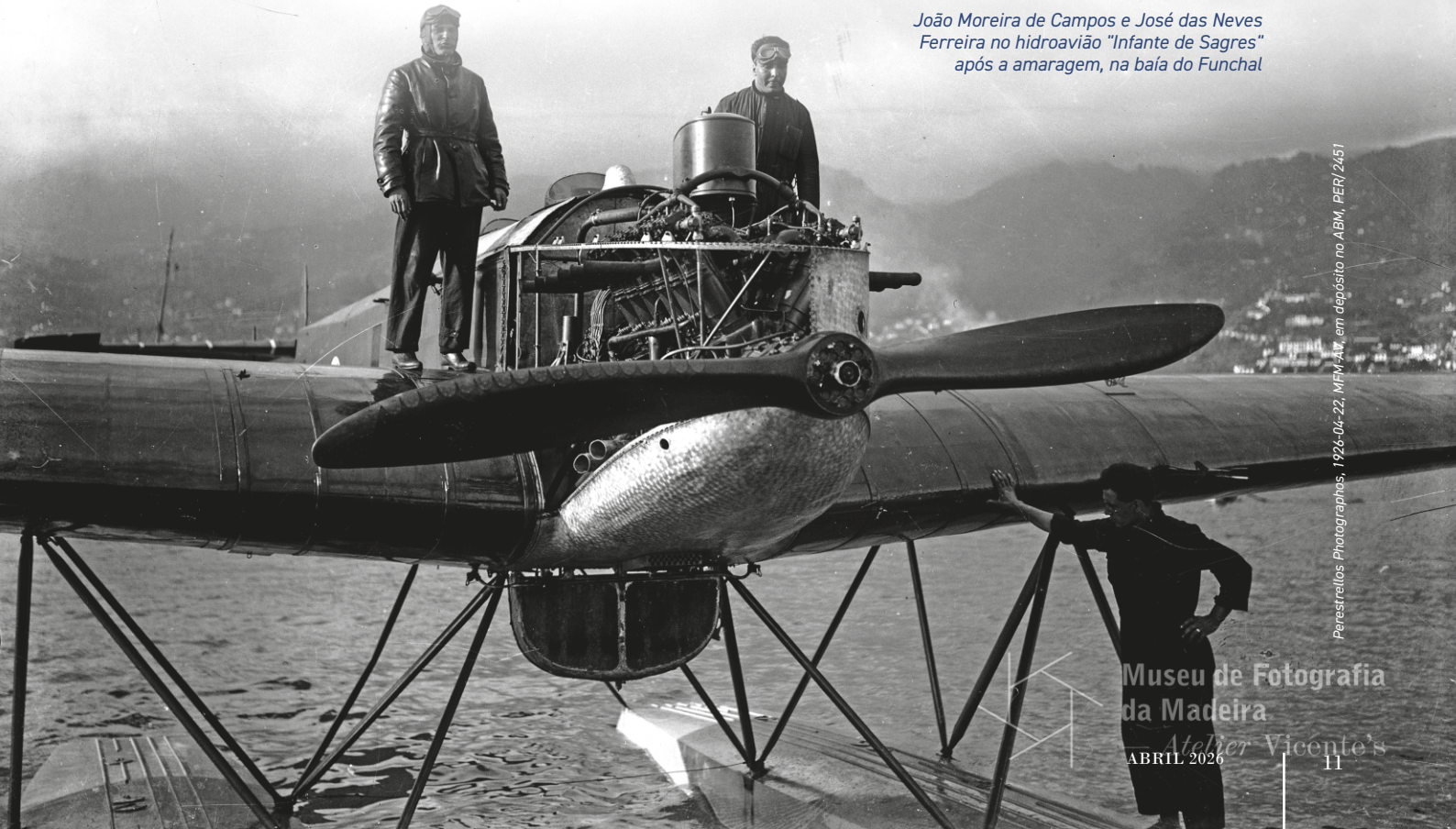
Seguiu-se em Setembro de 1917 a criação do Serviço de Aviação Naval e escola anexa, subordinados à Majoria General da Armada e, pouco tempo depois, a criação do Centro de Aviação Marítima de Lisboa, instalado no Bom Sucesso, que começou a operar em Dezembro de 1917 com dois hidroaviões *F.B.A.* tipo B, um dos quais é uma relíquia que é conservada no Museu de Marinha.

A Aviação Naval “integrou-se” no ambiente de entusiasmo aeronáutico que então se vivia na Europa e na América e tratou de apoiar a iniciativa dos seus pilotos, designadamente nas pioneiras viagens aéreas, primeiro o *raid* Lisboa-Funchal em 1921, depois a travessia aérea do Atlântico Sul em 1922 e, de seguida, a viagem Lisboa-Madeira-Açores realizada em 1926. Porém, se as viagens de 1921 e 1922 têm sido muito celebradas, a viagem de 1926 tem sido bastante esquecida.

O PROJECTO DA VIAGEM

Os primeiros pilotos brevetados pela Aviação Naval no Centro de Aviação Marítima de Lisboa (Bom Sucesso) foram os 2.ºs Tenentes de Marinha João Moreira Campos e José das Neves Ferreira que concluíram a sua formação no dia 13 de Junho de 1925. Camaradas de curso na Escola Naval e amigos próximos, tiveram a ideia de fazer uma viagem aérea entre Lisboa e os Açores, conforme é destacado no *Relatório da viagem de estudo de navegação aérea realizado pelos 2.ºs Tenentes João Moreira Campos e José das Neves Ferreira no hidro-avião “Fokker 25 (Sagres)”*, que ambos assinaram em 16 de Junho de 1926.

João Moreira de Campos e José das Neves Ferreira no hidroavião “Infante de Sagres” após a amarração, na baía do Funchal



Perestrellos Photographs, 1926-04-22, MFM-AM, em depósito no ABM, PER/2451

Museu de Fotografia
da Madeira

Atelier Vicente's
ABRIL 2026

Segundo é referido nesse relatório, “não tinha ainda sido feita a ligação aérea entre o Continente e o Arquipélago dos Açores” e “era absolutamente necessário que a Aviação Naval aproveitasse os aparelhos *Fokker* para alguma coisa mais do que os treinos diários de vôo, e que alguém praticasse em vôos longos a navegação aérea”. Assim, o plano estabelecido previa a realização da viagem aérea de Lisboa à Madeira e, depois, da Madeira aos Açores, com visitas às “três capitais açoreanas” e regresso directo de Ponta Delgada a Lisboa.

A PREPARAÇÃO DA VIAGEM

A preparação da viagem iniciou-se em Dezembro de 1925, com o estudo da logística e dos aspectos operacionais, mas contemplou também a realização de diversos voos de treino em que foram testados os métodos de navegação que o Almirante Gago Coutinho utilizara na travessia atlântica de 1922.

No dia 11 de Março, quando a preparação da viagem já estava adiantada, o 1.º Tenente José Cabral, Director do Centro de Aviação Naval de Lisboa, referiu num ofício dirigido à Direcção da Aeronáutica Naval que “é louvável a iniciativa destes oficiais” e, em 18 de Março, sobre um outro ofício que recebera, exarou o seguinte despacho: “Autorizo e louvo os oficiais tenentes Moreira Campos e José das Neves Ferreira pela sua patriótica iniciativa”.

Por intervenção directa do Ministro foram deslocados de Lisboa três navios para apoiar a viagem, respectivamente o contratorpedeiro *Tâmega*, para estacionar no Funchal, o rebocador *Patrão Lopes* para seguir para os Açores, e o contratorpedeiro *Vouga*, para apoiar os aviadores nos trajectos a percorrer, enquanto em Ponta Delgada já se encontrava a canhoneira *Ibo*.

DE LISBOA AO FUNCHAL

No dia 20 de Abril de 1926 o *Infante de Sagres*, nome com que foi baptizado o hidroavião *Fokker 25*, levantou voo do Bom Sucesso pelas 7 horas e 15 minutos, com a presença de muitas pessoas, sobretudo camaradas e amigos dos aviadores, entre os quais o Almirante Gago Coutinho, tendo os jornais noticiado o acontecimento.



Perestrellos Photographos, 1926-04-22, MFM-AV, em depósito no ABM, PER/2452

Hidroavião “Infante de Sagres” a sobrevoar a baía do Funchal

“Nuvens baixas e nevoeiros com clareiras obriga-nos a voar à superfície do mar para não perdermos o contacto com a água”. [...] Às 14 horas cerra-se o nevoeiro e começam a cair chuviscos. A esta hora devíamos avistar terra, mas por ironia do destino o nevoeiro cerra-se cada vez mais”. Perante esta situação e sabendo-se nas imediações da Ilha de Porto Santo, os aviadores decidiram amarar depois de terem voado cerca de 10 horas a uma velocidade média de 61 nós e a uma altitude máxima de 100 metros.



A viagem do Infante de Sagres foi noticiada no Diário de Lisboa, em A Capital e na revista ABC

A meio da tarde desse dia, foi recebido em Lisboa um *radio* proveniente do Funchal, informando que o hidroavião não tinha sido avistado, nem havia notícias dele. A notícia foi divulgada pela imprensa e gerou grande ansiedade, talvez porque o desaparecimento do Comandante Sacadura Cabral num avião igual acontecera cerca de 17 meses antes.

Porém, depois de estarem 18 horas “perdidos” no mar, ao amanhecer do dia 21 “o nevoeiro levantou um pouco e pudemos ver sem dificuldade a Ilha de Porto Santo a aproximadamente 6 a 8 milhas. [...] Vimos alguns barcos de pesca, um dos quais se aproximou de nós, depois de termos feito dois sinais. [...] Às 10 horas passamos o reboque”.

O reboque do hidroavião não seguiu para Porto Santo porque não havia posto de TSF na ilha, tendo sido feito em direcção a Santa Cruz, na parte SE da Ilha da Madeira. Foram quase 15 horas a reboque e, naturalmente, os pescadores estavam cansados de remar. Os aviadores pernottaram a bordo, mas no dia seguinte de manhã, foram “cercados por uma verdadeira esquadra” que os saudava, pelo que “foram obrigados” a desembarcar para serem homenageados em sessão solene na Câmara Municipal de Santa Cruz.

Nesse dia 22 de Abril, pelas 15 horas e 50 minutos o hidroavião voou de Santa Cruz para o Funchal, sobrevoou a cidade e amarou cerca de 40 minutos depois. A chegada do *Infante de Sagres* ao Funchal deu origem a grandes manifestações de regozijo e o Museu de Fotografia da Madeira – Atelier Vicente’s conserva uma colecção de excelentes fotografias desse acontecimento.

Quando tudo estava preparado para a continuação da viagem, com grande surpresa, no dia 24 de Abril chegaram ordens de Lisboa para que a viagem fosse interrompida, embora na tarde do dia 25 essa mesma ordem tivesse sido revogada.

DO FUNCHAL AOS AÇORES

As condições meteorológicas alteraram-se no Funchal e houve necessidade de retardar a etapa seguinte da viagem com destino aos Açores. O hidroavião só veio a largar no dia



Perestrelos Photographos, 1923-24-25, MFM-AV, em depósito no ABM, 2019-2020

 Museu de Fotografia
da Madeira
Ateliê Vicente's

Hidroavião "Infante de Sagres" a sobrevoar a baía do Funchal

5 de Maio, mas nas proximidades da Ponta do Sol o motor começou a falhar, pelo que os aviadores decidiram regressar ao Funchal, onde o motor foi analisado e reparado.

No dia 9 de Maio, pelas 9 horas e 40 minutos, o *Infante de Sagres* levantou voo do Funchal em direcção aos Açores. Estava bom tempo, o voo correu sem contratempos e foi possível fazer 15 observações da altura do Sol, o que tornou a navegação muito rigorosa.

"Às 17h e 40m avistamos terra pela amura de BB, navegamos para cima dela e às 18h 20m amaravamos em Santa Maria (Vila do Porto)". Tinham voado mais de oito horas, mas faltou-lhes a gasolina. "Tanto o motor como o aparelho deram óptimas provas e se as bombas esgotassem completamente os tanques, ou a bomba manual funcionasse como devia, tínhamos tido gasolina para completar a viagem".

