

Nº 620 - AGO'26 - €1,50

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



NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA
ENTRE O ATLÂNTICO NORTE E O MAR BÁLTICO



CURIOSIDADES

SABIA QUE A HARPA ESCONDE
UM SEGREDO ARQUITETÔNICO GENIAL?

As suas 47 cordas têm uma "rede sonora" em que cada vibração ecoa em solidariedade com as vizinhas, criando harmônicos fantasmas que dançam como auroras boreais no ar. Os harpistas treinam um "toque bifurcado", lixando as unhas direitas em ganchos para glissandos hipnóticos mantendo as da esquerda polidas para ataques cristalinos, tornando o instrumento um "ser vivo" e responsivo. Com 36 kg e uma tensão de 220 kg no pescoço curvo, posicioná-la em palco é um ritual de equilíbrio ginástico, como acordar um dragão adormecido para libertar a sua magia etérea.

Colaboração da Banda da Armada





SUMÁRIO

- 02 Curiosidades
- 04 Navegando pela Palavra...
Carácter (8)
- 06 Tomadas de Posse | Entregas de Comando
- 13 *Sírius*
De iate real a tesouro museológico
Conclusão
- 16 Guerra no Pacífico – O *Gray Book*
- 22 História e Memória
LDG Cimitarra
Uma viagem de 9 milhas desde Lisboa até Porto Amélia
- 24 Academia de Marinha
- 25 Marinheiros da Esperança
- 26 Dia do Estagiário
6.ª edição
- 27 Notícias
- 28 Motoclube Naval
Estrada, camaradagem e espírito marinheiro
- 29 Convívios e Encontros
- 30 Renovadas Histórias da Botica ~ 94
- 31 Desporto em Dia
- 32 Vigia da História ~ 156
- 33 Quarto de Folga
- 34 Notícias Pessoais | Agenda Cultural
- 35 Passatempo Fotográfico
“Dia da Marinha em Setúbal”
- CC Naus de Pedra em Lisboa

DESTAQUES

- 08 NRP *D. Francisco de Almeida*
Entre o Atlântico Norte e o Mar Báltico
- 10 Dia do Fuzileiro
2026
- 17 Portugal no Golfo Pérsico
Poder Marítimo e continuidade estratégica

Capa

NRP *D. Francisco de Almeida* – Entre o Atlântico Norte e o Mar Báltico

Foto NRP *D. Francisco de Almeida*

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

Paginação eletrónica e produção

What Colour is this?
Rua Roy Campbell, Lote 5, 4.º B
1300-504 Ajuda
info@wcit.pt
Telef. +351 219 267 950
(Chamada para rede fixa nacional)

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 620 / Ano LV
Agosto 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...

Carácter



8

«Obedecer aos próprios sentimentos? Arriscar a vida ao ceder a um sentimento generoso ou a um impulso de momento... Isso não caracteriza um homem: todos são capazes de fazê-lo; neste ponto, um criminoso, um bandido, um corso, certamente superam um homem honesto. O grau de superioridade é vencer em si esse elã e realizar o acto heróico, não por um impulso, mas friamente, razoavelmente, sem a expansão de prazer que o acompanha. Outro tanto acontece com a piedade: ela há-de ser habitualmente filtrada pela razão; caso contrário, é tão perigosa como qualquer outra emoção. A docilidade cega perante uma emoção – tanto importa que seja generosa ou piedosa como rancorosa – é causa dos piores males. A grandeza de carácter não consiste em não experimentar emoções; pelo contrário, estas são de ter no mais alto grau; a questão é controlá-las e, ainda assim, havendo prazer em modelá-las em função de algo mais.»

Friedrich Nietzsche (1844-1900), *A Vontade de Poder*

A noção de carácter remonta à Grécia Antiga. Segundo Heráclito (c.500 - c.450 a.C.) «o carácter de um homem é o seu destino». Para Aristóteles (384-322 a.C.) «os homens são classificados pelo seu carácter, mas é pelas suas ações que são infelizes ou o contrário». Sintetizando, o carácter é o resultado das escolhas feitas paulatinamente, todos os dias. Constitui a componente moral da personalidade e reflete a ética, os valores e as decisões materializadas em escolhas conscientes e nas ações repetidas. És o que fazes e não o que pensas. O filósofo Immanuel Kant (1724-1804) considerava-o um atributo natural e inevitável, que cada pessoa carrega consigo e não pode modificar. Para o psiquiatra Carl Jung (1875-1961) o carácter constituía uma orientação inata, imutável e egoísta. Nesta acepção, cabem o bom carácter, o sem carácter, o mau carácter e até o descharacterizado.

No livro *Olá, Consciência! – Uma viagem pela filosofia*, Mendo Henriques e Nazaré Barros advogam que a nossa «consciência vive da relação entre o eu e os outros. Somos animais dramáticos e precisamos de ser confirmados. Nasceremos numa família. Criamos amizades. Fundamos instituições. A nossa experiência contém uma sucessão e uma direção porque agimos a pensar nos outros. Cada um de nós descobre papéis para representar. Desde crianças, formamos o carácter por meio da educação e da disciplina, mas também da transgressão e da inovação. A consciência permite-nos escolher. Mas nós não deliberamos quem vamos ser. Viver não é reunir materiais para depois lhes sobrepor uma forma. A vida não é um conjunto de ingredientes a que depois se aplica uma receita. A vida é aprendizagem constante e resposta a apelos permanentes. Schopenhauer dizia que nos tornamos quem somos ao descobrirmos o nosso verdadeiro carácter». Urge, pois, conhecê-lo.

Em bom rigor não podemos afastar-nos de quem verdadeiramente somos. Por muito tempo. Do nosso eu mais arreigado. As máscaras são, por definição, tão postíças quanto efémeras, conforme ilustrou Fernando Pessoa (1888-1935):

*«Fiz de mim o que não soube,
E o que podia fazer de mim não o fiz.
O dominó que vesti era errado.
Conheceram-me logo por quem não era e não desmenti,
e perdi-me.
Quando quis tirar a máscara,
Estava pegada à cara.
Quando a tirei e me vi ao espelho,
Já tinha envelhecido.»*

*«Os pensamentos que cada um tem a sós consigo no seu quarto
E os gestos que faz quando ninguém pode ver!
Não saber isto é ignorar tudo, ó raiva,»*

Quando tiramos a máscara somos invadidos pelo sentimento de insularidade. Na orfandade do ego o carácter fica a descoberto. Despojado e envergonhado qual Adão e Eva após ingerirem o fruto proibido. Num ápice tomamos consciência da nossa nudez mais intrínseca. Desde o dia em que nascemos até à nossa morte a única pessoa com quem vivemos, sempre e incessantemente, é connosco próprios. Com a criatura que todas as manhãs contemplamos no espelho. Quem sou eu para mim? Que pretendo eu ocultar que eu próprio não saiba já? São questões que se impõem. «*Todos veem o que tu aparentas, poucos sentem aquilo que tu és, e esses poucos não se atrevem a contrariar a opinião dos muitos*», diz Nicolau Maquiavel (1469-1527) em *O Príncipe*. Para Goethe (1749-1832) «*nada revela mais o carácter de um homem do que aquilo que o faz rir*»...

Mais cedo ou mais tarde somos colocados perante esse embate inelutável, como terá expressado o poeta chileno Pablo Neruda (1904-1973): «*Algum dia em qualquer parte, em qualquer lugar indefectivelmente te encontrarás a ti mesmo, e essa, só essa, pode ser a mais feliz ou a mais amarga das tuas horas*». Encontrarmo-nos connosco é uma inevitabilidade. Longe da imagem disfarçada pelas máscaras sociais, da personagem sustentada e das autojustificações que alimentamos. É o momento em que, sem distrações nem falsidades, nos cansamos de fugir. De aparentar e de dissimular. De fingir. Como nos diz a canção *The Great Pretender* (1955), magistralmente entoada pelo agrupamento *The Platters* e, mais recentemente, pelo enorme Freddie Mercury (1946-1991), também ele um grande fingidor.

Depararmo-nos – finalmente – com quem de facto somos, sem os filtros para lidar com o mundo exterior, pode muito bem ser hora mais feliz ou a mais dramática de toda a nossa existência. A mais feliz se, no espelho da alma, reconhecemos verdade, coerência, coragem e integridade. Confirmarmos estar em casa, dentro de nós. Sentimos afago e encontramos paz na nossa verdadeira essência. A hora mais



amarga é o reverso. Se nunca estivemos verdadeiramente em nós esse momento charneira dita o fim do sortilégio e deixamos de nos reconhecer. De todo. Vítimas da arte de fuga decorrente da tergiversação e das oscilações dúbias. *Malgré-lui!* Nesse (re)encontro depara-se-nos a total desconexão entre quem se é verdadeiramente e quem durante décadas se fingiu ou se pretendeu ser. A figura refletida no espelho não condiz com quem aparentamos ser. Sobressaem, então, falsidade, incoerência, cobardia e desonestidade. Preço justo por haveremos atraído a nossa (in)genuidade e abraçado uma vida espúria. No limite poderemos até querer repudiar quem somos – *too late my friend!* – por intolerável coabitação com a criatura que encarnamos. «*No seu íntimo travava-se uma luta invisível entre muitos sentimentos contrários e inconciliáveis, movida principalmente pelo contraste entre a grandeza que sentia na sua alma e a miséria e fraqueza daquilo que era capaz de exprimir e revelar perante os outros. Por isso sentia-se sempre um pouco confuso e embaraçado perante o mundo*», desabafa, por interposta personagem, o escritor sérvio Ivo Andrić (1892-1975) em *A Ponte sobre o Drina*. Na mais amarga das horas constatamos, sem espanto, que nos pautámos por propósitos alheios à nossa essência. Que ignorámos os nossos valores mais genuínos. Como laborar no erro jamais conduz a melhor resultado é sempre preferível que esta segunda hora chegue com a maior brevidade possível. A tempo de (re)construirmos o “eu” com quem seja agradável (con)viver. «*Por muito que um homem aprenda, nunca aprende a ser quem não é*», confessou Fernando Pessoa nas páginas da *Athena – Revista de Arte*, publicação da qual seriam editados apenas cinco números, entre outubro de 1924 e fevereiro de 1925. Se para Voltaire (1694-1778) «*não é uma perspicácia superior que faz os homens de Estado, é o seu carácter*», para Abraham Lincoln (1809-1865) «*quase toda a gente consegue suportar a adversidade, mas se quisermos testar o carácter de um homem dêem-lhe o poder*».

Hannah Arendt (1906-1975) dizia ser «*característico das «pessoas vis» o estar «em desacordo consigo mesmos» e dos homens perversos o evitar a sua própria companhia; a alma deles está revoltada contra si própria. Que espécie de diálogo se pode travar consigo mesmo quando a alma não está em harmonia, mas sim em guerra consigo?»* É a existência transformada em desassossego, a título permanente. Por conseguinte, a ausência de descanso e a convivência com a imagem refletida no espelho torna-se intolerável, como diz de si para si o atormentado rei Ricardo III na obra homónima de William Shakespeare (1564-1616): «*O que receio? Eu mesmo? Não está aqui mais ninguém: Ricardo ama Ricardo: isto é, eu sou eu. Está aqui algum assassino? Não. Sim, estou eu: Então foge: o quê? De mim mesmo? Grande razão para isso: Não vá eu vingar-me. O quê! Eu de mim próprio? Ai! Amo-me a mim mesmo. Por que motivo? Por algum bem que eu próprio tenha feito a mim mesmo? Oh, não: infelizmente. Odeio-me antes por atos odiosos come-*

tidos por mim. Sou um vilão. No entanto minto, não o sou. Louco, fala bem de ti: louco não te lisonjeies.»

Passamos assarapantados pela vida. O tempo escorre e nada parece evoluir interiormente. Para alcançar a harmonia e encontrar o equilíbrio há que vencer sombras e diluir tensões internas. Eliminar fantasmas. Momentos há, na nossa vida, em que sentimos necessidade de repudiar o dédalo durante décadas entretecido. De nos retirarmos para um lugar isolado – leia-se, sagrado – para nos (re)encontrarmos com o fundamental. É preciso deitar contas à vida, entender quem somos verdadeiramente, onde estamos, com que valores vivemos e com que forças podemos ainda contar. Remover o supérfluo e focar no que confere sentido à nossa existência. Mais tarde ou mais cedo todos precisam de se (re)encontrar com quem verdadeiramente são. Nesse momento limite o desfecho é invariavelmente singular. Angular. Irrepetível e obscenamente sábio. Cristalino e incontornável.

Não constituindo propriamente uma descoberta recente, por que razão não nos ocorre mais cedo a preclara constatação que o poeta persa Jalaladim Rumi (1207-1273) nos legou? «*Ontem, era esperto, por isso queria mudar o mundo. Hoje, sou sábio, por isso comecei a mudar-me a mim mesmo.*» Aos mais interessados em conhecer a autenticidade do seu carácter fica a sugestão para o remanso estival. Desconectem-se total e integralmente. De tudo. Posto isto – tarefa que não é garantidamente alcançável – desliguem-se de todas as preocupações que recorrentemente vos avassalam e, uma vez atingido o silêncio interior – momento de inconfundível pureza – confrontem a vossa consciência com a mais prosaica das questões:

– Quem sou eu quando estou sozinho?

«Mas o facto de os homens passarem tanto tempo a falar sobre nada, a contar uns aos outros as mentiras que ouviram uns dos outros ou a perder o seu tempo em escândalos, difamações, calúnias, obscenidades e ridículo, mostra que as nossas mentes são deformadas por uma espécie de desprezo pela realidade. Em vez de nos adaptarmos ao que é, distorcemos tudo ao nosso redor, nas nossas palavras e pensamentos, para acomodar a nossa própria deformidade. [...] Aquilo que somos deve ser procurado nas profundezas invisíveis do nosso ser, não no reflexo externo das nossas ações. Devemos encontrar o nosso verdadeiro eu, não na espuma provocada pelo impacto do nosso ser nos seres que nos rodeiam, mas na nossa alma, que é o princípio de todas as nossas ações.»

Thomas Merton (1915-1968), *Nenhum Homem é uma Ilha*



António Manuel Gonçalves

CFR

Antigo Comandante do NRP Sagres (2015-2017)



TOMADAS DE POSSE | ENTREGAS DE COMANDO

DIRETOR CULTURAL DA MARINHA

No passado dia 8 de maio o CALM Carlos Manuel Parreira Costa Oliveira Silva tomou posse como Diretor da Direção Cultural da Marinha, sucedendo no cargo ao VALM Edgar Bastos Ribeiro. A cerimónia decorreu nas Instalações Centrais de Marinha, em Lisboa, e foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), Almirante Jorge Nobre de Sousa.

Na sua intervenção, o novo Diretor destacou a responsabilidade singular da Direção Cultural no apoio à representação institucional, no reforço da comunicação estratégica e na garantia de que a memória coletiva da Marinha permanece viva, acessível e relevante para as gerações presentes e futuras. Salientou, ainda, que a riqueza cultural da Marinha é extraordinária e está presente em todos os Órgãos de Natureza Cultural que, diariamente, trabalham para preservar e divulgar este legado.

Neste sentido, o CALM Oliveira Silva identificou três eixos estratégicos para os próximos anos. O primeiro foca-se na valorização e modernização do património, aliando a preservação à acessibilidade através do investimento na digitalização, na modernização das exposições e na utilização de novas tecnologias que aproximem o público da história naval portuguesa. O segundo eixo visa o reforço da projeção institucional e da ligação à sociedade civil, pretendendo que a Direção Cultural se afirme como um vetor essencial da comunicação estratégica da Marinha, promovendo a sua presença no espaço público e aproximando a Instituição dos cidadãos, com especial foco nas novas gerações. Por último, o terceiro eixo tem como objetivo potenciar a integração da cultura na identidade organizacional. O Diretor empossado defende que a cultura não deve ser vista como um domínio isolado da componente operacional; pelo contrário, deve ser integrada na formação, na liderança e no espírito de corpo, sublinhando que conhecer a história naval e compreender o legado dos que nos antecederam é fundamental para formar militares mais conscientes, motivados e preparados para os desafios do futuro.



Foto STEN TN (DSG) Eva Ferreira

Para além da dimensão formal das suas competências, o CALM Oliveira Silva sublinhou a relevância da dimensão humana na gestão, focada no trabalho de equipa, na valorização do conhecimento existente, no incentivo à inovação e na criação de condições para que todos os que servem nesta Direção possam dar o seu melhor.