Depois de ser atestado com 82 litros de gasolina, o hidroavião descolou de Vila do Porto às 19 horas e 35 minutos em direcção a Ponta Delgada e às 20 horas e 10 minutos foi avistado o casario de Vila Franca do Campo. Porém, voltou a faltar a gasolina e o *Infante de Sagres* amarou às 20 horas e 20 minutos numa posição a cerca de 14 milhas de Ponta Delgada. Como tinham avistado o *Vouga* que navegava nas proximidades, fizeram-lhe sinais que foram reconhecidos. O contratorpedeiro foi ao seu encontro e rebocou-os para o fundeadouro de Vila Franca do Campo.

Nesta vila houve festa grande e "foram queimados numerosos foguetes, com festivaes repiques de sinos", conforme relatou o semanário local *O Autônomo*.

No dia 10 de Maio, os aviadores, juntamente com o Comandante e oficiais do *Vouga* desembarcaram para assistir às festas para que tinham sido convidados. "Ao caes do Tagarete numerosas pessoas, já em trajes domingueiros, afluem pressurosas e contentes pela primazia, providencialmente concedida à nossa terra, de verem as azas de Portugal e os ousados heróis do ar", seguindo-se um cortejo até à Matriz e aos Paços do Concelho.

À tarde, o *Infante de Sagres* iniciou a última etapa da sua viagem. "Às 20h descolamos e às 20h 25m amaramos em Ponta Delgada. [...] Desembarcamos e seguimos para bor-

do da *Ibo* onde nos vestimos, depois do que viemos para terra. Do cais fomos conduzidos para a Câmara Municipal, Comando Militar e Governo Civil".

A recepção foi calorosa por parte das autoridades e da população da cidade, conforme evidenciam as edições da imprensa local, com títulos como "Jornada Gloriosa", "Bemvidos" e "Asas d'Oiro", até porque um dos pilotos era "filho da terra".


 A chegada do *Infante de Sagres* a Ponta Delgada foi noticiada com destaque nos jornais da cidade: *Açoriano Oriental*, *Correio dos Açores* e *Diário dos Açores*

Quando se preparava o hidroavião para a programada visita às "três capitais açoreanas" conforme estava previsto, no dia 12 de Maio foi recebida uma mensagem da Direcção da Aeronáutica Naval, expedida no dia 9, que "ordenava a suspensão da viagem, mandando embarcar no *Patrão Lopes* o aparelho e pessoal".

Uma vez mais, a decisão de Lisboa pareceu precipitada e "ficamos de novo sem compreender o interesse que havia em contrariar os primitivos planos da viagem". Tal como determinado, o hidroavião foi desmontado e embarcado no *Patrão Lopes*, mas como não havia espaço para as asas, estas vieram para Lisboa no pacote Lima.

No dia 27 de Maio, acompanhados pelo Director da Aeronáutica Naval e pelo Comandante do Centro de Aviação Naval de Lisboa, os aviadores foram recebidos pelo Ministro da Marinha e pelas autoridades superiores da corporação.



Fotos BCM-AH

João Moreira Campos e José das Neves Ferreira, quando 1.ºs Tenentes em 1927

João Moreira Campos (1899-1960) nasceu na freguesia de Orgens, do concelho de Viseu. Assentou praça no dia 12 de Outubro de 1918 como Aspirante de Marinha, foi promovido a Guarda-Marinha em 24 de Março de 1922 e a 2.º Tenente em 24 de Setembro de 1923. Foi Capitão dos Portos de S. Tomé e Príncipe, instrutor da Escola Naval, Comandante da canhoneira *Lagos* e Capitão do Porto de Inhambane e da Beira, durante a 2.ª Guerra Mundial.

José das Neves Ferreira (1898-1971) nasceu na freguesia de S. Sebastião do concelho de Ponta Delgada. Assentou praça em 7 de Janeiro de 1919 como Aspirante de Marinha, foi promovido a Guarda-Marinha em 24 de Março de 1922 e a 2.º Tenente em 11 de Outubro de 1923. Comandou o contratorpedeiro *Tâmega*, a canhoneira *Ibo* e o rebocador *Lidador*.

Com carreiras navais reconhecidas pela competência e dedicação à Marinha, ambos passaram à reserva em 1947 como Capitães-de-Fragata, provavelmente por motivos políticos, pois ambos seriam opositores do Estado Novo e em 1958 ambos terão sido apoiantes da candidatura presidencial do General Humberto Delgado.

Na noite desse mesmo dia 27 de Maio “rebentou em Braga um movimento revolucionário” e, no dia 28 de Maio de 1926, a edição do *Diário de Lisboa* escreveu que “à hora, que escrevemos estas linhas – 2 da tarde – sabe-se que o movimento está circunscrito à divisão de Braga, que foi revoltada pelo General Sr. Gomes da Costa”.

Esse movimento revolucionário estendeu-se triunfante a outras regiões do país e ninguém mais se lembrou da pioneira viagem aérea de Lisboa a Ponta Delgada.

CONCLUSÃO

A viagem Lisboa-Madeira-Açores realizada pelos 2.ºs Tenentes de Marinha João Moreira Campos e José das Neves Ferreira pilotando um hidroavião *Fokker 25* de fabrico holandês, baptizado *Infante de Sagres*, iniciou-se no dia 20 de Abril e ficou concluída no dia 10 de Maio de 1926.

O voo teve a duração efectiva de 19 horas e 05 minutos, conforme se verifica no quadro seguinte, elaborado a partir do relatório da viagem que os aviadores apresentaram.

Apesar das peripécias que aconteceram durante a viagem, designadamente as amarguras que o hidroavião foi

As autoridades navais que tinham apoiado “a patriótica iniciativa”, decidiram cancelar o projecto de forma brusca e lacónica, sem que fosse clara a justificação dessa decisão, isto é, se eram razões operacionais, financeiras, ou até de natureza política.

Tanto a Comissão Técnica da Aeronáutica Naval como a Direcção de Aeronáutica Naval propuseram “uma compensação honorífica para os dois bravos e ilustres aviadores”, mas porque se viviam tempos políticos tumultuosos e de grande mudança, aquela viagem foi ignorada e os aviadores até foram hostilizados.

Só mais de dois anos depois e em datas separadas, foi concedida por decreto a cada um deles a Medalha Militar de Prata da Classe de Bons Serviços “pelo serviço extraordinário e importante realizado com a travessia aérea Lisboa-Madeira-Açores em que demonstrou superior competência e incedível dedicação pelo serviço que desempenhou”.

Cem anos depois, a evocação desta viagem resgata o esquecimento a que esteve votada, provavelmente porque, apesar de serem competentes, dedicados à Marinha e terem demonstrado grande coragem, aqueles aviadores não eram apoiantes do regime imposto pelo movimento militar de 28 de Maio de 1926.

PERCURSO	DATA	HORA PARTIDA	HORA CHEGADA	DURAÇÃO
Lisboa – Porto Santo (mar)	20 abril	07 15	16 00	08 45
Porto Santo (mar) – Santa Cruz	21 abril	(15 horas a reboque do barco de pesca S. João)		
Santa Cruz – Funchal	22 abril	15 50	16 30	00 40
Funchal – Vila do Porto	9 maio	09 50	18 20	08 30
Vila do Porto – Vila Franca	9 maio	19 35	20 20	00 45
Vila Franca – Ponta Delgada	10 maio	20 00	20 25	00 25
Lisboa – Funchal – Ponta Delgada				19 05

obrigado a fazer ao largo da Ilha de Porto Santo, em que os aviadores estiveram na condição de naufragados, ou de desaparecidos, durante cerca de 18 horas, bem como na Ilha de Santa Maria, devida a deficiência da bomba de alimentação de combustível, todas as referências conhecidas convergem na mesma opinião: a viagem foi bem-sucedida e os aviadores foram competentes e corajosos.

O projecto inicial contemplava, ainda, uma “visita às três capitais açoreanas, fazendo-se o regresso directo de Ponta Delgada a Lisboa”.



Adelino Rodrigues da Costa
CTEN M REF

Agradecimentos: Ao Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha, à Secretaria Regional de Turismo, Ambiente e Cultura/Direcção Regional dos Arquivos, das Bibliotecas e do Livro da Madeira e à Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada.

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



GUERRA NO PACÍFICO DO MAR PARA TERRA

No início do Séc. XX, os estrategos norte-americanos já previam que um eventual conflito com o Japão obrigaria à defesa ou reconquista das Filipinas. A vastidão do Pacífico, pontuado por ilhas facilmente defensáveis e convertíveis em bases aéreas, tornava inevitável o recurso a operações anfíbias. Entre as duas guerras, a Marinha e o Corpo de Fuzileiros Navais dos EUA desenvolveram doutrina própria para desembarques com forte oposição, culminando na publicação do manual *Landing Operations Doctrine* (1938), que viria a servir de base às operações anfíbias no Pacífico.

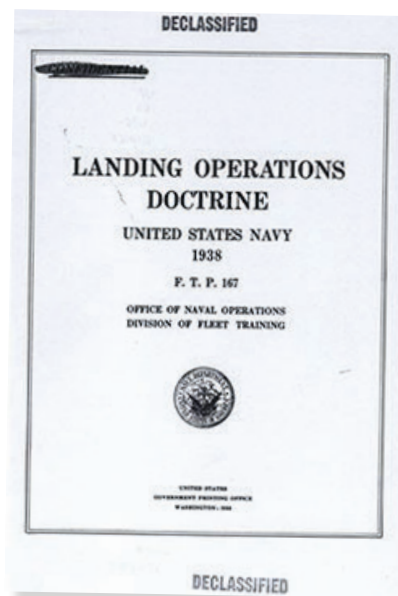
O primeiro grande teste ocorreu em **Guadalcanal** (1942–43). A operação demonstrou a validade da doutrina anfíbia, mas também revelou falhas de coordenação e enormes desafios logísticos. A necessidade de isolar o objetivo, garantir superioridade aérea e marítima e assegurar o fluxo contínuo de abastecimentos tornou-se lição central para as futuras campanhas. Neste processo evolutivo, a **Operação Cartwheel** constituiu um momento decisivo de maturação estratégica. Entre março de 1943 e março de 1944, foram executadas operações anfíbias sucessivas que permitiram avançar gradualmente pelas ilhas Salomão e pela costa norte da Nova Guiné, contornando posições fortemente defendidas e isolando progressivamente a grande base japonesa de Rabaul, na Nova Bretanha.

A campanha das Salomão Centrais implicou desembarques coordenados, construção acelerada de pistas de aviação e estabelecimento de cabeças de ponte capazes de sustentar operações subsequentes. Este modelo — desembarcar, consolidar, projetar poder aéreo e avançar — tornou-se padrão operacional. A neutralização de Rabaul, uma das mais importantes fortalezas japonesas no Pacífico Sul, representou não apenas um sucesso operacional, mas uma afirmação inequívoca da supremacia naval e anfíbia norte-americana naquela região.

Em **Tarawa** (1943), a violência dos combates chocou a opinião pública norte-americana. Num espaço diminuto e fortemente fortificado, quase mil fuzileiros morreram em apenas três dias. Contudo, as lições retiradas — nomeadamente sobre bombardeamento preparatório, emprego de veículos anfíbios e coordenação interarmas — reforçaram a eficácia das operações seguintes.

A conquista das **Marianas** (Saipan, Tinian e Guam, 1944) marcou um ponto de viragem estratégico. A partir dessas ilhas, os bombardeiros B-29 puderam atingir o arquipélago japonês. A operação evidenciou o amadurecimento da guerra anfíbia: melhor integração entre forças navais, terrestres e aéreas, maior poder de fogo e logística mais robusta.

Peleliu (1944) revelou uma nova tática defensiva japonesa baseada na defesa em profundidade e em complexas redes de túneis e cavernas. O resultado foi um combate prolongado e extremamente sangrento, com elevadas baixas para ganhos estratégicos limitados. As experiências ali adquiridas seriam determinantes para as batalhas seguintes.



Manual *Landing Operations Doctrine* (1938)

U.S. Naval History and Heritage Command | The Navy Department Library

Iwo Jima (1945) simboliza o auge — e o custo extremo — das operações anfíbias no Pacífico. Apesar de planeamento rigoroso e maciço apoio naval e aéreo, a resistência japonesa organizada em profundidade provocou mais de 26 mil baixas norte-americanas. A célebre imagem da bandeira no Monte Suribachi tornou-se símbolo de coragem, mas também da brutalidade do conflito.

Em **Okinawa** (1945), a maior operação anfíbia do teatro do Pacífico, a dimensão da violência atingiu níveis inauditos. A Marinha dos EUA sofreu pesadas perdas devido a ataques *kamikaze*, enquanto em terra o combate se prolongou por três meses, causando dezenas de milhares de mortos entre militares e civis. O elevado custo humano influenciou decisivamente a decisão política no sentido de evitar uma invasão direta do Japão.

No seu conjunto, as campanhas do Pacífico demonstraram que a guerra anfíbia moderna exige integração total entre mar, ar e terra, superioridade logística e capacidade de adaptação contínua. De **Guadalcanal a Okinawa**, cada vitória foi paga com elevado sacrifício humano. As operações anfíbias no Pacífico não apenas decidiram o desfecho da guerra, como redefiniram para sempre a arte da projeção de forças a partir do mar. O seu legado permanece na doutrina naval contemporânea, lembrando que a supremacia marítima é condição essencial para a liberdade de ação estratégica — mas que o preço da sua afirmação pode ser extraordinariamente elevado.



Piedade Vaz
CFR REF



Prémios '25

R E V I S T A  D A

A R M A D A

Presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), Almirante Jorge Nobre de Sousa, realizou-se no passado dia 25 de março, no salão nobre do seu Gabinete, a cerimónia de entrega dos Prémios da Revista da Armada (RA) referentes ao ano de 2025 – um momento de reconhecimento público aos colaboradores que mais se destacaram na valorização desta publicação histórica da Marinha Portuguesa.

Estiveram presentes o CALM Leiria Pinto, membro do júri, o Diretor da RA, CALM Alves Domingos, o Chefe do Gabinete do ALM CEMA e AMN, CALM Sardinha Monteiro; bem como outros elementos, militares e civis, das guarnições do Gabinete do ALM CEMA e AMN e da RA.

Foram então distinguidos os seguintes colaboradores:

- **Prémio “Almirante Pereira Crespo”** (melhor colaborador): atribuído ao Capitão-de-mar-e-guerra (REF) Carlos Alberto da Encarnação Gomes, pelo seu contributo regular com artigos na rubrica “*Vigia da História*”.
- **Prémio “Comandante Joaquim Costa”** (melhor artigo): entregue ao Capitão-de-fragata (RES) António Manuel Gonçalves, pelo artigo “*Capitão António Marques da Silva – Marinheiro de Variadas Vocações*”, publicado na Revista da Armada n.º 606, evocando com oportunidade e emoção a vida dedicada ao mar do Capitão António Marques da Silva.

- **Prémio “Comandante Sousa Machado”** (melhor fotografia ou ilustração): distinguido o Sargento-ajudante Ricardo Miguel Fialho Duarte Martins Rodrigues, pela fotografia da capa da Revista da Armada n.º 607 – “*Dia da Marinha 2025. Viana do Castelo*”.

Após a entrega dos prémios, o Almirante CEMA e AMN proferiu um discurso com palavras de agradecimento e felicitação aos premiados, destacando a importância da RA enquanto elo entre marinheiros e como instrumento essencial na divulgação das atividades da Marinha e da AMN. Exultou o facto de que, desde 1971, data da sua criação, a RA tem vindo a cumprir os propósitos de manter a ligação entre todas as pessoas da Marinha, a Família Naval e a sociedade civil, promovendo os valores marinheiros e da maritimidade nacional.

Refletiu ainda sobre a preponderância da história nesta edição dos prémios da RA, “que nos pode ensinar e dar valiosas lições em como lidar com o futuro”, acrescentando que “Nos dias mais conturbados que temos hoje nas relações internacionais, seria uma mais-valia se fosse uma matéria à qual fosse dado maior relevo”. Finalizou deixando uma mensagem de agradecimento aos colaboradores e leitores da RA, exortando todos nós, no ativo, reserva ou reforma, para que continuemos a contribuir para a nossa identidade indelével materializando o lema **SOMOS MARINHA!**



Foto STEN TN (DSG) Eva Ferreira



A MARINHA E A AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

NO APOIO À POPULAÇÃO PORTUGUESA

Os primeiros meses deste ano revelaram-se particularmente exigentes para Portugal, marcados por semanas de grande pressão sobre as populações e sobre os dispositivos previstos para resposta a emergências. A sucessão de fenómenos meteorológicos severos, como a passagem da depressão *Kristin*, colocou o país perante um dos maiores desafios da última década. Os ventos fortes – que chegaram a atingir valores ciclónicos – e as chuvas intensas e persistentes, provocaram cheias súbitas, danos significativos em infraestruturas, falhas em serviços essenciais e o isolamento de inúmeras comunidades. Face a este cenário adverso, a Marinha e a Autoridade Marítima Nacional (AMN) mobilizaram meios humanos e materiais para prestar apoio às populações mais afetadas, numa operação de grande escala que se prolongou por três semanas consecutivas.

A resposta da Marinha e da AMN foi coordenada e sustentada, refletindo a capacidade de projeção de força, a flexibilidade operacional e o espírito de missão que nos caracterizam. Em articulação permanente com o Comando Conjunto para as Operações Militares (CCOM), a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), as autarquias e com diversas entidades locais, os militares, militarizados, agentes da Polícia Marítima e civis da Marinha e da AMN estiveram presentes em Ovar, Albergaria-a-Velha, Coimbra, Montemor-o-Velho, Soure, Pombal, Alvaiázere,

Marinha Grande, Leiria, Ourém, Batalha, Louriçal, Vila Nova da Barquinha (Tancos), Constância, Salvaterra de Magos, Coruche, Benavente, Almada, Setúbal, Alcácer do Sal, Portimão, Vila Real de Santo António e Alcoutim.

UMA OPERAÇÃO DE DIMENSÃO NACIONAL

Ao longo das três semanas de operação, mais de 170.000 pessoas foram diretamente apoiadas nos 21 concelhos onde a Marinha e AMN marcaram presença. Numa intervenção com uma amplitude sem paralelo, demonstrou-se a capacidade para atuar em cenários complexos, dispersos e simultâneos. No âmbito dos diversos apoios prestados, destaca-se a projeção de dois módulos para comando e controlo, pertencentes à Célula de Experimentação de Veículos não Tripulados (CEOV), para Leiria e Marinha Grande, que permitiram, em conjunto com as autarquias e agentes locais da Proteção Civil, um empenhamento mais eficaz e eficiente dos meios.

Foram reparadas ou reconstruídas cerca de 380 habitações, permitindo que centenas de famílias regressassem a casa. Esta intervenção, muitas vezes realizada em ambientes instáveis e com acesso limitado, exigiu perícia técnica, coordenação e um profundo sentido de serviço público.



Foto Alexandre Martins

No domínio do salvamento, foram efetuados 283 resgates anfíbios, muitos deles em zonas onde a força das águas e a instabilidade das estruturas representavam riscos significativos. A estes, somam-se 404 resgates de animais, essenciais para preservar o sustento e o património das populações afetadas. Além disso, releva-se o apoio essencial que foi prestado no transporte de alimentação para animais que se encontravam em zonas isoladas devido à subida do rio Tejo.

A mobilidade das populações foi igualmente assegurada, graças ao empenhamento de duas Lanchas Anfíbias de Reabastecimento e Carga (LARC) e de diversos botes que transportaram 1 407 pessoas, num apoio mais premente em Alcácer do Sal e na localidade de Ereira, no concelho de Montemor-o-Velho, que ficou isolada devido à subida das águas do rio Mondego. Foram também transportadas mais de 100 toneladas de material, incluindo bens alimentares, medicamentos, geradores, equipamentos de primeira necessidade e materiais de reconstrução.

ENERGIA, INFRAESTRUTURAS E ACESSOS: O RETORNO À NORMALIDADE

A Marinha e a AMN contribuíram para a estabilização das redes energéticas e na reposição de serviços essenciais, com equipas técnicas da área de eletricidade que foram projetadas para as zonas sinistradas. Foram realizadas mais de 650 ações em equipamentos de produção e distribuição de energia, bem como a verificação de redes elétricas de baixa tensão, garantindo que diversos serviços essenciais à população pudessem retomar a sua atividade normal.

A mobilidade terrestre foi outro eixo crítico da operação. Foram desobstruídos mais de 240 km de vias, permitindo

restabelecer acessos a localidades isoladas e facilitando a circulação de meios de emergência. Paralelamente, foram efetuadas 82 reparações de infraestruturas danificadas, incluindo pontes, taludes, passagens hidráulicas e sistemas de drenagem. Importa ainda destacar o trabalho desenvolvido na recuperação da operacionalidade das centrais de elevação e distribuição de água nas zonas mais afetadas pelas cheias. Um esforço determinante para restabelecer o abastecimento, graças ao empenho das equipas que, no terreno, asseguraram a intervenção direta nos sistemas de controlo de água.

Nos cursos de água, a intervenção foi igualmente decisiva. Foram removidas 443 toneladas de detritos fluviais, mitigando riscos de novas cheias e contribuindo para a segurança das populações ribeirinhas. Foram ainda esgotados mais de 4 300 m³ de água em zonas urbanas e rurais, acelerando o processo de recuperação e reduzindo o impacto económico e social das inundações.

PESSOAL E MEIOS EMPENHADOS

Nesta missão estiveram empenhados 549 operacionais e 145 meios, entre viaturas especializadas, botes, lanchas anfíbias, embarcações semirrígidas, drones e um helicóptero, que permitiu ampliar a capacidade de observação, transporte e resposta rápida. Esta mobilização demonstra a versatilidade da Marinha e da AMN nas suas capacidades de atuar em múltiplos domínios: terrestre, fluvial, marítimo e aéreo, sempre com o mesmo rigor e eficácia.

Desde o primeiro momento, esteve igualmente ativa, no Centro de Operações Marítimas (COMAR), uma célula em





permanência 24h/dia dedicada à coordenação logística, composta por militares que, embora não estivessem no terreno, desempenharam um papel essencial na gestão de pessoal e material, garantindo o fluxo contínuo de informação operacional e assegurando a articulação de todos para apoiar as equipas no terreno.

A coordenação entre todos os que participaram neste apoio foi exemplar. Cada militar, militarizado, agente da Polícia Marítima ou civil, independentemente da sua função, contribuiu para um esforço coletivo que honrou a tradição de serviço da Marinha e da AMN, reforçando a confiança que os portugueses depositam nestas instituições.

O RECONHECIMENTO DA POPULAÇÃO

O impacto da presença da Marinha e da AMN no terreno foi amplamente reconhecido pelas populações e pelas autarquias mais afetadas. Em vários concelhos, os testemunhos de gratidão foram imediatos e sentidos. Entre estes, destacam-se os votos de agradecimento aprovados pelos municípios da Marinha Grande, Constância e Montemor-o-Velho, que sublinham a prontidão, o profissionalismo e a humanidade demonstradas pelos operacionais no terreno.

Estes votos representam mais do que um agradecimento formal. São a expressão genuína de comunidades que, em momentos de grande fragilidade, encontraram na Marinha e na AMN um pilar de apoio, segurança e esperança. São também um reconhecimento da capacidade destas instituições para responder com eficácia e proximidade, reforçando o seu papel como força estruturante do Estado e garante da proteção das populações.

MISSÃO CUMPRIDA! O REGRESSO À NORMALIDADE

A missão da Marinha e da AMN foi sempre clara: contribuir para o regresso à normalidade da população, protegendo vidas, apoiando comunidades e restaurando condições de segurança. Esta prioridade guiou cada ação, cada decisão e cada hora de trabalho, muitas vezes em cenários de grande adversidade.

Paralelamente ao esforço das forças no terreno, destacou-se de forma exemplar o espírito de entreajuda demonstrado pela população portuguesa. Em todas as regiões afetadas, multiplicaram-se gestos espontâneos de solidariedade, desde vizinhos que abriram as portas das suas casas a famílias desalojadas, até comunidades inteiras que se organizaram para apoiar os mais vulneráveis. Esta resposta coletiva, marcada por coragem, altruísmo e sentido de responsabilidade cívica, reforçou a resiliência nacional e evidenciou, uma vez mais, a capacidade dos portugueses para se unirem nos momentos mais difíceis. Foi neste ambiente de cooperação e confiança mútua que a Marinha e a AMN encontraram comunidades determinadas, que caminharam lado a lado na superação das adversidades.