Como referido no seu discurso, a história da Marinha é uma história de coragem, de conhecimento, de inovação e de serviço ao país. É este o legado que cumpre continuar a contar, de forma que a cultura permaneça, ininterruptamente, como um fator de identidade, de coesão e de projeção nacional.

Por fim, tomou a palavra o CEMA e AMN, Almirante Jorge Nobre de Sousa, que sublinhou as necessidades de foco: por um lado, na preservação do património que nos está confiado, reputando de fundamental proceder à intervenção para a climatização do Arquivo Histórico onde estão à nossa guarda documentos do património coletivo de valor incalculável e, como tal, cumpre-nos, enquanto detentores da custódia desses documentos, ter as condições essenciais à sua preservação; e, por outro lado, na modernização do Museu de Marinha, tornando-o mais apelativo e inter-geracional, seja nas exposições permanentes, seja naquelas que temporariamente vão mostrar aos portugueses aquilo que a Marinha foi, que é e que pretende continuar a ser.



Colaboração da **DIREÇÃO CULTURAL DA MARINHA**

SÍNTESE CURRICULAR

O CALM Carlos Manuel Parreira Costa Oliveira Silva nasceu em 1964, em Lisboa, tendo ingressado na Escola Naval em 1981, onde concluiu o curso de Marinha em 1986.

Durante a sua carreira na Marinha, desempenhou diversas funções embarcado e funções de estado-maior, tendo comandado o NRP *Bérrio*, a Força Naval Portuguesa e a Esquadilha de Navios de Superfície.

Como oficial general, desempenhou as funções de Diretor de Pessoal, 2.º Comandante Naval e Chefe do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada. Transitou para a reserva em 1 de dezembro de 2021. Assumiu as funções de Diretor Cultural da Marinha em 8 de maio de 2026.

Ao longo da sua carreira foi agraciado com diversas condecorações.

O CALM Oliveira Silva é casado e tem dois filhos.



DIRETOR DE PESSOAL

Realizou-se no dia 23 de julho, na sala Lusíada da Direção de Pessoal, a cerimónia da tomada de posse do CMG Adelino Costa Cabral como Diretor de Pessoal, cargo que vinha a ser desempenhado pelo COM David Almeida Pereira, desde outubro de 2024.

A cerimónia, presidida pelo Superintendente do Pessoal, VALM Rodrigues Pinto, contou com a presença de diversas entidades militares. O Superintendente do Pessoal realçou o excecional mérito, competência e dedicação, com que o COM David Almeida Pereira desempenhou as exigentes funções de Diretor de Pessoal.

O CMG Adelino Costa Cabral, no seu discurso referiu que o verdadeiro centro de gravidade da nossa instituição são as pessoas que, todos os dias juram servir Portugal na Marinha. Valorizar, atrair, capacitar e desenvolver o talento humano é prioridade para garantir uma Marinha forte e preparada para o futuro.

Salientou ainda que devemos prosseguir como valores inegociáveis, o rigor, a credibilidade e o respeito. Estes princípios são a base de uma cultura organizacional sólida, onde a justiça, a confiança e a coesão fortalecem a missão. Nada substitui o exemplo e a dedicação das pessoas que servem com orgulho e responsabilidade.

Ao CMG Adelino Costa Cabral, os maiores sucessos no desempenho do novo cargo.



Colaboração da **DIREÇÃO DE PESSOAL**



Fotos SCH A Ferreira Dias



SÍNTESE CURRICULAR

O CMG Adelino Costa Cabral nasceu em Lisboa em 13 de junho de 1969. Ingressou na Escola Naval em 1987, concluindo o curso de Marinha em 1992 e, concomitantemente, a licenciatura em Ciências Militares Navais.

No mar exerceu funções como oficial de guarnição nos navios-patrolha NRP *Save* e NRP *Zambeze*, nas corvetas *João Coutinho* e *Oliveira e Carmo* e na fragata *Comandante Sacadura Cabral*. Comandou a lancha de fiscalização *Dragão* e o navio reabastecedor *Bérrio*.

Em terra, prestou serviço no Comando Naval, no Estado-Maior da Armada; na Superintendência do Pessoal, na Direção de Pessoal, na Unidade Politécnica Militar e no Instituto Universitário Militar (IUM).

É especializado em Comunicações e Guerra Eletrónica. É reconhecido como Especialista em Segurança Militar, pela Unidade Politécnica Militar. Possui um Mestrado em Gestão de Recursos Humanos, pelo ISCTE-INDEG, uma Pós-graduação em Assessoria de Comunicação, pela UAL, o Curso de Defesa Nacional, pelo IDN, o Curso Geral Naval de Guerra, pelo ISNG, o Curso de Promoção a Oficial General, pelo IUM, assim como diversos cursos de atualização e aperfeiçoamento.

No decorrer da sua carreira foi agraciado com diversos louvores e condecorações.

O Comandante Adelino Costa Cabral é casado e reside na zona de Almada.

NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA

ENTRE O ATLÂNTICO NORTE E O MAR BÁLTICO

Entre 8 de abril e 5 de junho, o NRP *D. Francisco de Almeida* integrou o **Standing NATO Maritime Group 1** (SNMG1), como Força Nacional Destacada, reafirmando o compromisso de Portugal para com a dissuasão e defesa coletiva, segurança cooperativa e prevenção de crises no espaço Euro-atlântico. Durante este período, o navio percorreu 11.103 milhas náuticas e operou desde o Oceano Atlântico Norte, Mar Báltico e até ao Mar do Norte, contribuindo desta forma para a postura protagonizada pela *North Atlantic Treaty Organization* (NATO) num contexto marcado pela crescente instabilidade do panorama internacional.

Num contexto internacional caracterizado pela competição estratégica no continente europeu, e face à crescente importância económico-militar do flanco Norte da NATO, a participação nacional no SNMG1 constituiu uma demonstração da capacidade da Marinha Portuguesa para integrar forças multinacionais de elevada prontidão e flexibilidade operacional, contribuindo, em simultâneo, para a salvaguarda dos interesses nacionais e para o reforço da segurança coletiva dos Estados Aliados.

OPERAÇÃO BRILLIANT SHIELD

Decorrente da missão atribuída pelo Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, o navio integrou o Grupo-Tarefa 441.01 afeto à Operação *Brilliant Shield* da NATO, desenvolvendo atividades de vigilância marítima, reforço do *Maritime Situational Awareness* (MSA) e participação em exercícios multinacionais. De forma a dotar o navio das capacidades adequadas a esta missão, embarcaram uma equipa de mergulhadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 2 (DMS 2), uma Equipa de Fuzileiros do Destacamento de Abordagem, um Destacamento de Helicópteros com o respetivo *Lynx MK 95A* e, entre outros elementos em reforço, um oficial médico naval e um elemento do Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais (CADOP), reforçando a flexibilidade e capacidade de resposta desta Unidade Naval.

No quadro da Operação *Brilliant Shield*, o NRP *D. Francisco de Almeida* integrou, entre 18 de abril e 11 de maio, a

Enhanced Vigilance Activity (eVA) *Baltic Sentry*, sob controlo operacional do *Commander Task Force Baltic*. Esta operação tem como principais objetivos reforçar a vigilância marítima e a proteção das *Critical Underwater Infrastructures* (CUI) no Mar Báltico, contribuindo para os efeitos estratégico-militares de *Presence*, *Reassurance* e *Deterrence* da NATO nesta região. Durante este período, o navio desenvolveu inúmeras ações de vigilância, contribuindo para o incremento do conhecimento situacional marítimo naquela área de operações, tendo, ainda, realizado diversos exercícios de oportunidade de natureza conjunta e combinada, demonstrativos da elevada prontidão, interoperabilidade e valor operacional do navio.

eVA BALTIC SENTRY

Assim, no âmbito da eVA *Baltic Sentry* foram realizadas três interações com as missões *Baltic Air Policing* (BAP), nomeadamente, com aeronaves francesas e portuguesas a operarem a partir das bases aéreas de Siauliai (Lituânia) e Ämari (Estónia) respetivamente, promovendo a integração entre a componente marítima e os meios aéreos da Aliança responsáveis pelo policiamento do espaço aéreo, na região do Mar Báltico. Estas atividades reforçaram a interoperabilidade da NATO e demonstraram a capacidade do NRP *D. Francisco de Almeida* para operar eficazmente em cenários de elevada exigência tática.





Paralelamente, durante esta fase, o NRP *D. Francisco de Almeida* realizou exercícios de oportunidade com outras Unidades Navais presentes naquela Área de Operações, incluindo atividades com navios de França e Polónia, permitindo consolidar Técnicas, Táticas e Procedimentos Aliados e reforçar a interoperabilidade entre forças da NATO.

DYNAMIC MONGOOSE

Concluída a participação na eVA *Baltic Sentry*, o navio integrou o exercício *Dynamic Mongoose 2026* (DMON 26) — o exercício de luta antissubmarina mais relevante da NATO no Oceano Atlântico, em 2026. Num cenário de elevada complexidade tática, o exercício contou com um conjunto alargado e diversificado de meios navais e aéreos, incluindo a participação do NRP *Tridente* e do *Carrier Striker Group* (CSG) do Reino Unido, liderado pelo HMS *Prince of Wales*. Deste modo, no decorrer do exercício, para além das 11 Unidades Navais participantes, foi possível operar com 4 aeronaves de patrulha marítima (incluindo uma aeronave P-3C CUP+ da Força Aérea Portuguesa) e helicópteros orgânicos, proporcionando um treino exigente e realista, incrementando a interoperabilidade entre meios de 8 diferentes Estados-Membros da Aliança.

VISITA DE PORTO A PONTA DELGADA

Complementarmente às atividades de natureza militar, a missão constituiu igualmente uma oportunidade para afirmar a presença e o compromisso da NATO, no espaço geográfico do Oceano Atlântico Norte. A visita de porto a Ponta Delgada, no período de 3 a 6 de junho, dos navios integrados no SNMG 1, assinalou o regresso desta força naval ao Arquipélago dos Açores. Durante esta estadia, realizou-se a bordo do NRP *D. Francisco de Almeida* uma receção protocolar que contou com a presença de diversas entidades regionais e locais, bem como representantes das guarnições dos restantes navios da força atracados naquele porto.

Com efeito, esta visita de porto evidenciou a relevância geoestratégica crescente do Arquipélago dos Açores enquanto ponto de apoio fundamental para a ligação transatlântica, nos seus diversos domínios, bem como à segurança marítima da Aliança Atlântica.

Após a desintegração do SNMG1, o NRP *D. Francisco de Almeida* participou nas comemorações do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas, na ilha Terceira, reforçando a ligação da Marinha à comunidade açoriana e projetando a presença militar nacional num momento de elevado simbolismo.

CONCLUSÃO

A integração do NRP *D. Francisco de Almeida* no SNMG1, entre 8 de abril e 5 de junho de 2026, constituiu uma demonstração inequívoca da capacidade da Marinha Portuguesa para projetar e sustentar uma Unidade Naval numa força naval de elevada prontidão e flexibilidade da NATO. Neste quadro, o navio contribuiu nomeadamente para o incremento da interoperabilidade, para incremento do conhecimento situacional marítimo e para a proteção das infraestruturas críticas marítimas da Aliança no Oceano Atlântico Norte, Mar Báltico e Mar do Norte. No atual contexto de competição estratégica, Portugal reafirmou, através da Marinha, o compromisso com os princípios e valores da NATO.



Colaboração do **COMANDO DO NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA**



DIA DO FUZILEIRO

2026

No primeiro sábado de julho, como já é tradição desde 2009, a Escola de Fuzileiros voltou a abrir portas a milhares de fuzileiros, familiares, amigos e parceiros institucionais para mais uma edição do “Dia do Fuzileiro”.

Este ano, o evento teve lugar a 4 de julho, mantendo a inspiração de sempre: camaradagem, espírito de corpo, confraternização intergeracional e forte ligação entre o passado, o presente e o futuro do Corpo de Fuzileiros (CF).

Inspirado no conceito que tem guiado este encontro anual — “Abrir as portas da Escola de Fuzileiros aos fuzileiros e seus familiares, com uma cerimónia militar demonstrativa das atuais capacidades, um almoço-convívio juntando antigos e atuais fuzileiros... e haja conversa até ao fim do dia” (CALM Picciochi, in *O Desembarque*, Ed. 42, pp.19.) — o Dia do Fuzileiro é hoje uma referência incontornável no calendário da comunidade dos fuzileiros.

“NINGUÉM FICA PARA TRÁS!”

Este ano, porém, o evento assumiu uma dimensão adicional, marcada por um forte sentido solidário. Na sequência das intempéries que, no início do ano, afetaram gravemente grande parte do território nacional — em especial na zona centro — o CF deu, uma vez mais, resposta pronta e eficaz no apoio às populações, mobilizando meios e pessoal em 15 municípios sob o lema “Ninguém fica para trás!”. Também a Associação de Fuzileiros (AFZ) e as suas delegações e núcleos desenvolveram iniciativas solidárias, em linha com o humanismo que sempre caracterizou os fuzileiros.

Foi nesse espírito que a edição de 2026 do Dia do Fuzileiro integrou uma vertente solidária, visando apoiar instituições ainda afetadas pelos estragos provocados pelo mau tempo. A AFZ promoveu uma mobilização alargada junto das comunidades onde se inserem as suas atividades, com o objetivo de angariar donativos e bens destinados a duas entidades: o “Agrupamento de Escuteiros 674”, no concelho de Pombal, para apoio à reconstrução e reequipamento da sua sede, e a “Associação Social Cultural e Desportiva de Casal Galego”, na Marinha Grande, contribuindo para a aquisição de um gerador de emergência e para o reequipamento da sua lavandaria.

Para facilitar esta campanha, foi igualmente disponibilizada uma conta bancária da AFZ para receção de donativos. Em paralelo, os municípios afetados foram convidados a associar-se à iniciativa, divulgando o respetivo património turístico e cultural em espaços próprios, criando assim uma oportunidade de promoção local e dinamização económica. Também os parceiros habituais do evento — já mais de trinta — se voltaram a juntar à causa, reforçando a longa tradição de cooperação e partilha de valores que distingue o Dia do Fuzileiro.

ATIVIDADES PARA TODAS AS IDADES

Como tem sido habitual, o programa de 2026 foi marcado por uma grande diversidade de atividades, pensadas para todas as idades e interesses. As crianças tiveram, uma vez mais, um lugar de destaque, com um reforço claro das opções de diversão: trampolins, insufláveis, matraquilhos, espaço futebol dinamizado pela Fundação Benfica, piscinas com presença de elementos do Instituto de Socorros a Náufragos, animador infantil e mascotes em permanente interação com os mais novos.

A vertente desportiva e lúdica incluiu também o já tradicional torneio organizado pela Benfica Escolas de Futebol Barreiro, parceiro de longa data, que logo pela manhã preparou o campo sintético da Escola de Fuzileiros para acolher o “Torneio Dia do Fuzileiro”, agora integrado no calendário competitivo da instituição e assinalando o encerramento do ano formativo. Nesta edição participaram cerca de 50 jovens atletas.



Desde cedo, na Porta de Armas, começaram a chegar viaturas particulares e autocarros da AFZ, das suas delegações e núcleos, bem como da Delegação dos Fuzileiros Motociclistas, que também marcou presença com as suas motos. Um dos primeiros pontos de passagem dos visitantes foi a zona do ginásio e áreas adjacentes, onde decorria o processo de inscrição nas várias atividades.

No espaço da AFZ, instalado no Ginásio Professor Ricardo Ferraz e coordenado pela Sócia de Mérito Ana Duarte, concentraram-se várias iniciativas: área de *merchandising* e livros, a Rádio *Filhos da Escola*, banca de cutelaria do camarada António Moço e os relógios comemorativos da Sociedade de Relojoaria Independente de Almada (SRI).

ATIVIDADES CULTURAIS E EXPOSIÇÃO DE CAPACIDADES

Pelas 08h45, no exterior da capela, celebrou-se uma missa de ação de graças, com a presença de numerosos camaradas e familiares. Seguiram-se as atividades lúdicas e culturais, distribuídas por todo o espaço da Escola.



No Museu do Fuzileiro decorreram visitas, uma prova de vinhos promovida pela Adega Banda d'Além, a atuação do Grupo Polifónico do Clube de Sargentos da Armada e a apresentação do livro “Do discurso do Cacheu ao Peso [in] amovível dos Interesses – prenúncio e avisos, hoje factos”, da autoria do CMG FZE REF Vidal de Rezende.