A operação, agora concluída, ficará registada como um bom exemplo de coordenação interinstitucional, capacidade operacional e dedicação ao serviço público. A Marinha e AMN demonstraram, uma vez mais, que estão sempre prontas a responder, sempre prontas a proteger e sempre prontas a servir Portugal e os portugueses.



Colaboração do **COMANDO NAVAL**



Foto SCH A Ferreira Dias



Foto SCH A Ferreira Dias

O apoio da Marinha e AMN

ONDE ATUAMOS?
 Nas zonas mais afetadas pelas tempestades

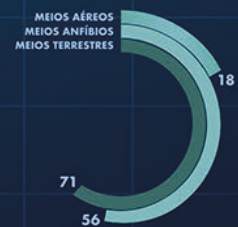


O QUE FIZEMOS?
 Ao longo de mais de três semanas, foram apoiadas mais de **170 mil pessoas**



PESSOAL E MEIOS EMPENHADOS

A Marinha e a AMN empenharam





O RECONHECIMENTO

"[...] A prontidão na resposta, a dedicação ao serviço público e a solidariedade demonstrados foram determinantes para minimizar os impactos da situação e constituem um exemplo notável de cooperação e compromisso para com a comunidade. A todos os envolvidos, o nosso sincero reconhecimento e gratidão pelo apoio prestado. Muito Obrigado!"

Município de Constância

"[...] Constituído por militares do Destacamento de Fuzileiros n.º 2, da Unidade de Projeção de Força, da Base de Fuzileiros e por recrutas do Curso de Fuzileiros, este contingente revelou, no terreno, um extraordinário espírito de missão, elevada competência técnica e uma notável capacidade de sacrifício. [...] os Fuzileiros desempenharam um papel determinante na limpeza de vias, remoção de destroços, reabilitação de telhados e reposição de condições de segurança para inúmeras famílias afetadas. Fizeram-no com disciplina exemplar, sentido de dever e uma entrega que muito honra a Marinha Portuguesa. [...] O Município da Batalha não esquecerá o contributo prestado, ficando profundamente grato pelo profissionalismo, dedicação e humanidade demonstrados por todos os militares envolvidos."

Município da Batalha

"[...] À GNR e Forças Armadas, Exército e Fuzileiros, pelo papel decisivo na garantia da segurança, ordem pública e apoio logístico, honrando a farda através de uma dedicação exemplar à comunidade. [...]"

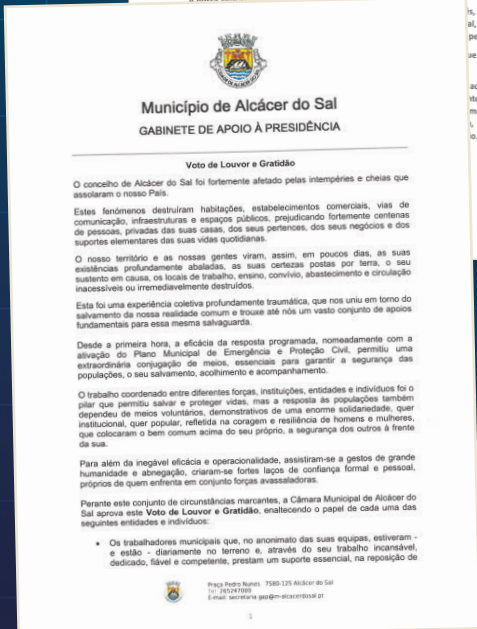
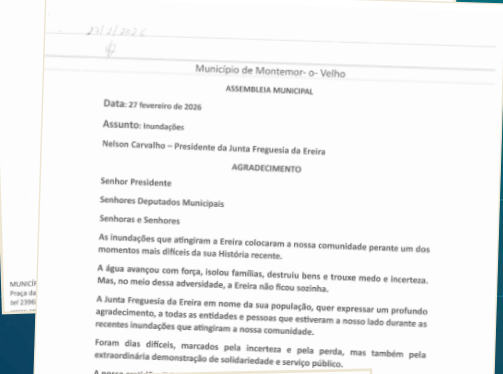
Município de Montemor-o-Velho

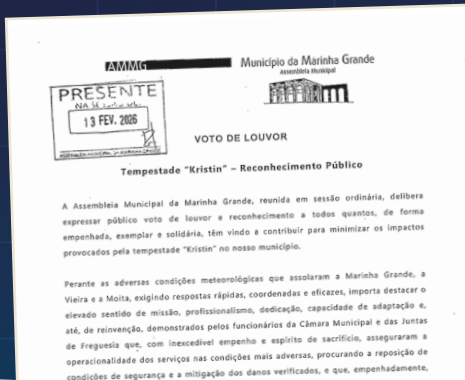
"[...] A Ereira agradece. A Ereira reconhece. A Ereira não esquecerá."

Junta de Freguesia da Ereira (Município de Montemor-o-Velho)

"[...] a Câmara Municipal de Alcácer do Sal aprova este Voto de Louvor e Gratidão, enaltecendo o papel de cada uma das seguintes entidades: [...] Forças Armadas Portuguesas, nomeadamente: Marinha Portuguesa (Mergulhadores da Armada, Corpo de Fuzileiros, [...], Autoridade Marítima Nacional (nomeadamente Capitania do Porto de Setúbal), pelo papel decisivo às operações no terreno, pelo salvamento e resgate de pessoas, colaboração operacional e disponibilidade de meios, pelo apoio no terreno e reforço das ações de proteção e assistência às populações; [...]"

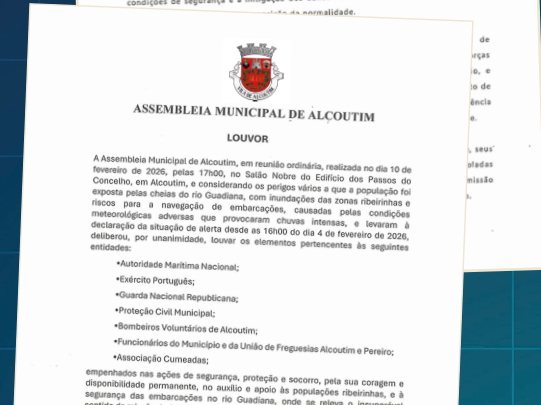
Município de Alcácer do Sal





"[...] É igualmente de enaltecer o contributo imprescindível dos diversos agentes de proteção civil, das corporações de bombeiros, das forças de segurança, das forças armadas, [...]"

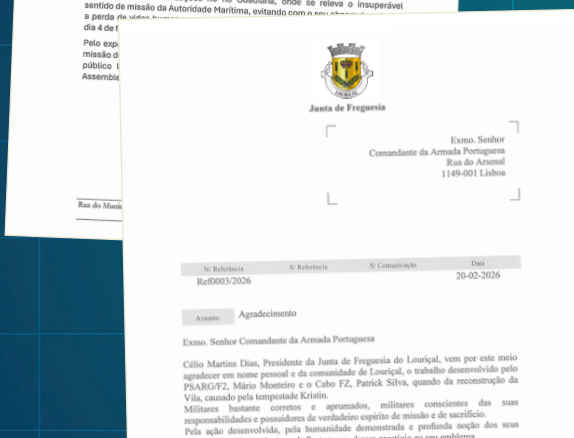
Município da Marinha Grande



"[...] A Assembleia Municipal de Alcoutim, [...] deliberou, [...], louvar os elementos pertencentes às seguintes entidades:

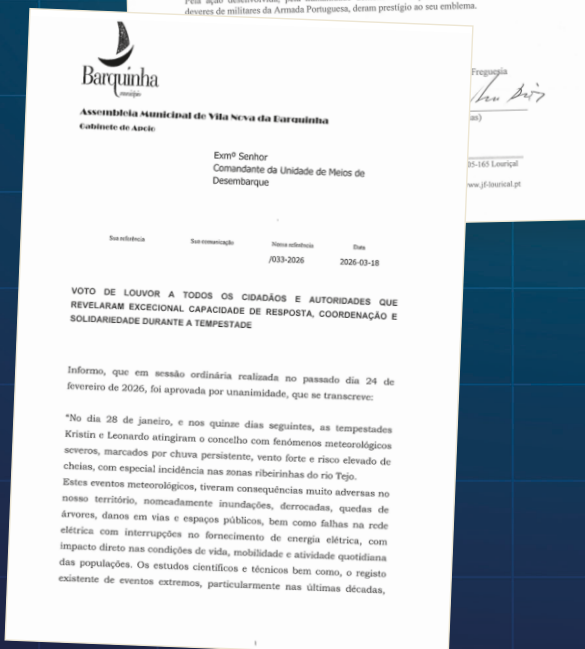
Autoridade Marítima Nacional; [...] empenhados nas ações de segurança, proteção e socorro, pela sua coragem e disponibilidade permanente, no auxílio e apoio às populações ribeirinhas, e à segurança das embarcações no rio Guadiana, onde se releva o insuperável sentido de missão da Autoridade Marítima, evitando com o seu abnegado esforço, a perda de vidas humanas, e protegendo o património das populações, [...]"

Município de Alcoutim



"[...] , Presidente da Junta de Freguesia do Louriçal, vem por este meio agradecer em nome pessoal e da comunidade de Louriçal, o trabalho desenvolvido [...] quando da reconstrução da Vila, causado pela tempestade Kristin. Militares bastante corretos e apurados, militares conscientes das suas responsabilidades e possuidores de verdadeiro espírito de missão e de sacrifício. Pela ação desenvolvida, pela humanidade demonstrada e profunda noção dos seus deveres de militares da Armada Portuguesa, deram prestígio ao seu emblema."

Junta de Freguesia do Louriçal



"Voto de Louvor a todos os cidadãos e autoridades que revelaram excepcional capacidade de resposta, coordenação e solidariedade durante a tempestade. [...] Considerando o elevado sentido de serviço e a capacidade operacional demonstrada por todos [...] o profissionalismo dos militares das forças armadas, [...] público reconhecimento a todos quantos contribuíram para a proteção da população e para o rápido restabelecimento das condições de vida e trabalho; [...]"

Município da Vila Nova da Barquinha



COMITE ENRIC O FUNDADOR DA PORTUGALIDADE

Gentes,
Monumentos
e Acontecimentos

16

ENQUADRAMENTO E ORIGENS

Com a conquista, por *presúria*, da região de *Portus Cale*, em 868, por Vímara Peres, por ordem de Afonso III¹ das Astúrias, a qual correspondia, em quadro territorial, às terras entre o Lima e o Douro, iniciou-se a ideia de uma ideia portugalense, com Vímara como conde nomeado pelo Rei, sendo que, décadas mais tarde, tal foi firmado com a conquista do Conde Hermenegildo Guterres². Após a (re) conquista de Almansor em 963, somente muitas décadas mais tarde com Fernando Magno, de Leão e Castela, em 1057, a região de Lamego retornou ao âmbito cristão, tal como Viseu no ano seguinte, consolidando toda a área Sul do Rio Douro, numa acção relevantíssima para *segurar* o território, ao que acresceu a conquista de Coimbra em 1064. Foi precisamente desde o Séc. X que a família Mendes³, garantindo também alianças designadamente com o Rei Ramiro II, manteve forte influência⁴ até à derrota do Conde Nuno Mendes na batalha de Pedroso, em 1071⁵.

O processo de sucessiva anexação e incorporação territorial foi de extraordinária complexidade, com avanços e recuos ao longo de vários séculos, sendo que, após a derrota dos exércitos cristãos na batalha de Zalaca a 23 de Outubro de 1086, e para evitar o colapso dos esforços de guerra, Afonso VI pediu apoio a nobres franceses e borgonheses. Pelas acções provadas em combate, e pela influência que tiveram nos efectivos avanços da designada Reconquista, vários daqueles nobres casaram com filhas de Afonso VI; Raimundo da Borgonha com D. Urraca, *Raymond de Saint Gilles* com Elvira Afonso e *Enric* da Borgonha com Teresa de Leão.

Henrique – *comite Enric* – terá nascido há 957 anos, crê-se que em 1069, em Dijon. Era filho de Henrique, Le Demoiseau, e de Beatriz de Barcelona⁶, e neto do 1.º Duque da Borgonha, Roberto, o Velho – irmão do Rei Henrique I de França –, senhores de vastos domínios que abrangiam as abadias de *Vézelay*, *Cluny* e *La-Charité-Sur-Loire*, sendo, portanto, bisneto de Roberto II, o Pio, Rei de França e descendente da linha de Hugo Capeto, Rei dos Francos (da linhagem de Carlos Magno), e de Hugo, Conde de Paris (895-956). Pelo seu outro costado, *Enric* era parente em linha próxima de Hugo, *Le Grand*, Abade de Cluny, e de Godofredo II, de Semur. Como filho mais novo, e pelas regras feudais, tinha poucas possibilidades de alcançar títulos e herança familiar, tendo, até pela sua formação, resolvido aderir à acção militar que decorria na Península Ibérica.

Tendo ajudado Afonso VI na conquista do Reino da Galiza, em 1095 *Enric* recebeu em casamento Tharasia⁷, tendo-lhe o Rei, no ano seguinte, concedido o Condado Portucalense, passando a prestar-lhe vassalagem directa. Desta forma, o Rei também limitava o poder de Raimundo que havia casado com D. Urraca⁸ e demonstrava francas aspirações, sendo que, como se afere pelo documento de Arouca de 18 de



Foto Arquivo Distrital de Braga

Dezembro daquele ano⁹ – referido por Frei António Brandão –, *Enric* é considerado “*in Colimbria Comes Henricus*”, em reconhecimento do seu valor e coragem durante a ofensiva almorávida. Aliás, foi o desaire militar (sucessivos, até) de seu primo Raimundo da Borgonha durante 1095 que levaram o rei leonês a conceder a Henrique todos os territórios na altura cristãos a sul do Minho. É relevante referir que, por um documento do Cartório de Arouca, a 10 de Dezembro desse ano, *Enric* já era Conde, sendo que a doacção a que aquele se refere expressava que “(...) *Regnante Adefonsus in Toledo, in Colimbria Comes Henricus* (...)”¹⁰.

Em 1097, Henrique subscreveu documentos e concessões como governador “*desde o Minho até ao Tejo*”, tendo já, nesse ano, estrutura senhorial e condal consistente em Guimarães¹¹, sendo mordomo-mor D. Paio Soares da Maia¹², e alferes-mor, D. Nuno Pais¹³.

Pela primeira vez, desde 1096, havia uma *unidade política* que assegurava, no Sudoeste do Reino de Leão, a consistência e a defesa territorial, a qual englobava os anteriores Condados de Portucalense e de Coimbra¹⁴. Afonso VI decidiu, desta forma, dividir o anterior Reino do seu irmão Garcia, assegurando, contudo, uma uniformidade político-militar, aproveitando, também, a robustez dos laços existentes entre aqueles

dois condados, nos quais existiam maiores *afinidades* do que com as regiões mais a Norte, na Galiza. Foi, também, toda essa envolvente, juntamente com a ascensão das nobrezas locais que iam conseguindo vitórias militares e ocupações territoriais no processo da Reconquista, que se criou, logo desde então, a realidade morfológica própria e uma consistência portugalense.

A filha de Afonso VI tinha, igualmente, uma ilustríssima ascendência Real¹⁵. De facto, Tharasia terá nascido em 1087, e faleceu a 1 de Novembro de 1130; era descendente de Pelayo, 1.º Rei das Astúrias (718-737), de Ordoño II, Rei de Leão, de Vimara Peres (fundador de Guimarães no Séc. IX), e descendente directa da Condessa Mumadona Dias de Guimarães, de Gonçalo Mendes Conde de Portucale (avô de Elvira Mendes, Rainha de Leão e mulher de Afonso VI). Era 3.ª filha, ilegítima, do *Imperator* Afonso VI, neta de Fernando, o Magno, e bisneta de Sancho III (Ximenes) Rei de Navarra. Tinha na sua ascendência, pois, todas as grandes linhagens da realeza e alta aristocracia da Reconquista. Sobre a ascendência de Tharasia, escreveu Rodrigo Ximenes da Rocha (no documento sobre Afonso V, avô de Afonso VII) que "(...) *De Ximena Moniz teve outra filha que se chamou Teresa que casou com o Conde D. Henrique das Partes Bisantinas – Besançon, Borgonha – familiar do Conde Raimundo, pai do imperador (Afonso VII). (...)*"¹⁶.



Foto Arquivo Distrital de Braga

Com propósito *sucessório*, foi firmado um Pacto de *Enric* com Raimundo – perante Dalmácio Geret, enviado especial de Hugo, primaz da Abadia de Cluny à Península – não se conhecendo data precisa, mas que é usualmente situado em 1097 ou nos anos seguintes. Precisava o pacto *sucessório* que, à morte de Afonso VI, Raimundo entregaria a *Enric* o Reino de Toledo e 1/3 do tesouro Real se este o ajudasse a conseguir

Leão e Castela, sendo que lhe entregaria, alternativamente, a Galiza. *Enric*, no Pacto, terá acordado *ceder* todos os restantes domínios e 2/3 do tesouro. O Pacto teria alguma lógica e coerência, até perante a política territorial da época, uma vez que o Conde de Portucale já detinha, em *continuum*, poder desde o "*Minho até ao Tejo*". Aliás, seria este mesmo Pacto que viria a ocasionar, anos mais tarde, a exigência feita por Diego Gelmírez a Urraca para que esta respeitasse os *direitos sucessórios* então definidos.

Raimundo, contudo, faleceria em 1107, isto é, 2 anos antes do Rei¹⁷, e o Pacto, considerado como tal, ficou sem efeito. A sua morte ocasionou grande turbulência na Galiza, inclusive com a nobreza galega que reivindicava a independência daquele *Reino*, sendo que, por essa altura, por estar do lado de Urraca, *Enric* foi nomeado governador de Astorga¹⁸. No quadro de toda aquela efervescência ocorrida naqueles primeiros tempos de Urraca, as zonas mais a Sul foram descuradas e Santarém foi, de novo, tomada pelos muçulmanos.

O processo da Reconquista, como se percebe, fez-se muito pelos antagonismos e sucessivos conflitos bélicos entre os reis muçulmanos das taifas e o que, para eles, constituía o belicismo agressor e expansionista dos almorávidas¹⁹. Todo esse quadro envolveu parcerias que, à partida, pareceriam inviáveis de assumir ou inaceitáveis, como sejam as relações de poder criadas, no Séc. XI, entre Afonso VI e os reis das taifas de Badajoz e de Sevilha, o que poderá ter envolvido concessões quanto às cidades de Lisboa, Santarém e Sintra em troca de protecção da Coroa de Leão àqueles monarcas locais. Afonso VI, assim, estendia, de facto, as fronteiras que o seu pai tinha conseguido a 9 de Julho de 1064 com a conquista de Coimbra, existindo documentos que validam que, em 22 de Abril de 1093 o monarca se encontrava naquela cidade²⁰, onde confirmou os foros que já tinha antes recebido em 1085, aquando da reconquista de Toledo²¹. Mais tarde, a 30 de Abril, tropas galegas e portugalenses avançaram sobre Santarém e, também sobre Sintra a 8 desse mês, sendo que o Conde da Galiza concederia a administração de parte dos territórios conquistados a Soeiro Mendes, da família a que já nos referimos em artigos anteriores²², e que teria um papel determinante na ascensão de *Enric* e de Tharasia²³.

Aliás, face à perda de toda a região de Lisboa para os muçulmanos, em 1095, com a derrota das tropas do Conde Raimundo, e o seu consequente e progressivo desprestígio militar, *Enric* conheceu a sua ascensão.

É de grande utilidade, para uma percepção estratégico-política dos tempos iniciais da formação das Nações ibéricas atentar em que, no início do Séc. XII, e considerados os limites do Condado Portucale – com as suas fronteiras – sul a Norte de Santarém e a Este em S. João de Tarouca e Seia – e as tenências externas de si dependentes como Zamora e Astorga, aquele era mais vasto, em território, que o Reino da Galiza, o Reino de Navarra, o Reino de Aragão e o Condado da Catalunha²⁴. Por aquele tempo, apenas Leão e Castela seriam mais vastos, o que diz bem da importância estratégica das terras portugalenses, tanto mais que as suas fronteiras mais remotas eram bem mais a Sul do que qualquer dos outros Reinos ibéricos. Aliás, já em finais do Séc. XI, existia, em terras do Condado, uma aristocracia anciã de raiz e ascendência sueva²⁵ muito sustentada em 13 famílias de grande poder senhorial: Ribadouro, Moniz, Viegas, Soeiro Pais, Sousa, Trutesende, Braganção, Baião, Mendes da Maia, Soares Velho, Lanhoso, Bravães e Pombeiro.



O COMITE ENRIC, E O EXERCÍCIO DO CONDADO

Guimarães, pela sua relevância, seria a 1.ª cidade do Condado Portucalense recebendo tal privilégio numa data que se situa entre 1095-1096²⁶. A concessão do Condado Portucalense foi feita, como defende a melhor doutrina, a título hereditário, devendo passar por morte do titular a filhos e netos. Há documentos datados de 1097 que têm merecido a discussão de se avaliar se o Condado foi dado como *tenência hereditária* ou *senhorio hereditário*²⁷, em qualquer dos casos não amovível.

Enric terá assinado 17 diplomas Reais enquanto Afonso VI era vivo, e na maior parte deles, surge Tharasia como filha do Rei e esposa do Conde D. Henrique, "*regis filia et Henrici comitis uxor*".

Existem muitos indícios que apontam para uma actuação astuta na política territorial de Portugal e seus domínios²⁸, como por exemplo o documento de 25 de Abril de 1109, em Oviedo, em que se qualifica *Enric* como *Tenente* de Tineo (povoação asturiana que pertenceu ao Conde Muño Cannis, descendente de Jimena Muniz, mãe da Infanta Tharasia). Outra forma de prosseguir, com determinação, a autonomização para com a monarquia leonesa foi a doação do Mosteiro de Lorvão à Sé de Coimbra (29 de Julho de 1109), intensificando assim uma política eclesiástica com uma acção de defesa dos territórios limítrofes (e também a Carta de Couto – de 25 de Março de 1110 – a Tibães a Pedro Mendo e Paio Peres, ascendentes do futuro Arcebispo de Braga, D. Paio Mendes), o que tinha uma relação directa com um apoio claro, e expresso, às sés episcopais portuguesas consagradas por Roma (Braga, Coimbra, Lamego e Viseu). Também no reforço da identidade das vilas e das cidades houve um intenso trabalho estratégico-político; o foral do Sátão, provavelmente um dos 3 mais antigos de Portugal, foi concedido a 9 de Maio de 1111.

A 21 de Julho de 1110, os Condes confirmaram a Carta de Couto à Sé de Viseu, e, a 29 de Outubro, Tharasia confirma um documento em que renova à Sé de Braga, na pessoa do

Bispo D. Maurício, o feudo que o seu bisavô, Afonso V de Leão, havia concedido à Igreja. Ocorre acção similar, mais tarde, a 18 de Abril de 1120, aquando da doação do feudo do burgo do Porto ao Bispo D. Hugo, e seus sucessores, decidida "*com o consenso do meu filho Afonso, e das minhas filhas Urraca e Sancha*". Finalmente, a 27 de Maio de 1127, poucos anos antes da sua morte, doa o Mosteiro do Vimeiro (perto de Braga) à Ordem de Cluny, na presença do tesoureiro D. Stephane, confirmado pelo Infante Afonso Henriques e pelo Arcebispo de Braga. Seria este o primeiro momento, aliás, em que a Rainha usa o célebre monograma com o trevo de 4 folhas.

A 26 de Outubro de 1111²⁹, Urraca foi derrotada na Batalha de Candespina³⁰, povoação próxima de Sepúlveda, pertencente ao Conde Gomes Gonçalves (amante da rainha), que havia de ser morto pelo próprio *Enric*, o que não contribuiu para as boas relações entre ambas as infantas. Mais tarde o Conde Portucalense romperia o acordo com o rei aragonês e unir-se-ia, de novo, a Urraca.

A 20 de Dezembro de 1111, o Rei Afonso confirma num documento que *Enric*, marido de Tharasia, se intitulava "*conde de Zamora, Astorga bem como em Portugal*", domínios que, então, juntamente com outras vilas e cidades galegas, eram pertença da Infanta. Urraca já tinha, aliás, decidido ceder-lhe os domínios de Zamora, Palência e outros territórios que estavam fora do domínio nuclear de Portugal.