Entre as propostas disponíveis destacaram-se: *slide* gigante, parede de escalada, tenda *Air Soft*, jogos tradicionais dinamizados pelo Presidente da Delegação de Fuzileiros da Beira Alta – Ilídio Magueja, batismo de mergulho com o apoio dos Mergulhadores da Armada, passeios de Chai-mite com a Associação Portuguesa de Viaturas Militares Antigas, aulas de *yoga* e *zumba*, condução todo-o-terreno (TT) na pista TT da EF, a cargo do Clube TT de Oeiras, exposição de modelismo promovida pela Associação de Modelismo de Almada, demonstrações de Jogo do Pau pela Escola do Jogo do Pau da Moita, passeios em *side-car*, atividades com o Clube de *Karaté* do Barreiro, orientação em família, passeios em viaturas clássicas e sessões de *test-drive* em modelos disponibilizados por marcas parceiras.

As atividades em botes de assalto só puderam realizar-se durante a tarde, devido às condicionantes da maré, mas mantiveram a habitual adesão e entusiasmo.

Na vertente expositiva, o público pôde ainda conhecer uma viatura *pick-up* do Instituto de Socorros a Náufragos, com a respetiva guarnição de Vigilância e Salvamento, experimentar o sistema de realidade virtual do Centro de Recrutamento da Armada e observar viaturas do Núcleo Museológico de Viaturas Antigas da Marinha, à guarda da Direção de Transportes, entidade que participa regularmente no Dia do Fuzileiro desde 2015.

Na parada esteve igualmente em exposição um helicóptero *Lynx MK95A*, disponibilizado pela Esquadilha de Helicópteros da Marinha, bem como um dispositivo operacional

estático com equipamento e armamento do Corpo de Fuzileiros e outro da “Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados (CEOV)”, apresentando meios aéreos e terrestres não tripulados e o posto de comando utilizado no apoio às intempéries ocorridas no início do ano.

A estes meios juntaram-se ainda viaturas antigas de clubes e associações, como o *Lisboa Kourt Café* (Porsche) e do *Clube Mercedes Benz* (MB) Portugal, viaturas recentes e modelos invulgares de algumas marcas, entre os quais os MB Classe G e a única *Tesla Cybertruck* da Península Ibérica, que suscitaram particular curiosidade entre os visitantes.

CERIMÓNIA MILITAR E HOMENAGEM AOS CAMARADAS FALECIDOS

A emblemática “Pista do Lodo”, sempre um dos pontos de maior atração, voltou a ser vencida pelos mais destemidos, numa evocação de tempos passados e do espírito de superação que caracteriza os fuzileiros.



Pelas 11h00, com a presença do Comandante Naval, VALM Salvado de Figueiredo, que presidiu ao evento, realizou-se uma videoconferência com fuzileiros em missão no estrangeiro. Seguiu-se o momento mais solene do dia: a homenagem aos fuzileiros já falecidos.

Na cerimónia militar estiveram em parada a Fanfarra da Armada, um pelotão de alunos do Curso de Fuzileiros e o Pelotão de Veteranos da AFZ. Ladeando o Monumento ao Fuzileiro, encontravam-se um bloco de estandartes heráldicos das atuais unidades de Fuzileiros, um bloco de guiões das antigas unidades de Fuzileiros, dos DFE e das Companhias de Fuzileiros, bem como os guiões e a flâmula da AFZ e das suas delegações e núcleos, transportados por porta-guiões veteranos da AFZ.



O Pelotão de Veteranos, sob o comando do SMOR FZE REF José Talhadas, membro permanente do Conselho de Veteranos e Sócio de Mérito da AFZ, desfilaram no final em continência à entidade que presidiu à cerimónia, num gesto de reconhecimento e respeito pela história e pelo serviço prestado à Pátria.

CONVÍVIO, SOLIDARIEDADE E ENCERRAMENTO

O almoço-convívio teve início pelas 12h30, seguindo o formato *street food* já característico do evento, com destaque para o habitual “Menu Fuzito – Futuro Fuzileiro!”, especialmente dedicado às crianças.

A tarde prosseguiu com animação musical assegurada pela Banda DA (Direção de Abastecimento), a DIXIELAND da Banda da Armada, DJ FUZO e por Mário Violante, culminando com a atuação do fadista Luís Caeiro, acompanhado por Nuno Cirilo na guitarra e por Lelo Nogueira na viola de fado, músico que durante mais de vinte anos acompanhou Amália Rodrigues.



O momento encerrou em ambiente de grande emoção e forte aplauso, perante os milhares de participantes que, mesmo sob um calor intenso, fizeram questão de estar presentes e já deixaram a promessa de regresso no próximo ano.

Em simultâneo, e com o propósito de reforçar o apoio às instituições beneficiárias da campanha solidária, decorreram ainda momentos gastronómicos com a confeção de pastéis de nata e cuscus transmontanos, dinamizados por militares das classes TFH e TFP, que quiseram igualmente contribuir com o seu trabalho para a causa.



Pelas 16h30, teve lugar a sessão de encerramento da ação solidária, apresentada pela Sócia Fundadora da Delegação das Mulheres da Associação de Fuzileiros, Joana Freitas Araújo. Subiram ao palco representantes das instituições apoiadas, dos respetivos municípios, do Comandante do Corpo de Fuzileiros e do Presidente da AFZ, num momento de grande significado para todos os presentes.

De particular relevo foi a formalização da entrega do gerador de 22 kVA, obtido pelo Núcleo de Fuzileiros da Suíça, destinado à IPSS Monte Galego, no âmbito desta vertente solidária.

UMA PALAVRA FINAL

A todos os militares e trabalhadores civis do CF, em especial à guarnição da Escola de Fuzileiros, aos organismos da Marinha e à AFZ, fica uma palavra de reconhecimento pelo empenho e dedicação sem os quais um evento desta dimensão seria muito mais exigente de concretizar.

Uma referência especial merece ainda o compromisso dos camaradas veteranos, que continuam a garantir que a memória das antigas Unidades de Fuzileiros não se perca, assumindo com orgulho o papel de porta-guiões, integrando o Pelotão de Veteranos e prestando, assim, homenagem ao serviço que outrora dedicaram à Pátria.

O Dia do Fuzileiro 2026 voltou, assim, a afirmar-se como uma celebração maior da identidade dos fuzileiros: uma festa de convívio, memória, capacidade operacional, cultura e solidariedade, em que, mais uma vez, se provou que entre fuzileiros — e para com todos os que deles precisam — “Ninguém fica para trás”.



SÍRIUS

DE IATE REAL A TESOURO MUSEOLÓGICO

CONCLUSÃO

O REGRESSO À ESCOLA NAVAL

Com a revolução de 1974 e a consequente extinção da Legião Portuguesa e Brigada Naval, o *Sírius* regressa novamente à Escola Naval (EN). Foram realizados diversos trabalhos no Arsenal do Alfeite com vista à sua recuperação. Findo o período de fabricos, o palhabote passa a estar amarrado a uma boia na bacia de manobras do Alfeite, conhecida como boia do CNOCA, com dois cabos de cadeira passados a terra. O professor de marinharia da EN assumia as funções de Comandante do *Sírius*. O Comandante Medeiros Ferreira assumiu essas funções, mas praticamente não saiu com o navio, por achar que não tinha condições de segurança.

O então Comandante Castanho Paes destacou para a EN em 1979, assumindo os cargos de professor de marinharia e de Comandante do *Sírius*. Este avaliou as suas condições de navegabilidade. A embarcação não metia água, mas tinha um problema no sistema propulsor. A máquina funcionava, contudo, tinha limitações na transmissão e embraíagem, que não davam impulso à embarcação. O problema foi contornado com a utilização de um bote zebro com um motor de 20 cavalos. Este era amarrado numa das alhetas do palhabote e auxiliava-o nas manobras. A navegação, posteriormente era feita à vela. Nos dias de pouco vento era mais problemático e stressante, uma vez que havia muitos navios fundeados no Tejo e facilmente se ficava em rumos de colisão.

O *Sírius* começou assim a fazer embarques de fim de semana de cadetes, em complemento ao *Vega* e ao *Ribeira Grande*. Embarcava entre 8 a 12 cadetes em instrução, pon-do em prática os seus conhecimentos de marinharia, navegação e incrementando a sua formação marinheira. Um dos mestres da EN assumia as funções de mestre do navio. A guarnição tinha mais um ou dois marinheiros. Entre 1980 e 1983 efetuou cerca de 40 embarques. As navegações eram feitas entre sexta-feira e sábado, maioritariamente no gargalo do Tejo e Mar da Palha, pernoitando parte da noite fundeado. Na maioria das vezes fundeava em São José de Ribamar, contudo também praticou os fundeadouros de Belém, Mar da Palha, Junqueira, Trafaria, Santo Amaro de Oeiras, Cruz Quebrada, Cabo Ruivo, Poço do Bispo e Xabregas. Por vezes navegou até Cascais pernoitando fundeado nessa baía. Atracou somente uma vez e de forma inopinada. Na manhã de 28 de março de 1981, pelas 08h20, com vento de sudoeste força 6, mar de pequena vaga a cavado e corrente de vazante, o *Sírius* suspendia em frente ao Poço do Bispo. O motor do zebro falhou e a manobra de virar por d'avante não teve sucesso. O palhabote teve de voltar a fundear, ficando à garra e a abater perigosamente para a muralha, que se encontrava a cerca de 50 metros. Nesse momento, o rebocador *União*, que navegava nas proximidades, auxiliou o veleiro, rebocando-o para a doca, onde atracou de braço dado a um batelão. Momentos que só os homens do mar compreendem e que lhes robustecem o au-

O Sírius amarrado à Boia na Base Naval de Lisboa (cortesia CMG Dias Pinheiro)





Navegação na Barra Sul com cadetes no convés
(cortesia ALM Castanho Paes)



O Síríus a navegar com o Comandante da Escola Naval
embarcado e o Comandante ao leme
(cortesia ALM Castanho Paes)

todomínio, a coragem e o discernimento, predicados importantes para qualquer líder e marinheiro.

Na sua última navegação, o *Síríus*, participou na regata, comemorativa do 130.º aniversário da 1.ª edição da Regata do Tejo. Trata-se da primeira competição organizada pelo Conde das Alcáçovas, Abel Dagge e de Herman Moser, alguns dos futuros fundadores da Real Associação Naval, a atual Associação Naval de Lisboa, onde o iate, nos tempos da monarquia, esteve sempre registado. Curiosamente, essa prova, realizada em Paço d'Arcos em setembro de 1853, foi presidida por D. Luís, na altura com cerca de 15 anos de idade. Com 32 embarcações a competir, num percurso entre Belém, boia n.º 2, Cascais e Belém e sob condições meteorológicas adversas, onde a bujarrona e a vela grande rasgaram, o *Síríus*, com muita galhardia, conseguiu concluir o percurso. À chegada, a restante frota esperava-o para lhe fazer a devida despedida. A bordo encontrava-se o Almirante da EN, o então Contra-almirante Fuzeta da Ponte, que embarcava no palhaborde com alguma frequência.

Após a última regata, e sabendo já que o novo destino do *Síríus* seria o museu, o então cadete João Carlos Agostinho Velez dedicou-lhe uma quadra (plagiando Camões):

*SIRIUS, ditosa nau que te apartaste,
Desse reino por onde tanto navegaste,
Levas no pano gravada a saudade,
Levas no casco o peso da tua idade*

Posteriormente, o *Síríus* foi substituído pelo *Polar* que foi oferecido à Marinha como contrapartida da cedência do navio depósito *Santo André*, a antiga *Sagres*, a uma fundação alemã que o levou para a Hamburgo, sendo atualmente um navio museu.

TESOURO MUSEOLÓGICO

Conforme já referido, o *Síríus* deu entrada no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha em 9 de fevereiro de 1984, onde se encontra exposto até aos dias de hoje. Embora se encontre desmastreado e numa posição que não permite apreciar toda a sua beleza e elegância, é um veleiro



Fotos 1 SAR B Jorge Silva / Museu de Marinha





incontornável na história da vela em Portugal. Devido às suas excelentes qualidades náuticas, trouxe uma lufada de ar fresco ao iatismo nacional. É o primeiro iate luso a competir no estrangeiro, ganhando categoricamente a regata. Essa vitória contribuiu para que dois dos melhores veleiros ingleses viessem a Lisboa para competir com o *Sírius*, permitindo a realização da primeira regata internacional em Portugal, organizada por portugueses. O iate real, infelizmente, não consegue ganhar a regata, mas a competição trouxe uma mudança de paradigma. Os iates portugueses foram abandonando paulatinamente a armação em caïque, uma idiossincrasia exclusivamente portuguesa, passando a usarem a armação em iole, cúter e palhabote, que eram mais cómodas e não necessitavam de uma tripulação tão numerosa. Este mítico iate contribuiu, de forma indelével, para o gosto e paixão que D. Carlos e o infante D. Afonso possuíam pelo mar. Estes apoiaram ao longo da vida, tal como D. Luís, a vela de recreio e competição nacional. Na 1.ª República, o *Sírius* passa a contribuir para a formação marinheira de diversos aspirantes. Durante o Estado Novo o palhabote é empregue em cursos e exames de patrão de costa e patrão de alto mar. Com o regresso da democracia o veleiro regressa à EN, voltando a contribuir para a formação marinheira dos cadetes, futuros oficiais de Marinha.

Curiosamente, a história deste emblemático veleiro está intimamente ligada à história do país. Sempre que ocorreu uma mudança de regime político o *Sírius* mudou de proprietário. Após a queda da monarquia, o iate real passa para a Marinha, funcionando como navio-escola. No Estado Novo passa a ser veleiro do CNOCA e, posteriormente, embarcação de instrução da Brigada Naval. Com a revolução de 25 de abril e o regresso da democracia, o *Sírius* regressa à EN para treino e formação dos cadetes. Em 1984, dois anos antes da entrada de Portugal, na então Comunidade Econó-

mica Europeia (CEE), o palhabote deixa de navegar e entra no Museu de Marinha, numa espécie de prelúdio à desmarmatização que se assistiu nos anos subsequentes.

Em 2027 o *Sírius* perfaz 150 anos. A efeméride pode ser o mote para que seja exposto num local com maior visibilidade. Faria todo o sentido colocá-lo num amplo e elegante pavilhão, com um fosso a imitar uma doca seca, que permitisse mastreá-lo e apreciar o seu convés. Esse pavilhão poderia ser dedicado à história da vela de recreio e competição em Portugal, onde poderia ser igualmente exposto a canoa *Fatiniza*, o snipe *Garrancho*, que ganhou o Campeonato de Mundo de 1953, a mítica Taça Vasco da Gama, entre outros objetos que possam dar a conhecer a história da vela em Portugal. Salvo melhor opinião, este "Museu da Vela" deveria estar localizado em Cascais. Não foi nesta vila piscatória que o iatismo nacional nasceu, mas foi em Cascais que ocorreram algumas das mais icónicas regatas no nosso país, sendo atualmente conhecida como a capital da vela nacional.



José Sousa Luís
CFR

Agradecimentos:

Agradeço a colaboração do ALM Castanho Paes, CALM Antunes Rodrigues, do CMG Dias Pinheiro, do CMG Alves Salgado, do CMG Castro Afonso, do CFR Semedo de Matos, do CTEN Moraes Braz, do CTEN Gonçalves Neves e ao Diário de Notícias, especialmente à Dra. Valentina Marcelino, Diretora-Adjunta do Diário de Notícias.

Este é provavelmente o artigo mais completo sobre o *Sírius*, sendo provável que existam vários factos e curiosidades não mencionados e que merecem ser conhecimento geral. Nesse sentido, agradeço a todos os leitores que tenham documentos, fotos ou histórias do *Sírius*, mesmo que aparentemente irrelevantes, que me contactem através do email sousa.luis@marinha.pt.

Bibliografia

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA (BCM-AH) (1878/1914), *Iate Sírius*, caixa 639, documentação avulsa, Lisboa, 1878/1914.
BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA (BCM-AH) (1880), *Sírius - Diário Nautico*, número 304, unidade de instalação 1, Lisboa, 1880.
BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA (BCM-AH) (1980), *Palhabote Sírius - Diário Nautico*, 4-VIII-3-3, Lisboa, 1980.
BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA (BCM-AH) (1856/1909), *Real Associação Naval*, caixa 1157-6, documentação avulsa, Lisboa, 1856/1909.
CNOCA - Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada (s.d.), <https://www.cnoca.org/clube-nautico-dos-oficiais-e-cadetes-da-armada/historia/>, consultado em dezembro de 2025.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1877), "Festa Naval", Lisboa, Domingo 15 de abril, N.º 4:010 - 13.º ano - 1877, p. 1.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1877), "Sírius", Lisboa, Segunda-feira 15 de outubro, N.º 4:193 - 13.º ano - 1877, p. 1.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1878), "Regata em Cascaes", Lisboa, Terça-feira 10 de setembro, N.º 4:520 - 14.º ano - 1878, p. 1.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1878), "A Regata", Lisboa, Quarta-feira 11 de setembro, N.º 4:521 - 14.º ano - 1878, p. 2.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1878), "A Regata", Lisboa, Quinta-feira 12 de setembro, N.º 4:522 - 14.º ano - 1878, p. 1.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1878), "Regata em Cascaes", Lisboa, Segunda-feira 16 de setembro, N.º 4:526 - 14.º ano - 1878, p. 1.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1878), "O Prémio que Sua Majestade a Rainha ofereceu ao Sírius", Lisboa, Terça-feira 17 de setembro, N.º 4:527 - 14.º ano - 1878, p. 1.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1879), "A Regata em Cascaes", Lisboa, Terça-feira 16 de setembro, N.º 4:888 - 15.º ano - 1879, p. 1.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1970), "Doca de Pedrouços - Um arrastão de pesca meteu no fundo o velho iate 'Sírius'", Lisboa, Sexta-feira 14 de agosto, N.º 37.514 - 106.º ano - 1877, p. 4.
DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1970), "Foi retirado do fundo o iate 'Sírius' - mas sem o corpo do guarda - o infeliz deve ter sido arrastado pela corrente Doca de Pedrouços", Sábado 15 de agosto, Lisboa, N.º 37.515 - 106.º ano - 1877, p. 4.

ESPARTEIRO, António Marques (1986), *Três Séculos no Mar (1640-1910) VII Parte Escunas e Iates (1734 - 1905)*, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 1986.

LUÍS, José Eduardo de Sousa (2023), *História da Vela em Portugal - Contributos da Família Real - 1670-1910*, dissertação de Mestrado em História Marítima, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2023.

MELO, Ana Homem de (2005), *Associação Naval de Lisboa - 150 Anos de História*, Lisboa, Associação Naval de Lisboa, 2005.

OLIVEIRA, Maurício de (1970), "Ainda flutua e navega um iate real português - O elegante veleiro *Sírius* construído há mais de 90 anos", em *Diário de Notícias*, Quinta-feira 22 de janeiro, N.º 37.312, 106.º ano - 1970, p. 5.

REIS, Estácio dos (1983), "O *Sírius*", em *Revista da Armada*, N.º 138, ano XII, março 1983, pp. 22 a 24.

REIS, Estácio dos (2005), "O Álbum do *Sírius*", em *Revista da Armada*, N.º 387, ano XXXIV, junho 2005, pp. 22 a 24.

REVISTA DA ARMADA (1984), "O *Sírius* já está no museu", Lisboa, N.º 151, ano XIII, abril 1984, pp. 27 a 28.

ROCHETA, João Farrajota (2008), *A "Velha Escola Naval - Com algumas extrapolações da vida de um "velho" aspirante*, Biblioteca Central de Marinha, Lisboa, 2008, p. 12.

RTP Arquivos (1957), "Visita de Sua Majestade a Rainha Isabel II - Parte I", <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/visita-de-sua-majestade-a-rainha-isabel-ii-par-te-i/>, consultado em dezembro de 2025.

RTP Arquivos (1962), "Chegada do Navio Escola Sagres a Lisboa", <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/chegada-do-navio-escola-sagres-a-lisboa/>, consultado em dezembro de 2025.

WINTERMANTEL, José Leal (1915), *Noções Geraes sobre Construção, Aparelho e Manobra do Yacht*, Lisboa, Centro Tipográfico, 1915.

Entrevistas

PAES, José Castanho (2025), entrevista realizada na Academia de Marinha, Lisboa, 4 de fevereiro de 2025

MATOS, Jorge Semedo de (2025), entrevista realizada a bordo do NRP *Sagres*, Alfeite, 3 de novembro de 2025



GUERRA NO PACÍFICO

O GRAY BOOK

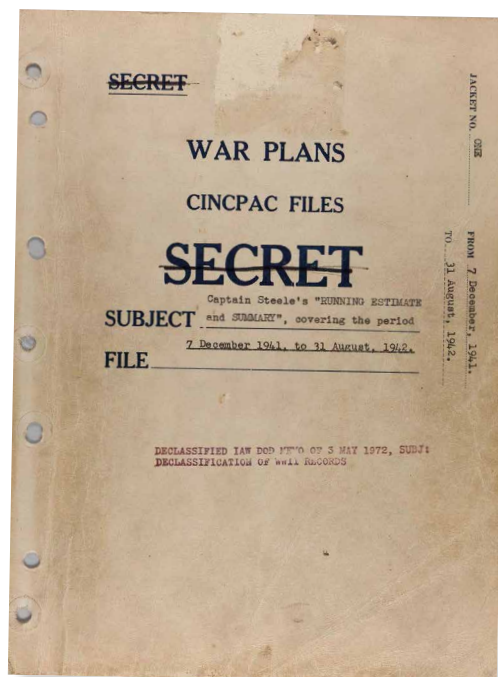
Quando falamos do **Gray Book**, (*Command Summary*) estamos a referir-nos a uma fonte indispensável para quem pretende estudar a fundo as operações e as campanhas navais no Pacífico durante a Segunda Guerra Mundial. De facto, esta fonte oferece aos historiadores e investigadores uma oportunidade notável para compreender a atividade quotidiana do Estado-Maior do Comandante da Esquadra do Pacífico entre novembro de 1941 e agosto de 1945.

O **Gray Book** é o registo diário das mensagens e das estimativas de situação durante a guerra no Pacífico e reflete todas as instruções e decisões do Almirante Chester W. Nimitz. Para além disso, o **Gray Book** é um raríssimo exemplo de sobrevivência de um documento que regista diariamente os acontecimentos ao mais alto nível do processo de planeamento e de tomada de decisão. Este é o nível que permite ao comandante acompanhar e supervisionar de perto o desenrolar da situação tática e estratégica. De facto, a avaliação da situação é dinâmica e exige um juízo crítico permanente para que as decisões tenham em conta todas as variáveis conhecidas. Só um comandante bem informado pode determinar se a situação se está a desenrolar de acordo com as linhas de ação predeterminadas ou se é necessário introduzir correções sob a forma de novas diretrizes.

A ideia de que a guerra naval se decide sobretudo na coragem ou na tecnologia é contrariada pela experiência histórica que, na verdade, mostra algo mais exigente: entre o caos do combate e a eficácia da ação existe sempre um elemento invisível — o método. Mais do que narrar a guerra, o **Gray Book** revela como um comandante pensa e decide no decurso dos acontecimentos.

Para perceber o seu valor, é preciso recuar às suas origens no prestigiado **Naval War College**. Ao longo de décadas, esta instituição desenvolveu uma forma disciplinada de abordar problemas complexos, conhecida como *Estimate of the Situation*. Em termos simples, trata-se de um processo lógico: primeiro analisar a situação, depois escolher o melhor curso de ação e, por fim, transformar essa decisão em instruções claras. Mas há um passo adicional, muitas vezes esquecido e absolutamente decisivo: acompanhar continuamente a execução e ajustar as decisões à medida que a realidade muda. O **Gray Book** nasce precisamente dessa necessidade. Na prática, um “raciocínio em curso”, atualizado todos os dias, que permitiu a Nimitz e ao seu estado-maior manter uma visão coerente das operações num teatro imenso, onde as distâncias, os atrasos nas comunicações e incerteza constante, podiam facilmente levar à desorientação.

Este modo de pensar não surgiu por acaso. Desde o final do Séc. XIX, figuras como Stephen B. Luce procuraram transformar as operações navais num campo de estudo sistemático. Mais tarde, trabalhos como os de Edward C. Kalbfus reforçaram a ideia de que decidir bem não é uma questão de inspiração momentânea, mas de disciplina intelectual. A guerra podia — e devia — ser pensada com rigor.



U.S. Naval War College Archives

Ao contrário do que se poderia supor, este enfoque no método não limita a liberdade do comandante. Pelo contrário, dá-lhe latitude para agir com flexibilidade. Quando todos partilham uma mesma forma de pensar e uma linguagem comum, as ordens deixam de ser executadas de forma cega e passam a ser compreendidas. Isso permite que os subordinados se adaptem às circunstâncias sem perder de vista o objetivo geral.

Foi assim que Nimitz conseguiu conduzir as operações num espaço tão vasto como o Pacífico. O seu comando não dependia apenas de navios ou aviões, mas de uma capacidade contínua de integrar informação, avaliar riscos e ajustar planos. O **Gray Book** foi o ponto de convergência desse esforço: um instrumento que ligava conhecimento, decisão e ação.

Hoje, num tempo em que as marinhas operam com tecnologias cada vez mais sofisticadas, a lição mantém-se surpreendentemente atual. A abundância de informação não garante melhores decisões — pode até gerar mais confusão. O que faz a diferença é a existência de um método que organize o pensamento e permita agir com clareza. O exemplo de Nimitz recorda-nos algo essencial: o poder naval não se mede apenas em meios, mas na capacidade de decidir bem sob pressão. No mar, onde tudo muda rapidamente, comandar continua a ser, antes de mais, um exercício de lucidez.





PORTUGAL NO GOLFO PÉRSICO

PODER MARÍTIMO E CONTINUIDADE ESTRATÉGICA

A GUERRA NO GOLFO E O REGRESSO DE ORMUZ

O atual contexto geopolítico do Golfo Pérsico ou Arábico, na terminologia adotada pelos Estados do Conselho de Cooperação do Golfo voltou a colocar o Estreito de Ormuz no centro da arquitetura estratégica global. Desde 28 de fevereiro de 2026, a campanha militar conjunta dos Estados Unidos da América e de Israel contra a República Islâmica do Irão, seguida por sucessivos ciclos de retaliação iraniana, transformou um ponto de passagem marítima numa verdadeira linha de fratura do sistema internacional. A guerra deixou de ser apenas uma disputa sobre o programa nuclear iraniano: passou a envolver o controlo da circulação marítima, a segurança das infraestruturas energéticas, a credibilidade das alianças norte-americanas e a estabilidade política dos Estados do Golfo.¹

Ormuz é estreito no mapa, mas imenso nas suas consequências. Em tempo de paz, por ali transita aproximadamente um quinto do petróleo e do gás natural comercializados no mundo. Quando a navegação é interrompida, ameaçada ou sujeita a condições políticas, o impacto não permanece confinado à região: repercute-se no preço da energia, nos seguros marítimos, nos custos de transporte, nas cadeias de abastecimento, na inflação e, em última análise, na vida quotidiana de sociedades situadas a milhares de quilómetros.

DA TRÉGUA DE ABRIL AO COLAPSO DA CONTENÇÃO

A cessação de hostilidades anunciada em 7 de abril e as conversações iniciadas em Islamabad a 11 de abril, sob mediação paquistanesa, criaram a expectativa de que a crise pudesse ser encaminhada para um acordo político. Essa expectativa revelou-se prematura. A partir de meados de abril, Washington impôs um bloqueio naval aos portos iranianos, justificando-o como instrumento de coerção e de proteção da liberdade de navegação. A medida produziu um novo patamar de escalada: navios foram intercetados, desviados ou neutralizados no Golfo de Omã, e o dispositivo norte-americano foi progressivamente reforçado com grupos de combate de porta-aviões, navios anfíbios, meios aéreos e forças de proteção marítima.

Em junho, a diplomacia voltou a abrir uma janela. O memorando de entendimento firmado em 17 de junho previu a reabertura de Ormuz, a suspensão do bloqueio e um período de sessenta dias para negociar uma solução mais abrangente. O acordo evitou, durante algumas semanas, uma deterioração ainda mais grave e permitiu uma descida temporária dos preços da energia. Contudo, deixou por resolver as matérias centrais: o futuro do programa nuclear iraniano, o regime de inspeções, a presença militar norte-americana na região, o estatuto das forças apoiadas por

Teerão e, sobretudo, a pretensão iraniana de administrar, condicionar ou restringir o tráfego no Estreito de Ormuz, em aparente desconformidade com o regime jurídico aplicável aos estreitos utilizados para navegação internacional, consagrado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, em particular nos artigos 34.º a 44.º, relativos à passagem em trânsito, segundo os quais os Estados ribeirinhos não devem dificultar essa passagem nem suspendê-la.

No final de junho e ao longo de julho, os incidentes com navios comerciais reacenderam a confrontação. Os Estados Unidos responderam com novas vagas de ataques contra radares costeiros, sistemas de defesa aérea, depósitos de mísseis e drones, instalações logísticas e capacidades navais iranianas. Em 8 e 12 de julho, o Comando Central norte-americano anunciou ataques contra dezenas de alvos ao longo da costa iraniana; em 14 de julho, Washington restabeleceu formalmente o bloqueio. O Irão, por seu lado, lançou mísseis e drones contra instalações militares norte-americanas e contra países árabes que acolhem forças dos Estados Unidos, expondo uma vez mais o paradoxo estratégico da região: os aliados de Washington são simultaneamente a sua retaguarda operacional e a primeira linha de vulnerabilidade.

A crise regressou, assim, ao ponto de partida, mas num ambiente mais perigoso. A primeira pausa fora uma trégua; a segunda, um memorando; nenhuma delas se converteu numa paz. O estreito permaneceu aberto apenas na medida em que os beligerantes aceitaram, temporariamente, não testar até ao limite a capacidade do adversário. Quando essa contenção se dissolveu, a geografia, de que somos todos prisioneiros, como diz Tim Marshall, voltou a impor a sua lei.

O CATAR: PROXIMIDADE, ENERGIA E DIPLOMACIA SOB PRESSÃO

Nenhum Estado sente esta crise de forma tão imediata quanto o Catar. A proximidade geográfica ao Irão, a presença da Base Aérea de Al-Udeid² e a dependência da navegação segura para exportar gás natural liquefeito colocam Doha no centro de uma equação delicada. Acresce que o Catar e o Irão partilham o maior reservatório de gás natural do mundo North Field, do lado Catarí, e South Pars, do lado iraniano, uma realidade geológica que obriga a um mínimo de racionalidade cooperativa mesmo quando a política regional é dominada pela desconfiança.

A posição do Catar combina três exigências que, em tempo de guerra, tendem a colidir: preservar a aliança estratégica com os Estados Unidos; impedir que o seu território seja transformado em plataforma ofensiva contra um vizinho com o qual partilha interesses vitais; e manter credibilidade como mediador. O ataque a instalações e territórios de países do Golfo demonstrou que a neutralidade diplomática não produz, por si só, imunidade militar. Ao mesmo

tempo, a importância de Doha como canal de comunicação tornou-se ainda mais evidente sempre que as partes procuraram uma saída negociada.

É neste quadro que adquire particular significado o aviso formulado em 28 de setembro de 2007 pelo então Emir do Catar, Sheikh Hamad bin Khalifa Al-Thani, numa entrevista ao jornalista norte-americano Charlie Rose. Em substância, o Emir advertiu que uma intervenção militar contra o Irão, destinada a impedir o desenvolvimento da sua capacidade nuclear, constituiria um profundo erro, porque não só desestabilizaria toda a região, como produziria efeitos severos sobre a economia mundial. Quase duas décadas depois, essa advertência parece menos uma previsão abstrata do que uma descrição antecipada do presente.

O falecimento de Sua Alteza o Emir Pai, em 12 de julho de 2026, confere a estas palavras um peso histórico adicional. O estadista que transformou o Catar num centro energético, diplomático e mediático global compreendeu cedo que a segurança dos pequenos Estados não depende apenas da força dos seus aliados, mas também da capacidade de falar com todos, de conservar canais de contacto e de evitar que o território regional seja reduzido a tabuleiro para estratégias concebidas noutros lugares.