Enric morreu em Astorga 1112³¹, eventualmente entre 24 de Abril e 22 de Maio³², quando o seu filho Afonso tinha apenas 3 anos, factor que foi determinante para que Tharasia pretendesse manter-se ao governo do Condado.

À morte do Conde, e fruto da conjugação de vários factores Urraca, já rainha, concedeu à Infanta Tharasia, sua irmã, um vastíssimo e amplo território de mais de 22 cidades e praças em território leonês, entre as quais estavam Zamora, Salamanca, Portillo, Ávila, Ribera, Talavera e Cória: certamente, a necessidade de sedentarizar populações e criar mais hipóteses de defesa na guerra contra os mouros a Sul de Coimbra – concedendo à irmã novos



Foto Alberto Fernandes / Câmara Municipal de Braga

territórios e, portanto, dando-lhe a capacidade de obter mais meios materiais e humanos –, assegurar, por outro lado, a cooperação dos condes portugalenses evitando que estes apoiassem as pretensões aragonesas e, ainda, ultrapassar uma fase especialmente sensível em termos político-militares em que D. Urraca estava, claramente, em perda – em especial desde a morte de Afonso VI – sendo notória a progressiva fragilidade da sua autoridade régia.

Por essa altura, Tharasia, estava, em definitivo³³, envolvida no processo político norte-ibérico com a irmã Urraca, promovendo conflitos regionais, e fomentando autoridades dispersas nas aristocracias *terra-tenentes*, bem no seio das monarquias leonesas e castelhana. Em finais de 1114, D. Maurício Burdino, Arcebispo de Braga, conseguiu do Papa Pascoal II as pretensões de Braga sobre as dioceses de Astorga e Coimbra³⁴, anulando os direitos do Arcebispo de Toledo sobre Braga³⁵, e confirmando à Igreja minhota o estatuto pretendido de sede arquiépiscopal, pela famosa Bula *Sicut Injusta Poscentibus*, de Dezembro de 1114.

Depois de vencer Urraca no sítio do Sabroso, o Papa Pascoal II enviou carta a Tharasia, em 18 de Junho de 1116, dirigida à “rainha D. Teresa”. Ora, sabendo-se do cuidado que, nos finais do Séc. XI e nos alvares do Séc. XII, a Santa Sé incutia aos aspectos da relação com as realezas, não parece lícito concluir que aquele tratamento seria, tão só,

uma dignidade coloquial concedida a uma princesa filha de Rei. Anos mais tarde, o Arcebispo Gelmírez, de Santiago de Compostela, em 1127, dirige-lhe uma carta em que a trata por “*Venerável Rainha*”, a propósito do destino dos corpos de Afonso VII e da irmã Sancha.

Enric, pela sua tenacidade, bases educacionais, brio guerreiro e a astúcia na forma como se soube impor, perante monarcas e seus pares, numa vasta região do Norte ocidental da Península, soube moldar uma robustez e uma consistência portugalense, firme na fronteira territorial, que criaram, desde cedo, uma unidade política e cultural, afinal, a raiz determinante do que, durante estes 930 anos³⁶, foi e é Portugal.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

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

Notas

¹ Um monarca importantíssimo no processo de Reconquista, 866-910.

² Cujas filhas foram nora de Afonso III das Astúrias. O seu nome surge, em documentos, como sendo Conde de Tui e de Portucale.

³ Moniz Guterres, neto de Hermenegildo, e que governou o Condado após a morte do avô (juntamente, do que se sabe, com Lucídio Vimaranes, filho de Vímara Peres) até 922, era filho de Guterre Mendes de Coimbra. Mendo Gonçalves sucedeu-lhe, eventualmente devido ao facto de sua irmã Aragonita ter casado com Ordonho II de Leão, tendo-lhe sucedido Mumadona Dias, Gonçalo Mendes e Mendo Gonçalves II.

⁴ Ver o que, neste âmbito, desenvolvemos em “*O Lidador. Os Mendes da Maia e a construção de Portugal*”, Revista da Armada, N.º 527, Março de 2018.

⁵ O último Conde de Portucale, herdeiro prestigiado de uma poderosíssima família com vastos territórios de entre Douro e o Minho, confrontado com o centralismo exacerbado dos monarcas de Leão e Castela, e aproveitando a notória divisão existente entre os herdeiros de Fernando Magno, confrontou, em batalha, Garcia. O confronto deu-se no lugar de Pedroso, a Norte de Braga, e as consequências para Mendes foram caóticas, o que colocou fim a séculos de domínio da família em toda a vasta região. Com a vitória, Garcia passou a intitular-se *Garcia Rex Portugalliae et Galliciae*, o que implicou deserdar Loba Nunes e Sesnando Davides, filha e genro do Conde. Para mais desenvolvimentos, ver o excelente trabalho sobre a “*Arca tumular de Dom Sesnando Davides*”, da Universidade de Coimbra.

⁶ Provavelmente, filha de Berengário, Conde de Barcelona.

⁷ A 3 de Agosto desse ano já estariam casados. Para desenvolvimentos, ver “*Dissertações Chronológicas e Críticas*”, de João Pedro Ribeiro, 1813.

⁸ Em 1087, o Conde Raimundo de Borgonha tinha viajado para Leão com o seu cunhado, o Duque da Borgonha (irmão mais velho de *Enric*) para prestar homenagem a D. Constança, que era tia deles; Raimundo ter-se-á comprometido maritalmente, aí, com Urraca, que então tinha apenas 7 anos.

⁹ Há, portanto, documentos que provam que, há 931 anos, *Enric* começa a possuir autoridade efectiva em territórios importantes e não circunscritos à região superior do condado. O seu poder sairia reforçado com a nomeação de Geraldo de Moissac, da ordem de Cluny, como Bispo de Braga (desde 23 de Novembro de 1097), sendo aquele alto dignatário eclesiástico originário do Mosteiro de *La Charité*, na Borgonha, em domínios possuídos pela família ducal do Conde portugalense.

¹⁰ Referindo, portanto: Reinante em Toledo D. Afonso, em Coimbra governava o Conde D. Henrique.

¹¹ Ver o que desenvolvemos em “*O Castelo de Guimarães*”, Revista da Armada, N.º 600, Novembro de 2024.

¹² “*Pelagio Suariz, maior domo da casa de illes comes confirmo.*”

¹³ “*Nunnu Pelaiz armiger Comes confirmo.*”

¹⁴ Recorde-se que Fernando Magno havia conquistado Coimbra em 1064.

¹⁵ Ver o que desenvolvemos em “*A Rainha Tarasia, e os 900 anos de Portugal*”, Revista da Armada, N.º 504, Fevereiro de 2016.

¹⁶ Ver outros desenvolvimentos em Pierre Pitou, em 1596, na sua *História dos Reis de França*, onde se confirma essa ascendência de *Henricus* ao neto do Duque Roberto da Borgonha.

¹⁷ Há indícios que revelam que o Rei terá conhecido este Pacto e que lhe terá desagradado, e que, para contrariar as *ambições* alargadas de Raimundo, nomeou *Enric* governador de toda a região de domínio cristão que se estendia para baixo do Rio Minho – que em princípio caberia a Raimundo – limitando, assim, o poder ambicionado do genro.

¹⁸ Urraca, após enviuar, casou de novo com Afonso I de Aragão. Aproveitando todo o circunstancialismo político-militar que então existia, e rodeava Urraca, *Enric* terá, mesmo, declarado a *independência* do Condado Portucaleense.

¹⁹ Neste âmbito, ver o extraordinário estudo de José Mattoso, “*D. Afonso Henriques*”, Coleção Reis de Portugal, Círculo de Leitores, 2006.

²⁰ Com ele estariam Raimundo da Borgonha, Conde da Galiza e Mem Moniz, um nobre portugalense que era, aliás, genro de Sesnando Davidez, o *dux* que governou a cidade durante três décadas. Este *dux* encontra-se sepultado na Capela de Santa Catarina, na galeria Sul do Claustro da lindíssima Sé Velha de Coimbra.

²¹ Ver desenvolvimentos em Marsilio Cassotti “*D. Teresa. A primeira Rainha de Portugal*”, A Esfera dos Livros, 2008.

²² “*O Lidador. Os Mendes da Maia e a construção de Portugal*”, Revista da Armada, N.º 527, Março de 2018.

²³ Em 1094, Elvira, a irmã mais velha de Teresa, casou em França com o Conde *Raymond de Saint-Gilles*, uma das linhagens mais antigas de França, irmão do Conde de Toulouse, um título do Séc. VIII.

²⁴ Que havia ganho autonomia, como Condado, face ao Rei dos Francos, Hugo Capeto, em 988, com Borrel II, e seria Reino, em 1164, quando foi agregado ao Reino de Aragão.

²⁵ Ver o extraordinário estudo de José Mattoso “*A nobreza portugalense dos séculos IX a XI*”, do Tempo e da História, III, Universidade de Lisboa, 1970. Alguma daquela ascendência, mais para Sul e junto à raia, tinha, também, morfologia visigótica.

²⁶ *Enric* e Tharasia outorgaram uma carta de couto à Catedral de Braga e concederam ao Bispo, D. Maurício, todos os direitos que se pagavam ao fisco real dentro do seu limite territorial, voltando, mais tarde, a conceder nova doação à Sé de Braga a 21 de janeiro de 1117.

²⁷ Paulo Merêa defende, no seu notável “*De Portucale ao Portugal de D Henrique*” – *História e Direito* e ainda “*Escritos Dispersos*”, Tomo I, Coimbra, 1967, que terá existido *senhorio hereditário*, entendimento que determinados autores castelhanos não prosseguem – enfim, perceber-se-á porque –, optando pela visão que terá existido *tenência hereditária*.

²⁸ Ver o que desenvolvemos em “*A Rainha Tarasia, e os 900 anos de Portugal*”, já antes citado.

²⁹ A 11 de Setembro de 1111, Afonso Raimundes havia sido coroado Rei da Galiza.

³⁰ Ver desenvolvimentos em Marsilio Cassotti, obra citada.

³¹ Pouco antes, a 1 de Março de 1112, Tharasia e o marido doaram propriedades ao Conde Fruela Díaz e à Condessa Estefânia (que era da casa real aragonesa) proprietários em Astorga.

³² Tendo o seu corpo sido transferido para a Catedral de Braga que havia fundado.

³³ Quando, em 27 de Março de 1112, a Rainha Urraca faz uma importante doação à Catedral de Oviedo, inclui a expressão “*infanta D Teresa, minha irmã*”, o que constitui um reconhecimento jurídico de grande importância e que era revelador que a partilha da herança de Afonso VI estava, ainda, em discussão.

³⁴ Bula *Quanti Criminius*, de Novembro de 1114.

³⁵ Bula *Pro Injuris*, de Novembro de 1114.

³⁶ Desde a referencial data de 1096.



NOTÍCIAS

BREVETAMENTO DE PILOTO DA MARINHA

No passado dia 11 de fevereiro decorreu no Estado-Maior da Força Aérea, a cerimónia de imposição do *brevet* de piloto ao 2TEN Iven Santos Bretes, que concluiu com sucesso o curso de pilotagem – com a duração de 3 anos – ministrado naquele Ramo.

O evento, presidido pelo TGEN Vice-Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (Vice-CEMFA), contou com as presenças do VALM Superintendente do Pessoal e do TGEN Comandante do Pessoal da Força Aérea, assim como dos Diretores de Formação da Força Aérea e da Marinha, do Comandante da Base Aérea n.º 11 (Beja) e do 2.º Comandante da Esquadrinha de Helicópteros, entre vários convidados.

O Comandante da Esquadra 552 (“Zangões”) enalteceu as qualidades pessoais e profissionais do 2TEN Santos Bretes incentivando-o a enfrentar com ousadia os desafios da sua carreira futura. Procedeu-se depois à bênção do distintivo pelo Capelão-Chefe da Força Aérea e à respetiva imposição por um dos oficiais instrutores. No final, o Vice-CEMFA proferiu uma breve alocução, assinalando o forte simbolismo daquela cerimónia, regozijando-se pela boa colaboração entre a Marinha e a Força Aérea, seguindo-se um Porto de Honra.



Colaboração da **DIREÇÃO DE FORMAÇÃO**



Fotos: João Miguel da Silva Brito / Força Aérea Portuguesa



CONVÍNIOS E ENCONTROS

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1972 53.º ANIVERSÁRIO



Os “Filhos da Escola” de outubro de 1972 celebraram no passado dia 4 de outubro em Baião, o 53.º aniversário no seu 28.º encontro anual.