A PRECIPITAÇÃO ESTRATÉGICA NORTE-AMERICANA

A decisão norte-americana de participar diretamente na campanha contra o Irão foi apresentada como uma ação destinada a eliminar uma ameaça nuclear e a restaurar a liberdade de navegação. Porém, o uso da força alterou a natureza do problema sem o resolver. A destruição de instalações, sensores, lançadores e centros de comando pode degradar capacidades; não elimina conhecimento científico, motivação política-nacional, redes industriais dispersas ou a capacidade de um Estado continental absorver perdas e reconstruir. Ao transformar uma questão de proliferação numa guerra aberta, Washington aumentou o custo de qualquer recuo e reduziu o espaço político para um compromisso.

A precipitação americana foi ainda condicionada pela agenda estratégica de Telavive e, em particular, pela sobrevivência política de Benjamin Netanyahu. Israel tinha razões próprias para desejar a degradação do aparelho militar e nuclear iraniano, mas a convergência de interesses não significa identidade de objetivos. Para Israel, a continuação de um ambiente de ameaça existencial pode reforçar a coesão interna e justificar operações prolongadas em múltiplas frentes. Para os Estados Unidos, pelo contrário, uma guerra longa no Golfo consome recursos, expõe bases e aliados, perturba a economia mundial e dificulta a concentração estratégica no Indo-Pacífico.

Washington entrou na crise com superioridade militar, mas sem uma arquitetura política suficientemente clara para o “dia seguinte”. Este é o ponto em que a vitória tática começa a separar-se do sucesso estratégico. As forças norte-americanas podem atingir quase qualquer alvo; a dificuldade reside em converter essa capacidade numa ordem regional mais estável, legítima e sustentável. Quanto mais a campanha se prolonga, mais a administração norte-americana necessita de uma saída que possa ser apresentada como vitória, ainda que o resultado real seja apenas o re-

gresso, com novas cicatrizes, a uma negociação semelhante àquela que a guerra interrompeu. A margem para construir uma narrativa credível de vitória foi, desde pouco tempo depois do início da intervenção e é, cada vez mais reduzida, efémera e difícil de sustentar.

CALENDRÁRIOS ELEITORAIS E PROLONGAMENTO DA GUERRA

Os calendários eleitorais também condicionam a liberdade de manobra. Nos Estados Unidos, as eleições intercalares para o Congresso, previstas para 3 de novembro de 2026 e as primárias que decorrem antes dessa data. A Casa Branca enfrenta, assim, o risco de que uma retração rápida seja retratada como fraqueza, ao mesmo tempo que o aumento dos custos económicos e humanos da guerra pode tornar-se eleitoralmente tóxico. A política externa fica aprisionada entre duas acusações contraditórias: a de ter ido longe de mais e a de não ter ido suficientemente longe.

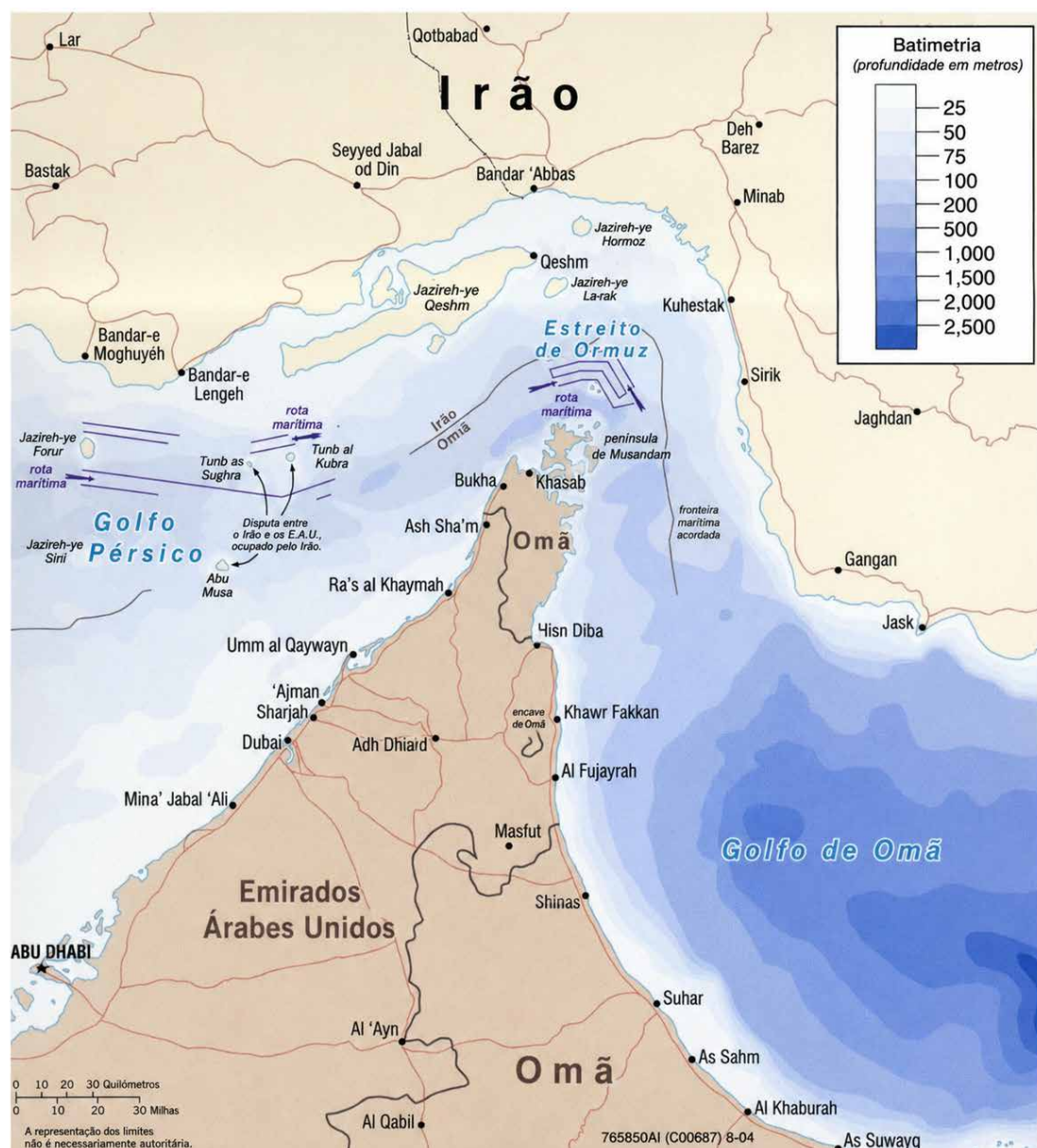
Em Israel, as eleições legislativas para o Knesset foram fixadas para 27 de outubro de 2026. A proximidade do escrutínio favorece uma retórica de firmeza e reduz o incentivo para concessões visíveis. A ausência de recrudescimento das operações em Gaza e no Líbano, bem como a insistência em zonas de segurança e ações preventivas, devem ser compreendidos também à luz desta dinâmica interna. A guerra, neste contexto, não é apenas uma resposta a ameaças externas; torna-se igualmente um recurso de mobilização política, uma forma de deslocar o debate sobre responsabilidades, governação e o futuro da liderança.

A consequência é um perigoso desalinhamento temporal. A diplomacia exige paciência, ambiguidades construtivas e concessões graduais; as campanhas eleitorais exigem mensagens simples, demonstrações de força e resultados imediatos. Enquanto estes dois relógios não voltarem a marcar a mesma hora, qualquer acordo permanecerá vulnerável à tentação de uma nova operação militar destinada a melhorar posições internas antes de negociar.

DIREITO DO MAR E A IMPOSSIBILIDADE DE UMA “PORTAGEM ESTRATÉGICA”

A pretensão de controlar, condicionar ou taxar a passagem por Ormuz levanta questões fundamentais de Direito do Mar. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar consagra, nos estreitos utilizados para navegação internacional, o regime de passagem em trânsito. Os Estados ribeirinhos conservam soberania sobre as suas águas territoriais, mas não podem suspender arbitrariamente a passagem nem transformar um corredor internacional numa fonte de coerção unilateral.

Todavia, a força do direito depende da existência de mecanismos capazes de o sustentar. Uma frota pode escoltar navios e destruir baterias costeiras, mas a liberdade de navegação não é plenamente restaurada enquanto o risco permanecer suficientemente elevado para afastar armadores, tripulações e seguradoras. Em Ormuz, a segurança jurídica, a segurança militar e a confiança comercial formam uma única realidade. Basta que uma delas falhe para que todo o sistema se contraia.



Estreito de Ormuz o principal ponto de estrangulamento energético entre o Golfo e o oceano Índico²

A recente decisão de Donald Trump de exigir uma cobrança equivalente a 20% do valor da carga dos navios que beneficiem de escolta naval norte-americana para transitar em segurança pelo Estreito de Ormuz, se confirmada e aplicada nesses termos, introduz uma perigosa ambiguidade entre proteção marítima, coerção estratégica e privatização da segurança das rotas comerciais.

A medida é tentadoramente comparável ao velho sistema dos corsários, que operavam com cartas de corso e com o beneplácito das coroas europeias, transformando a violência no mar num instrumento semioficial de poder estatal e de enriquecimento político-económico. O exemplo mais paradigmático é o de Francis Drake, corsário ao serviço da Coroa inglesa, cuja ação contra os interesses espanhóis foi não apenas tolerada, mas celebrada pela rainha Isabel I, que o elevou à condição de cavaleiro.

Portugal também recorreu, noutra contexto histórico, a formas de controlo e taxação da navegação, nomeadamente através do sistema de cartazes, pelo qual os navios que pretendiam circular em determinadas rotas sob influência

portuguesa tinham de obter autorização, pagar taxas e aceitar condições impostas pela Coroa.

A comparação, contudo, deve ser usada com prudência: enquanto corsários, cartas de corso e cartazes pertenciam a uma ordem marítima pré-moderna, anterior à consolidação do Direito Internacional contemporâneo, uma cobrança norte-americana sobre a passagem segura em Ormuz ocorreria hoje num espaço regulado por normas modernas sobre liberdade de navegação, passagem em trânsito e segurança das rotas internacionais, aproximando perigosamente uma missão pública de garantia da navegação de uma lógica quase tributária sobre o comércio marítimo global.

A EXPERIÊNCIA PORTUGUESA: ORMUZ COMO GEOPOLÍTICA DE PONTOS NODAIS

A centralidade contemporânea de Ormuz não constitui uma novidade histórica. No Séc. XVI, Portugal desenvol-

veu um modelo de poder marítimo assente precisamente no controlo de pontos de estrangulamento, em detrimento da ocupação extensiva de territórios. A Coroa portuguesa compreendeu que, num oceano demasiado vasto para ser dominado em permanência, o poder deveria concentrar-se nos lugares onde as rotas eram obrigadas a convergir.

A viagem de Vasco da Gama, em 1498, abriu a ligação direta entre o Atlântico e o Índico, mas não garantiu o controlo das redes comerciais. O oceano Índico era um espaço densamente organizado por mercadores árabes, persas, indianos e malaios, apoiados por poderes políticos e militares consolidados. A inserção portuguesa exigiu, por isso, uma combinação de força naval, fortalezas, diplomacia, informação e regulação do comércio.

Ormuz, conquistada em 1515 por Afonso de Albuquerque após a tentativa frustrada de 1507, tornou-se o “cérebro” do dispositivo português no Golfo. Era apoiada por estruturas de observação e vigilância no Bahrein e no norte do atual Catar, bem como por uma rede de fortificações em Omã, particularmente em Mascate. Goa funcionava como coração administrativo e logístico; Malaca, como garganta estratégica entre o Índico e o Mar do Sul da China. O sistema não dependia do domínio contínuo do espaço, mas da capacidade de observar, intervir e regular os fluxos nos pontos decisivos.

A eficácia desta estratégia residia na economia de meios. Portugal concentrou recursos escassos em posições de elevado valor geoestratégico e construiu uma rede capaz de produzir efeitos muito superiores à dimensão demográfica e material do reino. O domínio nunca foi absoluto e foi sempre contestado; ainda assim, persistiu durante mais de um século porque combinava mobilidade, alianças locais, informação, tributação e capacidade de coerção.

A queda de Ormuz, em 1622, na sequência da cooperação entre forças persas e inglesas, demonstrou igualmente a fragilidade dos sistemas dependentes de um pequeno número de nós. Quando um vértice essencial é perdido, todo o dispositivo sofre. A lição é atual: quem pretende controlar Ormuz deve não apenas dispor de navios e aeronaves, mas também

de legitimidade regional, bases seguras, apoio comercial, inteligência, alianças e uma narrativa política sustentável.

COMO PODERÁ E COMO DEVERÁ TERMINAR A CRISE

Nenhuma das partes dispõe de uma solução militar completa. O Irão pode tornar Ormuz perigoso, mas não pode fechá-lo indefinidamente sem destruir as suas próprias receitas, alienar parceiros asiáticos e provocar uma coligação ainda mais ampla. Os Estados Unidos podem degradar as capacidades costeiras iranianas, mas não conseguem garantir segurança permanente sem uma presença naval e aérea desproporcionada, cara e vulnerável à erosão política. Israel pode atrasar programas e eliminar comandantes, mas não pode impor sozinho uma ordem regional aceite pelos seus vizinhos.

O desfecho mais plausível não será, portanto, uma capitulação, mas um acordo imperfeito de desescalada. Para permitir uma saída norte-americana sem perda de face, Washington necessitará de apresentar a desescalada como resultado da pressão militar: a navegação foi reaberta, o programa nuclear ficou sujeito a novas limitações e os aliados receberam garantias. Teerão, por seu lado, procurará afirmar que resistiu, preservou a soberania e obteve o levantamento gradual de medidas coercivas. Israel exigirá mecanismos que reduzam a ameaça de reconstituição militar iranianana. Esta ambiguidade não será um defeito; será a condição política para que cada capital consiga vender internamente o mesmo compromisso como uma forma de vitória.

O papel do Catar, de Omã, do Paquistão e de outros mediadores será decisivo. São estes Estados que podem construir a ponte entre a linguagem da força e a gramática do compromisso. Num conflito em que todos proclamam a necessidade de vencer, a paz dependerá de quem conseguir desenhar uma fórmula em que ninguém seja obrigado a confessar publicamente a derrota.

Fortaleza de Mascate, Omã expressão material da antiga arquitetura portuguesa de controlo marítimo no Golfo





PORTUGAL NO GOLFO: PRESENÇA, MEMÓRIA E CONTINUIDADE ESTRATÉGICA

Para Portugal, o Golfo não é um espaço distante ou estranho. É uma região inscrita na história nacional e, simultaneamente, essencial para os interesses contemporâneos do país: energia, segurança marítima, relações com os Estados do Conselho de Cooperação do Golfo, presença de comunidades portuguesas e participação em missões internacionais. A memória de Ormuz não deve servir para alimentar nostalgia imperial, mas para recuperar uma tradição de pensamento estratégico baseada na leitura da história, na economia de meios, na compreensão dos fluxos e pela geografia de que somos todos prisioneiros.

A experiência portuguesa ensina que o poder marítimo não se mede apenas pelo número de navios. Mede-se pela capacidade de estar presente nos pontos certos, compreender as redes, cooperar com parceiros locais, proteger a navegação e transformar informação em decisão. No Séc. XVI, Portugal procurou dominar os estreitos. No Séc. XXI, deve contribuir para que sejam mantidos abertos, seguros e submetidos ao direito internacional.

CONCLUSÃO: A VITÓRIA QUE SE PERDE DEPOIS DA BATALHA

A guerra de 2026 começou com a promessa de resolver pela força um problema que a diplomacia não conseguira encerrar. Meses depois, o Irão continua a dispor de capacidade de retaliação, Ormuz permanece vulnerável, os Estados do Golfo foram expostos a ataques, a economia mundial sofreu choques sucessivos e Washington procura uma fórmula de saída que preserve a aparência de controlo. A distância entre o objetivo declarado e o resultado alcançado cresce a cada nova vaga de ataques.

A História não julga as campanhas apenas pela precisão das munições ou pela extensão dos danos infligidos. Julga-as pelo mundo que deixam quando o fogo cessa. Se o desfecho for o regresso a negociações semelhantes às que poderiam ter ocorrido antes da intervenção, mas agora sobre ruínas mais extensas, alianças mais tensas e mercados mais frágeis.

Esta aventura ficará registada como um dos momentos mais mal-sucedidos da história estratégica norte-americana: não por falta de poder, mas por incapacidade de converter esse poder em prudência, discernimento e compreensão histórica. A força militar, por mais avassaladora que seja, raramente produz resultados duradouros quando é exercida sem conhecer e respeitar a história dos povos, os ca-

minhos que percorreram, as humilhações que sofreram, as memórias que preservam e as heranças geracionais que moldam a sua identidade coletiva. Quem ignora esses fatores tende a subestimar a profundidade moral, cultural e política do adversário, acabando por enfrentar uma resistência muito mais motivada, resiliente e poderosa do que inicialmente poderia parecer. A verdadeira inteligência estratégica não reside apenas na superioridade tecnológica ou na capacidade de projeção de força, mas também na compreensão dos percursos históricos, das sensibilidades nacionais e das razões profundas que levam os povos a resistir, mesmo perante inimigos materialmente superiores.

Ormuz recorda-nos, uma vez mais, que a geografia pode ser atravessada por navios, mas não pode ser vencida por decreto. Entre as montanhas do Irão e a costa de Omã, o mar estreita-se e obriga as grandes potências a passar umas pelas outras. É nesse corredor, onde o mundo parece caber entre duas margens, que a estratégia revela a sua verdade mais antiga: vencer não é destruir o adversário; é alcançar uma ordem que sobreviva à batalha.



Manuel Amaral Mota

CMG RES

Atualmente a prestar serviço como civil internacional no *Multidimensional Warfare Training Center* (MDIWTC) das Forças Armadas do Catar, desempenhando funções como perito de operações navais nas áreas dos exercícios, treino, experimentação, jogos de guerra, simulação e modelação.

Notas

¹ A denominação histórica e internacionalmente reconhecida pela ONU é Golfo Pérsico. No entanto, por razões políticas e de identidade nacional, os países árabes da região utilizam frequentemente o termo Golfo Árábico. A disputa pelo nome reflete tensões geopolíticas entre o Irão (antiga Pérsia) e as nações árabes. De notar que, para efeitos de conhecimento geral, Golfo Pérsico é o nome histórico, usado desde a época romana (*sinus persicus*) e adotado pela maioria dos mapas e instituições internacionais e Golfo Árábico é o termo adotado pelas nações do *Gulf Cooperation Council* (GCC) (Conselho de Cooperação do Golfo) que inclui os Reinos da Arábia Saudita e do Bahrein, os Emirados Árabes Unidos, os Estados do Qatar e do Kuwait, e o Sultanato do Omã.

² A Base Aérea de Al-Udeid, situada a sudoeste de Doha, foi construída pelo Estado do Qatar na década de 1990 e ganhou crescente importância estratégica após 2001, sobretudo a partir de 2003, quando passou a acolher estruturas avançadas do comando militar norte-americano anteriormente instaladas na Arábia Saudita. Embora permaneça uma instalação soberana do Qatar, é utilizada pelos Estados Unidos e por forças aliadas ao abrigo de acordos bilaterais, tendo Doha financiado grande parte da sua expansão e modernização. É hoje a maior base norte-americana na região, acolhendo o quartel-general avançado dos *U.S. Central Command*, a *U.S. Air Forces Central Command* (AFCENT), a *379th Air Expeditionary Wing* e o *Combined Air Operations Center*, responsável pelo planeamento e controlo de operações aéreas em 21 países. Dispõe de duas pistas, extensas infraestruturas logísticas e capacidades para transporte estratégico, reabastecimento em voo, vigilância, comando e controlo, defesa aérea, manutenção, comunicações, apoio médico e sustentação de operações conjuntas e multinacionais.

Referências

- House of Commons Library, "Israel/US-Iran conflict 2026: Reopening the Strait of Hormuz", atualização de junho de 2026; *Associated Press*, cobertura da guerra e da reimposição do bloqueio, julho de 2026.
- U.S. Central Command, comunicados relativos ao bloqueio de portos iranianos e às operações de interdição marítima, abril-maio de 2026.
- Casa Branca, "President Trump's Iran Agreement Is America First in Action", junho de 2026; memorando de entendimento de 17 de junho de 2026 e período negocial de sessenta dias.
- U.S. Central Command, comunicados de 26 de junho, 8 de julho e 12 de julho de 2026; *Associated Press*, "US reimposes its blockade on Iran after Tehran's attacks on ships in the Strait of Hormuz", 14-16 de julho de 2026.
- Charlie Rose, entrevista a Sheikh Hamad bin Khalifa Al Thani, 28 de setembro de 2007. https://charlirose.com/videos/18464?utm_source=chatgpt.com

Amiri Diwan, "Statement from Amiri Diwan", 12 de julho de 2026, anúncio oficial do falecimento de Sua Alteza o Emir Pai Sheikh Hamad bin Khalifa Al Thani.

The Jerusalem Post, "Israel sets election date for October 27", 12 de julho de 2026; cobertura política sobre as eleições israelitas de 2026.

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Parte III, artigos 34.º a 45.º, relativa aos estreitos utilizados para navegação internacional.

Sanjay Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700* (London: Longman, 1993); A. R. Disney, *A History of Portugal and the Portuguese Empire* (Cambridge: Cambridge University Press, 2009); M. N. Pearson, *The Indian Ocean* (London: Routledge, 2003); C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825* (London: Hutchinson, 1969); T. F. Earle e J. Villiers, eds., Afonso de Albuquerque: *Caesar of the East* (Warminster, 1990).

Manuel A. Mota, *Governança do Império: O Empreendimento Português* (Porto: Editora 5 Livros, 2026).

Tim Marshall, *Prisoners of Geography: Ten Maps that Tell You Everything you Need to know about global politics* (London: Elliot & Thompson, 2015)

HISTÓRIA E MEMÓRIA

LDG CIMITARRA

UMA VIAGEM DE 9 MIL MILHAS DESDE LISBOA ATÉ PORTO AMÉLIA

No ano de 1965 foram incorporadas no efectivo dos navios da Armada quatro Lanchas de Desembarque Grandes, que tinham sido construídas nos Estaleiros Navais do Mondego e receberam os nomes de *Alfange* (LDG 101), *Ariete* (LDG 102), *Cimitarra* (LDG 103) e *Montante* (LDG 104), passando a constituir a classe *Alfange*. Destinadas aos teatros operacionais da Guiné, de Angola e de Moçambique, estas unidades transportaram muitas cargas e milhares de soldados, muitos dos quais conservaram nas suas memórias a viagem que um dia fizeram numa LDG.

As duas primeiras Lanchas de Desembarque Grandes largaram de Lisboa no dia 9 de setembro de 1965 com destino à Guiné (LDG *Alfange*/1.º Tenente Martins e Silva) e Angola (LDG *Ariete*/1.º Tenente Lobo Fialho) e, alguns meses depois, no dia 27 de abril de 1966, as duas outras LDG largaram para Moçambique (LDG *Cimitarra*/1.º Tenente Pita Barros) e Guiné (LDG *Montante*/1.º Tenente Artur Baptista dos Santos).

O texto seguinte evoca a viagem feita em 1966 pela LDG *Cimitarra*, desde Lisboa até Porto Amélia, na costa norte de Moçambique, quando estão decorridos 60 anos sobre esse acontecimento.

As LDG inspiraram-se nas lanchas de desembarque utilizadas para apoiar operações rápidas de desembarque de tropas aliadas na 2.ª Guerra Mundial e destinaram-se a servir nos teatros operacionais africanos, onde então havia guerra. Tinham 56,54 metros de comprimento de fora a fora e 11,80 metros de boca, mas quem concebera os navios, ou quem aceitara os seus planos, não previra a necessidade de alojar uma guarnição por longos períodos em climas tropicais. Os alojamentos eram minúsculos, desconfortáveis e sem ar condicionado e, por vezes, neles se suportavam temperaturas da ordem dos 50 graus.

A guarnição da LDG *Cimitarra* era constituída por 18 homens – 2 oficiais, 2 sargentos e 14 praças – mas foi reforçada para a longa viagem até Moçambique com um oficial RN, um sargento Enfermeiro e um marinheiro Telegrafista.

A largada do Alfeite aconteceu no dia 27 de abril de 1966 e, de Lisboa a Bissau, as duas LDG navegaram em companhia.

No essencial a viagem correu bem, embora por vezes o navio tivesse suportado metereologias desfavoráveis e se tivessem verificado algumas avarias, designadamente de um gerador, que obrigaram a demoras em alguns portos até que chegassem os sobressalentes de Lisboa.

A navegação foi efectuada com todo o rigor, usando o radar e uma navegação astronómica criativa, houve sempre comunicações com estações radionavais portuguesas e a guarnição cumpriu as suas rotinas.

Entre o Mindelo e a ilha do Fogo o navio transportou 73 toneladas de material, incluindo viaturas pesadas e guias destinadas às obras de construção do porto de São Filipe, tendo o desembarque do material sido feito no areal da praia de Nossa Senhora da Encarnação. Navegou-se depois para a Guiné e, com boa navegação, foi feita a entrada no rio Geba, navegando-se rio acima até ao porto de Bissau. Aí ficou a LDG *Montante*, atribuída ao Comando da Defesa Marítima da Guiné.

A LDG *Cimitarra* largou de Bissau como navio solto e cumpriu as instruções recebidas para não se aproximar a menos de 100 milhas de terra para evitar quaisquer encontros com navegação hostil. Foram cerca de dez dias de navegação e de atenta vigia, em que se jogou futebol no poço da lancha e em que se comeu muita bolacha e muitas conservas, porque a capacidade frigorífica do navio era muitíssimo limitada.

Com a chegada à ilha de S. Tomé, a LDG *Cimitarra* entrou no hemisfério sul e aí veio a permanecer até ao fim da sua vida.

A escala em S. Tomé foi curta mas agradável e até proporcionou a apresentação da equipa de futebol do navio contra uma equipa local, embora o resultado não tivesse ficado para a história. A viagem para Luanda foi feita em companhia do NRP *Madeira*, seguindo-se a navegação ao longo da costa angolana até ao porto de Moçamedes, mas





PONTO DE PARTIDA		PONTO DE CHEGADA		TEMPO	MILHAS
27 ABR	Lisboa	Porto Santo	29 ABR	51 15	490
30 ABR	Porto Santo	Funchal	30 ABR	04 30	40
01 MAI	Funchal	Mindelo (S.Vicente)	06 MAI	110 50	1071
16 MAI	Mindelo (S.Vicente)	S. Filipe (Fogo)	17 MAI	15 15	128
18 MAI	S. Filipe (Fogo)	Bissau	21 MAI	73 45	605
06 JUN	Bissau	Ana Chaves (São Tomé)	15 JUN	222 00	1810
18 JUN	Ana Chaves (São Tomé)	Luanda	21 JUN	81 00	670
26 JUN	Luanda	Moçâmedes	28 JUN	50 00	400
01 JUL	Moçâmedes	Moçâmedes	01 JUL	14 30	98
05 JUL	Moçâmedes	Walvis Bay	09 JUL	87 30	610
12 JUL	Walvis Bay	Capetown	16 JUL	91 30	770
22 JUL	Capetown	Port Elisabeth	24 JUL	50 20	442
29 JUL	Port Elisabeth	Lourenço Marques	02 AGO	88 20	790
22 AGO	Lourenço Marques	Beira	24 AGO	52 00	474
25 AGO	Beira	António Enes (Angoche)	27 AGO	48 00	387
27 AGO	António Enes (Angoche)	Porto Amélia	28 AGO	30 00	233
27 ABRI	LISBOA	PORTO AMÉLIA	28 AGO	1070 34	9.018

a partir deste porto a navegação foi feita em pleno inverno austral e com alguns períodos de temporal que dificultaram a progressão da LDG, sobretudo na costa da Namíbia, então ainda administrada pela República da África do Sul.

Seguiu-se o porto de Capetown e a passagem do Cabo da Boa Esperança, sem que o Adamastor ou o mar tivessem causado problemas e, depois, a navegação já no oceano Índico até Port Elisabeth, um pequeno porto onde a organização *Mission to Seafarers* até proporcionou um baile à guarnição.

No dia 2 de agosto o navio entrou na baía de Lourenço Marques e passou a estar atribuído ao Comando Naval de Moçambique.



Porém, a viagem não estava concluída e ainda faltavam 1094 milhas até Porto Amélia, uma tirada que foi efectuada com escalas na Beira e em António Enes (Angoche), após o que o navio entrou na baía de Pemba e atracou em Porto Amélia, onde ficou atribuído ao Comando da Defesa Marítima de Porto Amélia e ficou pronto para enfrentar o regime de monção e os temporais do canal de Moçambique.

Para a guarnição, em que muitos elementos tinham 20 anos de idade, foi uma viagem memorável a que se seguiu uma comissão de intensa actividade nas costas marítimas do distrito moçambicano de Cabo Delgado, embora com irrepetíveis tempos de lazer nos areais das Quirimbas, um rosário de ilhas localizadas ao longo da costa e que também era um santuário de corais e de moluscos de conchas raras, que então eram quase todas desabitadas, ou ocasionalmente frequentadas por pescadores, mas onde hoje são explorados alguns sofisticados empreendimentos turísticos.

A primeira guarnição da LDG *Cimitarra* que "levou" o navio para Moçambique em 1966, sempre cumpriu com a tradição naval e tem conservado o hábito de se reunir anualmente para recordar essa viagem.

São cada vez menos, mas neste ano de 2026 voltaram a estar juntos para comemorar o 60.º aniversário dessa viagem.



Adelino Rodrigues da Costa
CTEN M REF

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



RECORDAR É VIVER

No dia 23 de maio de 2026, quatro octogenários que em 1966 integraram a guarnição da LDG *Cimitarra* e que fizeram a longa viagem de Lisboa a Porto Amélia, encontraram-se num restaurante perto da Figueira da Foz e, como acontece todos os anos, levaram a bóia-insígnia que sempre os acompanha nestas celebrações anuais.



SESSÃO SOLENE COMEMORATIVA DO DIA DA MARINHA

Em iniciativa associada às comemorações do Dia da Marinha 2026, a Academia de Marinha assinalou a efeméride na primeira terça-feira após o 20 de maio, em Sessão Solene presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), Almirante Jorge Nobre de Sousa. A solenidade concedida por esta presença, bem como a data evocada – a chegada da armada de Vasco da Gama à Índia – fazem desta a oportunidade perfeita para reconhecer e distinguir publicamente aqueles que se dedicam à missão da Marinha e da sua Academia.

A sessão solene iniciou-se com a cerimónia de entrega da Condecoração Medalha Militar de Serviços Distintos Grau Prata ao Militar SMOR ETI RES Paulo Alexandre da Silva Varela. A medalha foi entregue pelo Almirante CEMA e AMN.

"A MARINHA NA PRESENTE CONJUNTURA ESTRATÉGICA"

O orador convidado para esta sessão foi o Almirante CEMA e AMN, com a comunicação intitulada "A Marinha na presente conjuntura estratégica". O Almirante Jorge Nobre de Sousa começou por enquadrar a centralidade atlântica de Portugal no atual ambiente estratégico, sublinhando que o Atlântico voltou a assumir um papel decisivo na segurança euro atlântica. Referiu que o mundo multipolar, marcado pela assertividade da Rússia, pelo expansionismo da China e pelo terrorismo transnacional, exige uma postura marítima robusta e permanentemente preparada. Sublinhou que as quatro fronteiras estratégicas da NATO (Leste, Sul, Oeste e Norte) exigem uma postura naval preparada para atuar em ambientes híbridos, contestados e de elevada intensidade. No plano nacional, sublinhou o modelo de duplo uso da Marinha, que garante presença permanente no mar e



contribui simultaneamente para a defesa, a segurança e a autoridade do Estado. Contudo, alertou que a Marinha dispõe apenas de 57% dos meios previstos no Sistema de Forças de 2014, com disponibilidade real de cerca de um terço, o que reforça a urgência da modernização.

O Almirante CEMA e AMN apresentou os principais programas em curso, alinhados com o Sistema de Forças (SF14) e com os NATO *Capability Targets*. Destacou Fragatas de nova geração, concebidas para operar em ambientes contestados, com sistemas modernos, sensores avançados e capacidade de integração plena em forças NATO; dois navios reabastecedores, com entrega do primeiro em 2028, essenciais para sustentação logística, mobilidade estratégica e apoio a operações prolongadas; navios de patrulha oceânicos de nova geração, com capacidades acrescidas de luta anti-submarina, módulos de comando e controlo, operação de veículos não tripulados e helicópteros não orgânicos; viaturas táticas ligeiras blindadas e sistemas aéreos não tripulados, alinhados com os requisitos de operação conjunta e sustentação logística.