O convívio, que contou com 140 convivas, entre familiares e amigos, decorreu em ambiente de plena e franca amizade e camaradagem, onde se recordou com saudade e alegria os tempos vividos na Armada ao serviço de Portugal.

Com saudade, honra e respeito foram lembrados todos os que já partiram.

Ficou a promessa de novo encontro em Porto de Mós (1.º sábado de outubro de 2026).

1.ª INCORPORAÇÃO DE 1984 42.º ANIVERSÁRIO



Decorreu no passado dia 7 de março, o encontro comemorativo do 42.º aniversário da 10.ª Companhia da 1.ª Incorporação de 1984.

O programa do convívio contou com uma visita ao NRP *Figueira da Foz*, seguindo-se um almoço na Messe de Sargentos da Base Naval de Lisboa.

O encontro decorreu num ambiente de grande espírito de amizade e sã camaradagem.

Mail: www.eam10companhia.com



TRÊS GERAÇÕES A SERVIR NA AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

A vida de faroleiro sempre foi uma das mais duras e, ao mesmo tempo, indispensáveis. Instalados em pontos remotos da costa, muitas vezes em istmos, promontórios ou ilhéus batidos pelo vento e pelo mar, estes profissionais vivem num isolamento quase absoluto. Longe da família, com poucos contactos humanos e com a solidão a fazer parte da rotina. O farol não pode falhar, e isso significa disciplina constante, vigilância diária e responsabilidade total, mesmo quando as condições meteorológicas tornam qualquer ação bastante arriscada e perigosa.

Trabalham 365 dias por ano, sem pausas para tempestades, noites frias e cansaço acumulado. Manter a luz acesa, assegurar o bom funcionamento do mecanismo, limpar lentes, verificar combustíveis (no passado) e garantir que o sinal é visto em perfeitas condições e à distância, são tarefas repetidas com precisão, porque um pequeno erro pode custar vidas, desastres ambientais ou perdas financeiras da maior monta. Em silêncio, noite após noite, o faroleiro é o guardião de um ponto de orientação essencial.

Graças a esse esforço, milhares de navios e embarcações, de pesca, mercantes, militares, ou de recreio, vindos dos mais diversos países, encontram um caminho seguro em águas muitas vezes difíceis. O farol é um aviso, uma esperança e uma direção. E, por trás dessa luz, há sempre alguém a cumprir uma missão discreta, mas vital: proteger e orientar quem navega, mesmo sem nunca ser visto.

A história da família Machado constitui um exemplo singular de continuidade geracional ao serviço da rede de faróis dos Açores, refletindo valores de dedicação, sentido de missão e compromisso permanente com a segurança da navegação marítima.

José Humberto Machado, natural das Lajes do Pico, construiu um percurso de vida marcado pelo esforço, pela resiliência e pela entrega ao serviço público. Ainda jovem deslocou-se para a ilha Terceira com os pais, onde o pai exercia funções na Base das Lajes. Aos 13 anos enfrentou a perda da mãe, regressando posteriormente ao Pico, onde iniciou atividade profissional na construção civil.



Foto © Mário Riscado



José Humberto Machado no Farol da Ferraria (1999/2002)



José Humberto Machado (à esquerda) no Farol da Ponta da Ilha (1990)



José Humberto Machado com o seu filho Humberto Manuel Freitas Machado (à esquerda) e o neto Bruno Duarte Machado (à direita) no Farol da Ponta da Ilha (2025)

Determinado a procurar uma atividade mais desafiante e atraente, tomou conhecimento do concurso para faroleiro através de profissionais mais antigos, realizando as provas de ingresso na ilha do Faial. Iniciou funções em 16 de novembro de 1971, sendo colocado no Farol da Ferraria (ilha de S. Miguel). Frequentou posteriormente a Escola de Faroleiros na Direção de Faróis, regressando em 1972 à Ferraria.

Ainda em 1972 foi destacado para o Farol do Arnel (ilha de S. Miguel, Nordeste), o mais antigo dos Açores e de acesso particularmente exigente, onde consolidou experiência técnica e operacional. Em 1974 transitou para o Farol da Serreta (ilha Terceira), ano em que o sismo de 1 de janeiro de 1980, provocou a destruição daquela infraestrutura, obrigando a família a viver temporariamente em condições provisórias até à instalação de habitações modulares.

Em 1982 regressou ao Farol do Arnel, onde permaneceu até 1986, data em que foi colocado no Farol do Topo (ilha de S. Jorge).

Em 1990 assumiu funções no Farol da Ponta da Ilha (ilha do Pico), onde exerceu atividade durante doze anos, período em que se registou a passagem da Peregrinação de Nossa Senhora de Fátima, em 1997. Posteriormente, foi colocado no Farol da Ribeirinha (ilha do Faial), que chefiava aquando do sismo de 8 de julho de 1998. Após o evento sísmico, a guarnição procedeu à desmontagem da lanterna ótica e do respetivo pedestal, salvaguardando o equipamento com vista à sua preservação histórica, não se registando vítimas entre faroleiros residentes e respetivos familiares.

Viria ainda a regressar ao Farol da Ferraria, onde concluiu a sua carreira, aposentando-se em 19 de dezembro de

2002, após trinta anos de serviço dedicados à segurança da navegação marítima.

Mas a história não acaba. O legado da família Machado assume especial relevo pela sua continuidade geracional. O seu filho, Humberto Manuel Freitas Machado, ingressou no curso elementar em 31 de agosto de 1995, sendo destacado para o Farol do Arnel, onde viria a exercer funções de chefia a partir de 2000. Posteriormente passou pelo Farol da Ponta da Ilha, pelo Farol das Contendas (ilha Terceira) e pelo Farol da Ferraria, transitando em 2018 para a Balizagem de Angra, onde foi promovido a Subchefe.

A terceira geração encontra-se igualmente ao serviço. Os seus netos, Faroleiro Auxiliar Bruno Machado, que ingressou nesta carreira em 2024 e exerce funções no Farol do Topo, e o Faroleiro Auxiliar Machado Moniz, também admitido em 2024, atualmente colocado no Farol da Ferraria, são a garantia que a experiência e o conhecimento adquirido ao longo de várias décadas de anos irão ter continuidade ao serviço da Autoridade Marítima Nacional.

Perpetua-se, assim, uma tradição familiar de dedicação, profissionalismo e compromisso com a segurança da navegação marítima, que honra a história dos faróis dos Açores e dignifica a missão dos faroleiros.



Mário Riscado

Faroleiro-Chefe

Com a colaboração da Família Machado



RENOVADAS HISTÓRIAS DA BOTICA ~ 91

A SAÚDE E A *INTERNET*: CRÔNICA DE UMA INVOLUÇÃO ANUNCIADA... OU A HISTÓRIA DE COMO A VERDADE MORREU...

Capuchinho Vermelho:
Avó... a sua voz está tão diferente hoje. Está tudo bem?

Lobo (disfarçado):
É só um resfriado, minha querida. A idade traz destas coisas.

Capuchinho Vermelho:
E... que olhos tão grandes.

Lobo:
São para te ver melhor, menina.

Diálogo entre o Lobo e o Capuchinho Vermelho

Sinto muitas vezes que, no mundo atual, morreu a verdade. Não me refiro especificamente aos grandes eventos políticos, nacionais e internacionais, ao contrário, centro-me na nossa vida de relação quotidiana, comezinhada e diária. Estranhamente, numa época de grandes realizações da humanidade, em que a comunicação é muito fácil (...eu ainda sou do tempo em que as videochamadas eram coisa de ficção científica), nunca se viram tantos atropelos à ciência, tantos desvios à seriedade e tanta inconsideração pelos outros...





A saúde é um bom exemplo deste triste caminho. Durante milénios as doenças infecciosas mataram milhões, e, por exemplo, foram responsáveis por taxas de mortalidade infantil superiores, nalgumas épocas, a 80% dos nados vivos. Com advento da vacinação, doenças mortais, ou gravemente incapacitantes, como a varíola (responsável pela extinção de muitos povos indígenas), foi erradicada. Entre nós, o sarampo, doença com potenciais consequências fatais e gravemente incapacitantes, tornou-se, até há bem pouco tempo, extremamente rara. Muitos outros exemplos poderiam ser elencados como exemplos da sustentada melhoria do conhecimento científico e da sua aplicação prática na saúde...

Verifica-se, agora, um mundo a duas velocidades: um mundo pobre, ainda a lutar pela redução dessas doenças (infecciosas) através da vacinação e, outro mundo, dito moderno e civilizado, onde se afirma a “perigosidade” das vacinas, que, nalguns países desenvolvidos, passaram a ser facultativas. Aquela “perigosidade”, passou a ser publicitada através das redes sociais, por qualquer um disposto a dar a sua opinião, mas também por responsáveis políticos, a maior parte das vezes sem qualquer formação ou prática científica. Esta informação é muitas vezes valorizada ao nível da “verdade absoluta” por muitos dos que os ouvem (...mesmo que a maioria das pessoas saibam que a *internet* tem sido, frequentemente, um veículo privilegiado para a fraude...).

Ora, há uma razão para que as vacinas devam ser obrigatórias: é que, epidemiologicamente, para se atingir um determinado nível de proteção na sociedade é necessário que uma percentagem elevada dos seus membros esteja vacinada. Colocado por outras palavras, a razão por que algumas pessoas conseguem sobreviver sem a proteção das vacinas, deve-se ao facto de que a maioria dos hospedeiros estão protegidos, logo o agente não circula... não se estabelece...

Ora, este dado foi especialmente assim com a recente pandemia por *Covid*, que bem retrata o que atrás se referiu. Esta pandemia atingiu consequências pessoais e económicas de grande dimensão mundial, contudo, pouco mudou os hábitos e as perceções e a prática da maioria das pessoas. O vírus nunca deixou de sofrer mutações e as consequências continuam tão letais como antes, particularmente, para quem não se vacinou recentemente. A verdade é que, no presente tempo, por motivos políticos, económicos, ou porque apenas saiu do radar mediático, não convém dizer que continuam a existir muitas mortes potenciadas pela infeção em causa entre nós, particularmente, porque cada vez menos pessoas se vacinam contra a *Covid*... Assim, por esta e outras doenças civilizacionais, que aumentam a fragilidade, tais como a hipertensão arterial que afeta cerca de metade dos adultos em Portugal, as taxas de mortalidade e morbidade parecem começar a inflétir de uma descida, que parecia consistente. Foi assim no último inverno...

Outro exemplo do valor estratégico das vacinas é de âmbito militar. Se, por exemplo, as vacinas fossem facultativas nas Forças Armadas do mundo, não haveria segura prontidão, já que pelas condições de alojamento e proximidade geral da vida militar, todos podem ficar doentes simultaneamente – As vacinas, são deste modo, um valor importante no âmbito da preparação para o combate.

Há consequências a longo prazo para o tempo atual em que a mentira é rainha e a insustentabilidade científica sai muitas vezes vencedora. Muitas doenças, que possuem va-

cina preventiva, vão ressurgir – o que já está a acontecer em Portugal com o sarampo e outras infeções da infância. Esse facto em conjugação com a deriva civilizacional global, de pouco ou nenhum exercício, incremento da prevalência do excesso de peso e as doenças crónicas que acompanham tal movimento, podem limitar o desenvolvimento humano e a sua longevidade, que até há pouco tempo estavam num momento, contínuo, de crescimento...

Ora, saberá o leitor anónimo, que a saúde sempre acompanhou ao longo da história o desenvolvimento civilizacional de uma sociedade. Foi por isso que grandes saltos aconteceram, muitos ainda válidos hoje, na civilização helénica, ou no auge da civilização árabe (mesmo na Península Ibérica). Naturalmente, a atual involução parece acompanhar a queda moral da civilização, especialmente no Ocidente. Não se esperaria outra evolução num mundo onde os ricos são cada vez mais ricos, a ostentação passou a ser norma e a mentira convincente é natural (...ousou mesmo dizer aceitável), permitindo que os poderosos do mundo atribuam a si próprios todo o conhecimento do mundo, mesmo daquilo que nada sabem.