Durante a sua intervenção, destacou ainda o Programa de Modernização da Base Naval de Lisboa, de carácter genérico e com conclusão prevista para 2033, composto por três projetos: dragagem, recuperação de infra-estruturas e renovação das pontes cais. Este programa prepara a base para os novos meios e para os compromissos permanentes com a NATO. Para além da infraestrutura portuária, inclui uma nova messe, adequada para apoiar a Esquadra de amanhã.

Concluiu identificando os principais desafios: retenção de pessoal, modernização tecnológica, reforço do potencial de combate e alinhamento com os compromissos aliados, garantindo que Portugal mantém um contributo credível para a defesa coletiva no Atlântico.



Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**



MARINHEIROS DA ESPERANÇA

No âmbito do projeto Marinheiros da Esperança, o Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), Almirante Jorge Nobre de Sousa, visitou no passado dia 9 de junho, o Serviço de Pediatria do Hospital de Santo Espírito (HSEIT), na ilha Terceira.

Nesta visita, o Almirante Nobre de Sousa esteve acompanhado pela Secretária Regional da Saúde e Segurança Social, Mónica Seidi, pelos membros do Conselho de Administração do Hospital de Santo Espírito, liderados pelo seu Presidente Paulo Diz, bem como pelos elementos do Serviço de Pediatria.

Durante a visita, que incluiu passagens nas salas de pediatria e neonatologia, foram entregues pequenas lembranças às crianças e jovens internados e deixadas mensagens de coragem, de ânimo e votos de rápidas melhoras.

Os jovens internados retribuíram e ofereceram ao CEMA e AMN um arranjo em flores de papel e uma carta, com uma mensagem para ser entregue ao comandante do NRP *Sagres*, que atualmente está em viagem e tem prevista uma paragem na Praia da Vitória, entre 9 e 12 de agosto.

No final da visita, o Almirante Jorge Nobre de Sousa destacou o trabalho desenvolvido por todos os profissionais da unidade visitada, com especial reconhecimento para a equipa do Serviço de Pediatria pelo seu trabalho incansável, tendo deixado o convite para que todos possam visitar o NRP *Sagres* durante a sua paragem na ilha Terceira.



PROJETO MARINHEIROS DA ESPERANÇA

Ao longo dos seus quase dez anos de existência, este projeto tem contribuído para aproximar a Marinha da sociedade civil, em especial num contexto sensível como são os internamentos de crianças e jovens, onde o mar se tem transformado no elemento que une e que inspira à superação, à imaginação e se constitui como uma fonte de esperança para crianças e famílias.



Fotos SCHA Ferreira Dias



DIA DO ESTAGIÁRIO

6ª EDIÇÃO

Por iniciativa da Superintendência do Pessoal e da Direção de Formação, realizou-se, no passado dia 29 de maio, a 6.ª edição do Dia do Estagiário, que teve lugar na Esquadilha de Helicópteros (EH).

A iniciativa contou com a participação de cerca de 34 estagiários, provenientes de diferentes áreas de formação e instituições de ensino, tendo como principal objetivo promover a partilha de experiências, o reforço do espírito de equipa e o contacto com uma realidade distinta daquela em que desenvolvem o seu estágio.

As atividades tiveram início com a receção dos participantes na EH, seguida de uma sessão de boas vindas e de uma apresentação da unidade, que permitiu dar a conhecer a sua missão e respetivas áreas de atuação. Ao longo da manhã, os estagiários participaram na atividade "Um dia na Esquadilha de Helicópteros", em que tiveram oportunidade de conhecer as atividades do quotidiano da unidade.

Divididos em seis grupos, os alunos visitaram diferentes estações de trabalho no hangar, onde puderam conhecer uma perspetiva mais técnica das capacidades da Esquadilha, assim como observar de perto os meios utilizados e con-

tactar diretamente com o trabalho desenvolvido na unidade.

Após um almoço-convívio, deu-se continuidade ao programa e às respetivas atividades.

No final do dia, ficou patente o interesse e envolvimento dos participantes que, apesar do natural cansaço, evidenciaram um reforçado sentido de pertença e uma visão mais abrangente das missões da Marinha, destacando-se a importância do trabalho em equipa e da cooperação como fatores essenciais para o cumprimento dos objetivos.

A concretização desta iniciativa foi possível graças ao empenho e à colaboração da EH, bem como ao envolvimento dos/as tutores/as, cujo contributo foi determinante para o sucesso do evento.

Fica, acima de tudo, a convicção de que esta experiência constituiu um momento relevante no percurso formativo dos estagiários, contribuindo para o seu desenvolvimento pessoal e profissional.

Até à próxima edição!



Colaboração da **DIREÇÃO DE FORMAÇÃO**



Fotos SCHA Ferreira Dias





NOTÍCIAS

FESTAS DO SENHOR SANTO CRISTO DOS MILAGRES

O Comando da Zona Marítima dos Açores participou nas Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres de 2 a 14 de maio, em Ponta Delgada, reafirmando a sua ligação histórica à Região Autónoma dos Açores e à comunidade que serve.

Este evento afirma-se como um ponto de encontro anual das gentes da terra com a diáspora de S. Miguel que faz questão de regressar a Ponta Delgada nesta data para homenagear o Senhor Santo Cristo e participar nas Festas.

A presença institucional nas cerimónias é considerada uma tradição no povo açoriano e inclui a representação oficial nas cerimónias religiosas e protocolares, bem como a integração de militares na Procissão Solene, contribuindo para a dignidade e solenidade do ato.



Esta participação simboliza o compromisso permanente da Marinha com os Açores, reforçando os laços de proximidade, serviço público e cooperação com as autoridades regionais e locais.



Colaboração do **COMANDO DA ZONA MARÍTIMA DOS AÇORES**

66ª PEREGRINAÇÃO MILITAR INTERNACIONAL A LOURDES UMA JORNADA DE FÉ E CAMARADAGEM

Participar na 66ª Peregrinação Militar Internacional a Lourdes (21 a 26 maio), não foi apenas cumprir uma missão institucional; foi uma experiência única de fé e uma profunda injeção de esperança. Como Capelão da Base Naval, tive o privilégio de vivenciar dias de intensa espiritualidade no Santuário de Nossa Senhora de Lourdes, acompanhado por quatro Guarda-marinhas da Escola Naval (EN), que representaram o futuro da nossa Marinha com exemplar dignidade e respeito.

Estivemos em comunhão direta com mais de 18.000 peregrinos militares provenientes de 40 países. Naquela imensa diversidade de fardas, línguas e bandeiras, descobrimos uma identidade única: a de homens e mulheres de armas unidos pelo desejo comum da paz e da reconciliação entre os povos. Ver o Santuário iluminado pela mí-

tica procissão das velas e escutar as orações entoadas por vozes militares de todo o orbe, despertou em nós um renovado sentimento de fraternidade universal.

Para os jovens Guarda-marinhas da EN, esta jornada junto à Gruta de Massabielle foi um batismo de partilha e resiliência espiritual. Para mim, como Capelão, foi a confirmação de que, mesmo nas exigências da vida militar, a fé continua a ser a âncora mais segura. Regressamos às nossas Unidades de coração cheio, com as energias renovadas e prontos para continuar a servir, inspirados pela luz e pela esperança que trouxemos de Lourdes.



Baccarini Pinto
STEN CAP



MOToclube NAVAL

ESTRADA, CAMARADAGEM E ESPÍRITO MARINHEIRO

No âmbito do seu Plano Anual de Atividades, o Motoclube Naval tem vindo a promover um conjunto diversificado de iniciativas motociclísticas que conjugam a paixão pelas duas rodas com a divulgação do património nacional, o convívio entre associados e o fortalecimento dos laços que unem a família naval.

Fundado com o propósito de reunir cadetes e oficiais da Marinha, familiares e amigos que partilham o gosto pelo motociclismo, o Motoclube Naval tem afirmado a sua presença através da organização de passeios e encontros que privilegiam não apenas a componente turística, mas também os valores de camaradagem, entreajuda e espírito de equipa que caracterizam a comunidade naval.

Ao longo deste ano, foram realizados diversos passeios que percorreram algumas das mais belas regiões do país, privilegiando itinerários por estradas nacionais e percursos de elevado interesse paisagístico. Mais do que simples deslocações, estas iniciativas constituíram oportunidades de convívio, partilha de experiências e descoberta do território nacional, promovendo simultaneamente, um saudável espírito de grupo entre os participantes.

Entre as atividades realizadas, destacaram-se os passeios à região do Médio Tejo, com visita às Caldas da Rainha e à histórica cidade de Tomar.

O passeio às Caldas da Rainha, realizou-se no dia 19 de abril, ao qual juntaram-se 29 motociclistas em 19 motos.

Com uma paragem obrigatória em Alenquer para uma pausa para café e momento de reunião do grupo, seguiu-se depois para a icónica Praça da Fruta das Caldas da Rainha. Um excelente almoço, num restaurante local e um momento para a cultura, com a visita ao Museu José Malhoa, enriqueceu ainda mais este dia, porque nem só de curvas vive o motociclista naval.

O Motoclube Naval, rumou a Tomar no dia 30 de maio e o itinerário incluiu a passagem por Santarém, onde os participantes puderam apreciar a vista privilegiada sobre o vale do Tejo a partir do Jardim das Portas do Sol, prosseguindo depois para a antiga cidade templária. A visita ao Convento de Cristo, um dos mais impor-



tantes monumentos nacionais e Património Mundial da UNESCO, constituiu um dos momentos mais marcantes da jornada.

Os passeios conduziram os associados por estradas de reconhecida beleza natural, permitindo descobrir localidades, tradições e património cultural de diferentes regiões do país. Em todos eles esteve presente a preocupação de proporcionar experiências seguras, bem organizadas e enriquecedoras, resultado do empenho dos elementos responsáveis pelo planeamento e coordenação das atividades.

O crescente interesse demonstrado pelos associados e a elevada participação registada nas iniciativas realizadas, confirmam a vitalidade do Motoclube Naval e a relevância que este tem vindo a assumir como espaço de encontro e convívio para todos aqueles que mantêm uma ligação à Marinha e partilham a paixão pelo motociclismo.

Prosseguindo o seu caminho de consolidação e crescimento, o Motoclube Naval continuará a desenvolver atividades que promovam a descoberta do território nacional, a amizade entre os seus membros como também a divulgação dos valores da Marinha, mantendo vivo o espírito marinheiro também nas estradas de Portugal.



Colaboração do **MOToclube NAVAL**





CONVÍVIOS E ENCONTROS



NÚCLEO DE FUZILEIROS DOS TEMPLÁRIOS 28.º ALMOÇO-CONVÍVIO



No passado dia 9 de maio o Núcleo de Fuzileiros dos Templários realizou o seu tradicional almoço-convívio que teve lugar na *Quinta do Café*, em São Pedro de Tomar.

Cerca de meia centena de pessoas que incluíam fuzileiros, seus familiares e convidados, recordaram os tempos das suas comissões em África e para os mais jovens as missões quando integrados em Forças Nacionais Destacadas.

O Comandante do Corpo de Fuzileiros foi representado pelo CFR FZ Carlos Manuel Mau Raposo.



“FILHOS DA ESCOLA” DE 1986 40.º ANIVERSÁRIO

Realizou-se no dia 6 de junho o convívio dos “Filhos da Escola” de 1986 para comemorar o 40.º aniversário de incorporação na Marinha.

O almoço, que decorreu no Hotel *D. Luís*, em Coimbra, contou com a presença de 180 marinheiros e familiares.

O encontro decorreu em ambiente de partilha, memórias e sã camaradagem, tornando este dia memorável.

O próximo convívio ficou agendado para o dia **12 de junho de 2027** no Sardoal.

“FILHOS DA ESCOLA” DE OUTUBRO DE 1972 29.º ENCONTRO NACIONAL

Realiza-se no próximo dia **3 de outubro**, em Porto de Mós, o 54.º Aniversário dos “Filhos da Escola” de outubro de 1972.

PROGRAMA:

10h00 – Ponto de encontro: Largo das Tasquinhas

10h30 – Visita ao Castelo

12h00 – Almoço/Convívio

17h00 – Corte do bolo de Aniversário

18h30 – Lanche

Para mais informações, os interessados deverão contactar:

ORGANIZAÇÃO: **Manuel Ferreira Valente** TM 964419291;

COLABORADORES: **Ana Oliveira** TM 914866509; **Rui Azevedo** TM 963392342; **Hernâni Lopes** TM 961038385; **Serafim Fraga** TM 966477138; **Jorge Gomes** TM 962889017 / TM 966944948; **José Macedo** TM 967013211; **Ant. Borges** TM 962689402; **Américo** TM 966209713; **Catrapão** TM 964963843.

AVISO



RENOVADAS HISTÓRIAS DA BOTICA ~ 94

A GUERRA EM QUE JÁ ESTAMOS...

Já na primeira metade do Séc. XIX, alguns autores descreviam que a intensificação prevista do uso de combustíveis fósseis teria sérios efeitos na criação de gases (especialmente dióxido de carbono), que impediriam o normal ciclo das estações e, por efeitos diretos na atmosfera, promoveriam o chamado “aquecimento global”...

Estas alterações do clima, em conjunto, com outras formas de poluição – como a epidemia de plásticos, eternos na nossa vida e nos nossos corpos, sob a forma de microplásticos, vão cada vez mais impactar a nossa vida. Esse impacto, para espanto de muitos, sentir-se-á em primeiro lugar na “Saúde Global”, que é como quem diz, na Saúde de todos nós.

Mesmo as teorias negacionistas mais ferrenhas, não poderão negar que as coisas mudaram, em termos de clima, e não parece haver retorno fácil. Doenças tratáveis serão fatais em temperaturas desérticas, como as que agora temos tido no Sul da Europa. Poucos o podem negar, o Sul da Europa, tenderá a desertificar-se a ficar estéril. As guerras acontecerão por água, por recursos... Pela preocupante diferença de recursos entre ricos e pobres, que gera violência...

Nos países pobres, que ficarão cada vez mais pobres, sairão cada vez mais pessoas na procura de melhorar a sua vida – tal foi dolorosamente evidente na recente invasão

de Ceuta (que, tal como no tempo português, representa a Europa, no Norte de África). É um movimento com consequências sociais e políticas graves, como já se sente por todo o continente europeu e, claro, também no nosso país...

Novas doenças surgirão, cujos nomes ainda se não conhecem. Sabemos, contudo, que os plásticos não são constituintes biológicos aceitáveis nas nossas células e invadem já o corpo dos nossos filhos e netos, cuja biologia evolui tão rapidamente como o seu crescimento físico, sem sabermos exatamente que mudanças biológicas induzirão? Sabemos, já hoje, que a taxa de infertilidade entre casais europeus incrementou cerca de 80% nos últimos trinta anos, admitindo-se que alguns aditivos químicos dos plásticos têm grande parte da culpa. Por tudo isto, só como exemplo, os biberões de plástico foram retirados...

O que diremos a quem vem a seguir? Que mundo lhes deixaremos? Como aceitaremos a vergonha de ao longo de anos termos deixado a sua “respiração” degradar-se, o seu verde secar, o delicado ambiente do mundo esventrado, despido da natureza, despido de vida e despido de esperança... morto!

Como se aceitará a vergonha de nada fazer, numa situação geopolítica efetivamente à mercê de tiranias antigas,



Autor: 1TEN TSN-ARQ Paulo Guedes

que pensamos desaparecidas, esbanjando recursos que seriam necessários para criar ambientes e sociedades estáveis... Um mundo em que a comunicação nunca foi tão fácil, nem a informação tão acessível, mas onde a boçalidade e a ignorância não param de aumentar, secundárias apenas – reconhecerão os meus estimados leitores – à sobrançeria e violência (esta última plasmada na final de um Mundial de Futebol, onde uma equipa deveria, por qualquer medida de bom senso, ter tido castigo penal...).

Vivemos, de facto, agora, numa sociedade em que o *bullying* é normal, desde que seja com outros, mesmo o *bullying* político... Plasmado diariamente, *online* e na TV, mesmo que divertido, dirão alguns, materializa um recuo civilizacional de grande importância e não se reveste de predições esperançosas de paz e equilíbrio entre as nações, que deveriam concentrar-se na perseguição de um bem comum...

Nada disso parece ter importância, nada faria sentido, exceto pela morte solitária da senhora do 5.º esquerdo. Não se lhe conheciam grandes doenças à exceção da educação e simpatia – rara nos tempos modernos. Foi encontrada inanimada num dia de 40°C, sozinha. “Golpe-de-calor”, “desidratação” dirá o relatório da autópsia. Deveria ser possível acrescentar, “morreu de solidão”, outra doença dos tempos modernos... neste mundo eminentemente urbano, em que as cidades não param de crescer... Na verdade, por defeito, as certidões de óbito deverão dizer em futuro próximo, fale-

ceu “vítima do aquecimento global e da solidão”. Duas entidades que esta sociedade egoísta, por vezes infantilmente ridícula nas suas atitudes e preocupações, criou...

Pelo menos, esta senhora teve uma infância, uma juventude, uma vida... Pensei para mim próprio, como forma de mitigar o seu súbito desaparecimento. Parece pouco, já que morreu profundamente só...

Assim, compreenderá a esta altura o paciente leitor, que vê de forma distante a guerra no Leste da Europa, ou no Médio Oriente, julgando-se a salvo, que já estamos numa guerra que não controlamos. A guerra pela água que bebemos, pelo ar que respiramos, pelo nosso modo de vida e pelo mundo que queremos deixar aos que nos seguem... Sim, especialmente aos que nos são próximos! É uma guerra que interessa a todos, especialmente aos militares, que estão também na linha da frente do combate a eventos climáticos extremos. Basta pensar no que se passou no último ano, em termos de clima, em Portugal, para perceber que estoura guerra – a guerra pelas nossas vidas – já chegou às nossas costas...

Se nada profundo mudar, percebe-se que estamos num insidioso caminho para a desgraça natural e social... Há que fazer, no nosso dia-a-dia, a diferença... Há que acreditar...


Doc



DESPORTO EM DIA



64.º ANIVERSÁRIO DO CEFA

No passado dia 8 de abril, realizaram-se as comemorações do 64.º aniversário do Centro de Educação Física da Armada (CEFA), assinalando uma marca de mais de seis décadas ao serviço da Educação Física da Marinha.

Durante a manhã cumpriu-se a tradição de organização de uma atividade desportiva de voleibol para toda a guarnição e formandos do Curso de Especialização em Monitor de Educação Física, tendo comos objetivos

a promoção e dinamização da prática de atividade física e o incentivo ao espírito de convívio e de camaradagem, reforçando os valores de coesão que este órgão desenvolve desde a sua fundação em 1962.

Após a atividade desportiva, já com a presença do Superintendente do Pessoal, VALM Rodrigues Pinto e do Diretor de Formação, CMG Moreira Silva, foi tirada a tradicional foto de grupo da guarnição do CEFA, seguindo-se o almoço/convívio.



VIGIA DA HISTÓRIA ~ 156

DEGREDO

É sabido que a pena de degredo, aplicada normalmente pelos crimes mais graves, era de uma dureza extrema, dureza essa decorrente de factores vários, quer fossem de natureza climática, quer pela hostilidade do meio ambiente.

A escolha da colónia para cumprimento da pena, muitas vezes por toda a vida, dependia das necessidades pontuais sentidas, ou feitas constar, pelos respectivos governos locais.

Quer porque as condições de sobrevivência variavam de colónia para colónia, quer por qualquer outro motivo, era normal que os condenados requeressem a comutação do cumprimento da pena na colónia para onde haviam sido inicialmente condenados, pelo cumprimento numa outra qualquer colónia.

Também não é esta a primeira vez que nestas páginas se refere a dureza da vida no mar, quer pela hostilidade do meio, quer pelas deficientes condições de habitabilidade, quer pelo risco, situação essa mais agravada nos séculos passados, condições que fizeram (e fazem) com que a vida no mar esteja bem longe de poder ser classificada como uma boa vida.

O conceito que no Séc. XIX havia sobre a dureza da vida no mar, parece poder aferir-se pelo episódio que seguidamente se relata.

Por um conjunto de crimes, que não se encontram especificados no documento que se consultou, vários indivíduos haviam sido condenados à pena de degredo em Moçambique, encontrando-se, em 1834, presos na Cova da Moura aguardando o embarque para aquele território.

Em 18 de Março desse ano o Conde de Suberra, Manuel Inácio Martins Pamplona de Corte Real, que desempenhava o cargo equivalente ao de 1.º Ministro dos dias de hoje, oficiou ao Ministro Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar para que este informasse acerca da petição efectuada por aqueles condenados a degredo, para que não tivessem de cumprir a pena em Moçambique, mas sim em Angola ou Cabo Verde, pondo igualmente como hipótese que o seu cumprimento pudesse ser "até mesmo para o serviço da Armada Real".

Não foi possível apurar se a pretensão terá obtido satisfação e se os condenados tiveram de cumprir as penas em melhores condições nalguma das colónias pretendidas ou se lhes terá sido concedido servir na Armada, possibilidade esta que, pelo menos na ordem das prioridades, aparentemente era considerada a pior das indicadas.



Manuel Inácio Martins Pamplona de Corte Real, Conde de Suberra



Cmdt E. Gomes

Fonte: Documentação Avulsa Moçambicana existente no Arquivo Histórico Ultramarino maço 1 doc. 22

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



QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Nº 17

Com Oeste dador, após 3 Passos Sul abre em 1♦ e o leilão a dois termina com Sul a marcar o optimista contrato de 5♦, recebendo a saída de Oeste ao A♠ (que promete o Rei) e vendo o parceiro a sinalizar que tem a Dama de Paus. Analise atentamente as 2 mãos e decida qual a melhor linha de jogo para conseguir cumprir o contrato.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA Nº 17

Vamos então começar por contar as vazas perdentes; temos 1 a Espadas e 2 a Copas, ou seja 3 vazas. Como poderemos conseguir eliminar uma perdente? Basta que o R♠ esteja em Oeste ou o A♥ em Este e o contrato está ganho. Assim sendo, sem mais demoras Sul jogou Espadas da mão (D para 2 do morto ou 3 para V do morto, é indiferente) fazendo a passagem ao Rei, que estava em Este; depois de ganhar a vaza, Este virou Copas e a D♥ de Sul foi coberta pelo A♥ de Oeste, o qual insistiu no naipe. Agora, mesmo tendo uma balda na mão para o A♠, Sul vai ter que ceder mais uma vaza a Copas pois fica com 3 cartas em frente a 3 e falta-lhe todas as cartas intermédias (V1098). Azar na colocação das 2 cartas chave, dirão alguns, mas foi apenas isso? Há uma informação crucial que Sul não considerou: Oeste passou à primeira e mostrou 7 pontos logo com a saída, pelo que não pode ter simultaneamente o R♠ e o A♥; assim sendo, a linha de jogo que garante o cumprimento do contrato a 100% é jogar um pequeno trunfo para o Rei do morto e depois jogar o 2♠ em direção à mão. Se Este tiver o R♠, Sul ganha 2 baldas a Copas na sua mão sobre AV♠ do morto; se ao invés o R♠ estiver em Oeste, agora Sul sabe que o A♥ está em Este e essa será a única vaza que concede no naipe (jogando 2 vezes Copas do morto em direção à mão), 11 vazas feitas e contrato cumprido.

NORTE (N)

♠	♥	♦	♣
A	6	R	9
V	5	D	7
6	2	8	2
2			

SUL (S)

♠	♥	♦	♣
D	R	A	
3	D	V	
	7	10	
	4	9	
		7	
		5	
		3	

Nascimento Coelho

Ex-CTEN AN

Comentários e/ou sugestões:

paulojncoelho@gmail.com

SOPA DE LETRAS

Nº 34

⚓ LINHAVÃO	⚓ AMARRA
⚓ LOTA	⚓ MASTARÉU
⚓ LUZERNA	⚓ MARSA
⚓ NÓNIO	⚓ MAPA
⚓ MARNEL	⚓ MADRE
⚓ MESTRE	⚓ LUNAÇÃO
⚓ MISSA	⚓ LIVRETE
⚓ MOLE	⚓ NÓ

L	U	Z	E	R	N	A	E	T	E	R	V	I	L
U	A	T	A	S	M	U	S	A	S	S	I	M	I
N	Ó	N	I	O	O	R	A	M	B	U	S	E	N
A	A	N	A	I	L	I	S	B	O	A	U	S	H
Ç	M	A	R	N	E	L	A	B	E	I	O	T	A
A	A	A	M	A	R	R	A	R	T	U	R	R	I
O	P	A	R	R	A	G	E	M	I	T	O	E	A
V	A	S	R	A	M	A	S	T	A	R	É	U	T
A	T	O	D	O	S	J	U	N	T	O	S	T	O
M	A	D	R	E	I	O	A	V	A	H	N	I	L

Dias Matias

SCH CM

SUDOKU

Nº 127

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

FÁCIL

DIFÍCIL

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

FÁCIL

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

DIFÍCIL



NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

VALM M RES António Manuel Henriques Gomes, Presidente da Comissão do Domínio Público Marítimo • COM M Rui Miguel Marcelo Correia, Representante Militar junto do *Supreme Headquarters Allied Powers Europe*, em Mons, Bélgica • COM M David Augusto de Almeida Pereira, Diretor geral do Instituto Hidrográfico • CMG M Luís Filipe da Conceição Duarte, Chefe do Departamento Marítimo do Sul e Capitão do Porto de Faro • CMG M Adelino Manuel Costa Cabral, Diretor de Pessoal • CTEN M Rui Miguel Santos Esteves, Comandante do NRP *Tridente* • CTEN M Ricardo Alexandre de Sousa Nunes, Comandante do NRP *Arpão* • CTEN M João Duarte Ventura da Cruz, Comandante do NRP *Setúbal* • CTEN M André Francisco Taveira Seixas Nunes, Comandante do NRP *Sines* • 1TEN M Pedro Ricardo Correia Araújo da Silva Paulo, Comandante do NRP *Andrómeda*.

FALECIDOS

259350 SAJ M REF António Ferreira do Espírito Santo • 382155 SAJ TF REF António Correia Batista • 323253 SAJ A REF José António Lopes • 83769 SAJ CE REF António Manuel da Palma Amor • 97967 SAJ TES REF Luís Rocha Pinto • 420356 SAJ SE REF José Paquito Martins • 83874 1SAR US REF João da Silva Tavares • 618460 1SAR A REF José Leitão Rodrigues Pereira • 9335101 1SAR R RES Pedro José Durão da Costa • 157578 1SAR E REF Joaquim Ferreira da Costa • 252070 1SAR TRC REF Manuel Laudelino de Borba • 443490 CMOR E RES Rui Manuel Ramalho Leal • 323483 CAB CM REF Vítor Manuel Martins Ferreira • 158768 CAB E REF José Marçalo Fernandes Bigodinho • 243672 CAB R REF Joaquim Gonçalves Gomes • 107166 CAB FZ REF Artur Lemos Lopes • 915589 CAB L RES Artur Alexandre Campos Ferreira • 94873 CAB R REF Próspero Nunes Pinto • 397555 CAB TFD REF Fernando Maria Horta.



agenda Cultural Marinha



AQUÁRIO VASCO DA GAMA



BANDA DA ARMADA



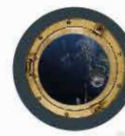
BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA



FRAGATA D. FERNANDO II E GLÓRIA



MUSEU DE MARINHA



PLANETÁRIO DE MARINHA

SETEMBRO/OUTUBRO

18h30

Concerto do Quinteto de Metais da Banda da Armada na Igreja do Colégio dos Jesuítas – Ponta Delgada, inserido no Dia da Polícia Marítima 2026

SEX
11
SET

18h00

Concerto da Orquestra Sinfonietta de Ponta Delgada com a participação de músicos da Banda da Armada na Aula Magna da Universidade dos Açores – Ponta Delgada, inserido no Dia da Polícia Marítima 2026

SÁB
12
SET

22h00

Concerto da Banda da Armada em Lousada, inserido no Festival Sem Fronteiras 2026

SÁB
19
SET

10h30

Concerto do Quinteto de Sopros da Banda da Armada na Biblioteca Nacional de Portugal, inserido na Festa dos Pequenos Leitores

SÁB
26
SET

21h30

Concerto da Banda da Armada no Castelo de Moura, inserido no Centenário do Centro Recreativo Amadores de Música “Os Leões”

SÁB
26
SET

21h30

Concerto da Banda da Armada com a cantora Vânia Fernandes no Parque de Santa Catarina – Funchal, inserido no Aniversário do EMGFA e dos 50 Anos da Autonomia da Madeira

SÁB
03
OUT

19h00

Concerto do Equinócio do Outono pela Banda da Armada no CAS de Oeiras

QUA
14
OUT

21h30

Concerto da Banda da Armada na Aldeia de Paio Pires, inserido nas comemorações do 138.º Aniversário da Sociedade Musical 5 de Outubro

SEX
16
OUT

21h30

Concerto da Banda da Armada no Teatro Virgínia – Torres Novas, inserido no Projeto Volver

QUA
28
OUT



PASSATEMPO FOTOGRÁFICO

"DIA DA MARINHA EM SETÚBAL"

Por ocasião das comemorações do **Dia da Marinha 2026** na cidade de Setúbal, a Marinha e a Câmara Municipal de Setúbal lançaram um passatempo fotográfico subordinado ao tema "**Dia da Marinha em Setúbal**" que decorreu entre os dias 18 e 24 de maio.

O público em geral, incluindo os nossos militares, foram convidados a participar nesta iniciativa, cujo objetivo foi incentivar o registo fotográfico de momentos, ambientes, embarcações, atividades e espaços associados ao evento.

A adesão a esta iniciativa foi bastante significativa, contando com uma participação de mais de cinco dezenas de participantes.

Os cinco finalistas (1.º lugar, 2.º lugar, 3.º lugar e as duas menções honrosas), além de terem recebido os seus prémios, têm em exibição as fotografias premiadas numa exposição temporária na Feira de Sant'Iago, que está a decorrer em Setúbal até ao final do mês agosto.



MENÇÕES HONROSAS

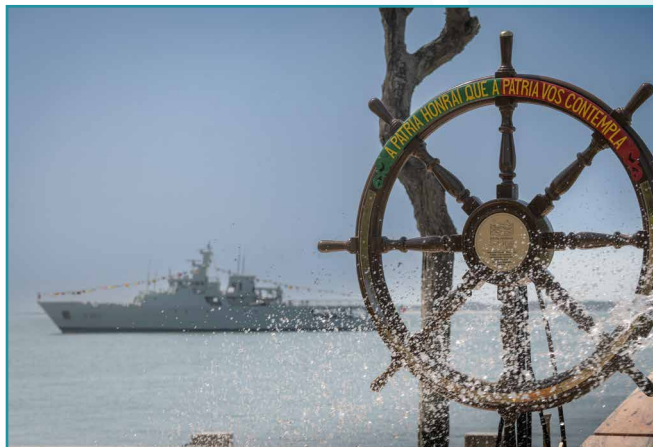


Paulo Fernandes

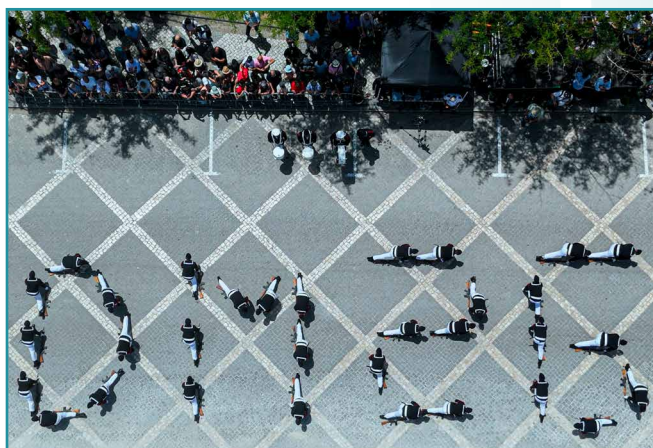


João Curto

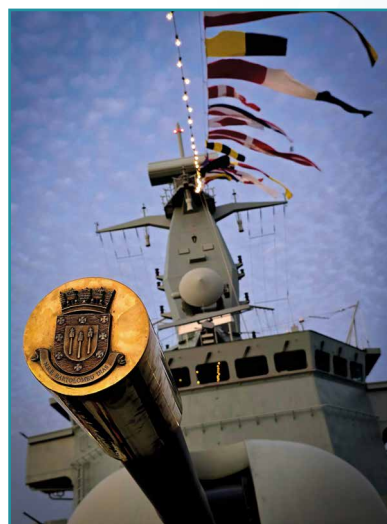
VENCEDORES



1.º LUGAR | Paula Forreta



2.º LUGAR | SAJ E Rodrigues



3.º LUGAR | Tiago Ricardo

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

**Travessa André Valente 11,
Lisboa**