A humanidade pensante passou a ser controlável, por verdades falsas envolvidas em *néon*, que muitas vezes contagiam até os nossos amigos mais próximos. Vejo agora, na Marinha e fora dela, doentes com obesidade mórbida, por vezes relativamente jovens, que apresentam doença osteoarticular (esqueleto e articulações) grave e incapacitante... Estão surpreendidos pois tinham um avô que trabalhou no campo até aos 90 anos e era magro. Ou aqueles que esperam curas milagrosas, para doenças não valorizadas só porque eram assintomáticas, que, por exemplo, aos 40 anos têm enfartes do miocárdio, mais ou menos extensos e incapacitantes, fruto de anos de descontrolo alimentar, já que “há um médico na *internet* que afirma que o colesterol alto não tem importância”. Só então estas pessoas acreditam que, de facto, a *internet* tudo promete, mas poucas vezes entrega... Afigura-se, para eles, e para quem os trata, que é tarde demais...

Será necessária uma nova mentalidade, para uma mudança do estado de coisas, será um novo ciclo, onde a esperança prevaleça, baseada na verdade científica e no interesse na evolução humana, global, e não no lucro desmedido, imediato e sem olhar a custos... Cada um de nós deve ter a capacidade de saber discernir a verdade, se queremos tentar inverter esta deriva negativa, em que nos encontramos. Eu, que aqui sou o DOC, tenho tentado dar bom testemunho desta ação... Mesmo a quem não a quer ouvir...

Sou frequentemente incompreendido, mesmo por quem culturalmente e pela posição ocupada, deveria desconfiar de tudo o que ouve e lê... Tal como a Capuchinho Vermelho deveria ter desconfiado do Lobo, cujo diálogo está reproduzido no início desta história. Saibam, todavia, os meus fiéis leitores, que o valor da verdade, tem na nossa vida pessoal e na sociedade em que vivemos capacidade para se impor... A verdade vai prevalecer...





VIGIA DA HISTÓRIA ~ 153

PROFISSÕES PERIGOSAS

Estou convicto, e julgo não andar muito longe da verdade, da existência de profissões cujo respectivo exercício é comumente aceite, com apreço e respeito, pelos seus concidadãos, enquanto em relação a outras, eventualmente tão necessárias e importantes quanto as primeiras, o sentimento que suscitam é o diametralmente oposto.

Até ter tido conhecimento do episódio que passo a relatar, a profissão de piloto da barra era uma das que, sem grande margem para dúvidas, incluiria na primeira categoria, tal como julgo sucederia com a grande maioria dos que ainda vão lendo o que por aqui escrevo.

Manuel Luís, piloto da barra da Foz do Douro, quando no dia 22 de Novembro de 1746 seguia no seu bote (1), da cidade do Porto para baixo, possivelmente para o seu local de trabalho, acompanhado unicamente pelo seu sobrinho João da Costa, de 20 anos de idade, eventualmente à “boleia” ou talvez em fase de aprendizagem da profissão, foi repentina e inexplicavelmente atacado a tiro por ingleses que se encontravam a bordo de um paquete, daquela nacionalidade, fundeado no Ouro.

Não foi possível apurar quais os motivos que terão levado os ingleses a agir daquela forma, cujo resultado foi o da

morte do sobrinho do piloto, não sendo igualmente possível apurar o que terá sucedido aos autores do homicídio que, ao abrigo dos acordos estabelecidos com o nosso mais antigo “aliado”, a terem sido julgados, foram-no somente pelas autoridades inglesas no Porto.



Cmdt E. Gomes

(1) A utilização de meios próprios por parte dos pilotos da barra, para o exercício da profissão, era uma prática vulgar já que grande número dos pilotos da barra exerciam cumulativamente actividade na pesca local, estou em crer, aliás, que a profissão de piloto da barra teve origem nos pescadores que pescavam junto das barras dos portos e que, pelo seu conhecimento local, orientavam os navios, por entre os vários obstáculos e dificuldades, que para aqueles portos se deslocavam.

Fonte: Tombo . PT S. João da Foz, Óbitos

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





QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Nº 14

Oeste abre em 1♠ e, após dois Passos, Sul com uma mão que mais parece de um torneio de *Goulash*, faz uma intervenção em 2♣, a qual mostra uma mão bicolor (pelo menos 5-5) em Copas e Paus (convenção *Michaels Precision*). Norte marca 3♦ seguido de 3♥ de Sul e 3ST de Norte. Com apenas uma (no máximo 1 1/2) potencial perdente a Paus e sabendo que Norte tem 2 cartas de Copas, Sul marca o contrato final de 6♥, recebendo a saída de Oeste ao A♠. Analise atentamente as 2 mãos e decida qual a melhor linha de jogo para conseguir cumprir o contrato.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA Nº 14

forma 100% segura não foi sequer necessário baldar um pequeno Pau no A♦. Ao entender-se o morto, Sul recebe duas boas notícias: o 9♥ é uma possível entrada no morto e pode baldar um pequeno Pau para cumprir o contrato. Se o contrato depende essencialmente da distribuição nos adversários das 5 cartas de Paus que lhe faltam. Se estiverem 5-0 não tem qualquer hipótese de cumprir o contrato: mesmo baldando um pequeno Pau no A♦ (para que terá de jogar A♥ seguido de pequena Copas para o 9) terá que ceder os outros 3 pequenos Paus para as 3, 4 e 5 cartas do adversário. Se pelo contrário estiverem 3-2, o cartão é aquilo que se chama "um passeio no parque": A♥ seguido de um pequeno Pau para cortar o morto com o 9, destrunfa e agora a D♣ de Este vai cair debaixo do Rei. 4-1 que vai obrigar a um cartão muito cuidadoso mas que é a que deve ser assumida por Sul de modo a garantir que cumprir o contrato. Sul vai então começar por cortar o A♥ e a pergunta que se coloca é o que jogar na segunda vaza. Destruunfa está fora de questão pois vai necessitar de cortar um pequeno Pau no morto. Tem portanto que começar por jogar Paus. Como? Aqui está a chave do cartão: como está a jogar para uma distribuição 1-4 (Oeste-Este, no caso), não pode jogar A♥ pois o seu Rei vai ser cortado e vai ficar com 2 pequenos Paus para DV de Este. A solução é então jogar A♥ seguido... do 2: vai perder essa vaza, mas Este vai ficar apenas com DV e mesmo que jogue trunfo para encurtar o morto, Sul ganha a vaza com um trunfo alto da sua mão seguido de mais um pequeno Pau cortado no morto com o 9, destrunfa e agora a D♣ de Este vai cair debaixo do Rei de Sul, apurando os restantes pequenos Paus da sua mão, 12 vazas feitas e contrato cumprido. De notar que cartearando desta forma 100% segura não foi sequer necessário baldar um pequeno Pau no A♦.

NORTE (N)

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

SUL (S)

♠	♥	♦	♣
A			A
R			R
D			6
V			5
10			3
8			2
2			

Nascimento Coelho

Ex-CTEN AN

Comentários e/ou sugestões: paulojncelho@gmail.com

SOPA DE LETRAS

Nº 31

- ♠ LEVADIA
- ♠ ENGAÇO
- ♠ BAGUE
- ♠ ATRACAR
- ♠ CABANA
- ♠ DOCAR
- ♠ CABRILHA
- ♠ CADERNAL
- ♠ DRAIVA
- ♠ CAÇONAL
- ♠ DISCO
- ♠ BARBETA
- ♠ ENCAPAR
- ♠ BAIRIL
- ♠ ENCODAR
- ♠ LIAME

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

Dias Matias

SCH CM

SUDOKU

Nº 124

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

FÁCIL

DIFÍCIL

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

FÁCIL

DIFÍCIL

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



NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

CFR M Nuno Miguel Mota Moreira, Capitão do Porto de Lisboa · CFR M Paulo Miguel Faria, Capitão do Porto de Aveiro · CFR M Jorge Manuel Cardoso Godinho, Capitão do Porto de Peniche.

RESERVA

COM M Rui Alexandre Soares Ribeiro Leite da Cunha · CMG AN Eduardo Manuel Vicente de Araújo Lomba · CMG M Pedro Miguel Barros Silva de Ventura Borges · CMG M Hermínio Alberto Sousa Miranda · CMG EN-MEC João Nuno Ferreira de Carvalho · CMG EN-MEC Carlos Jorge Serra Rodrigues Marques · CMG M Paulo Jorge Lourenço Afonso · CMG SEP José Manuel Saraiva de Oliveira · CMG EN-MEC João Filipe Mota Duarte · CFR TSN-ECON João Carlos Barreiro Rodrigues Vacas · CTEN STP João Paulo Lopes Diz · CTEN ST-MEC Paulo Alexandre Guerreiro Marteniano.

REFORMA

CALM MN José Manuel Jesus Silva · CMG SEP Gilberto Lourenço Rosa Ferreira · CFR SEP António José

Sempiterno Ribeiro · CFR MN Carlos Fernando Gomes Cruz Pereira · 2TEN TS João Carlos Gil Mendes · SMOR C Francisco José Gonçalves Gavancho · SMOR M João Paulo Rodrigues Fernandes Chaves · SMOR MQ Jorge Manuel Neto Pereira · SMOR ETS António Manuel Cardoso do Nascimento · SMOR ETI José Vítor da Silva Calado · SCH T António da Costa Fernandes · SCH M Joaquim Manuel Cabeça Pato · SCH FZ Vítor Manuel Sabala Onofre.

FALECIDOS

32160 CMG M REF Manuel Frutuoso Barreiros Jorge · 120055 CFR SEE REF Manuel Ângelo Teixeira da Silva · 388755 1TEN OTS REF José Jerónimo Pacheco · 446354 1TEN OTT REF Celestino Baptista Velez · 929362 SMOR TF REF Vasco Jorge Semedo da Silva · 409256 SMOR FZG DFA REF João Maria Barreto Pires · 1085063 SAJ ARE REF Daniel Martins Santos · 205186 SAJ R REF Carlos Manuel Marinho Alves · 639660 1SAR T REF António José de Carvalho Alves · 254851 1SAR H REF António Guinapo Caeiro · 565459 CAB FZG REF Fernando Antunes Ferreira · 105682 CAB CCT REF António Norte Valador · 84265 CAB TFH REF Manuel Joaquim Batista · 492654 1MAR CM REF Manuel Gomes Ramalho · 32003772 G 1CLA PEM APO João Eduardo Borralho Carapeto.



Rua Leopoldo de Almeida, Nº 8A • 1º andar • 1760-138 Lisboa • PORTUGAL
 Tel.: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826379 | (+351) 969826387 | (+351) 969826388
 E-mail: geral@lissa.pt • www.lissa-lda.com



MEMÓRIAS DO TEJO



Oleo sobre lâmina de cobre 25 x 35 cm | Artista Plástico Abraham Levy Lima

NAU NOSSA SENHORA DA AJUDA E S. PEDRO DE ALCÂNTARA

1759-1834

Considerada na época uma das mais relevantes naus de guerra portuguesas, a nau *Nossa Senhora da Ajuda e S. Pedro de Alcântara* foi lançada à água, na presença da família real, em 1759.

Descrita como um navio de grande porte, navegação à vela, alto bordo e três mastros, foi construída no Arsenal da Marinha, em Lisboa, por Manuel Vicente Nunes (1711-1775), Capitão-tenente ao serviço da Marinha Portuguesa, filho de um carpinteiro que se destacou como um dos melhores do então Arsenal Real da Marinha.

Esta nau tinha um comprimento (quilha) de 55,47 m; Boca: 13,41 m; Armamento: 62 peças e uma lotação de 562 homens, em 1799.

Nas suas viagens destaca-se o transporte de ouro do Brasil para Lisboa, como também a condução de jesuítas expulsos do Brasil para Lisboa.

Após objeto de modernização em 1793, passou a chamar-se *Princesa da Beira* e, mais tarde, foi convertida em nau-cábrea (1831), acabando por ser vendida em 1834.

MARINHA PORTUGUESA EM SELOS (XVIII)

Centenário da Direção de Faróis, 2024



Correios de Portugal - 11 Dia de Circulação

CENTENÁRIO DA DIREÇÃO DE FARÓIS DE PORTUGAL

Sobrescrito de 1.º dia, selos e carimbo de 1.º dia da emissão.

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

A Direção de Faróis, criada por decreto de 23 de maio de 1924, constitui-se como a direção técnica nacional para o assinalamento e posicionamento marítimo.

