



HIM

Revista
Portuguesa de
História
Militar

Ano V - n.º 9
Dezembro 2025

Revista Portuguesa de História Militar

Dossier:

Da Retirada Militar do Ultramar ao 25 de Novembro de 1975

DA RETIRADA MILITAR DO ULTRAMAR AO 25 DE NOVEMBRO DE 1975



Revista Portuguesa de História Militar
Ano V - n.º 9

Editor:

Comissão Portuguesa de História Militar

Diretores:

Abílio Pires Lousada e Humberto Nuno de Oliveira

Conselho de Redação:

Carlos Borges da Fonseca – Secretário-geral da CPHM

Jorge Silva Rocha – Gabinete de Apoio da CPHM

Conselho Editorial:

Dr. Harold E. Raugh, Jr. – Presidente da Comissão Internacional de História Militar

João Vieira Borges – Presidente da CPHM

Abílio Pires Lousada – Diretor da Revista

Humberto Nuno de Oliveira – Diretor da Revista

Membros do Conselho Científico da CPHM

Capa: Jorge Silva Rocha

Imagem de capa: Inácio Ludgero (FMSMB/Casa Comum)

IMPRESSÃO

Rainho & Neves - Artes Gráficas

Dezembro de 2025

Depósito legal: 494794/22

ISSN: 2795-4323

Todos os direitos reservados

A MARINHA EM TIMOR NO PÓS 25 DE ABRIL

José António Rodrigues Pereira

Resumo

Até ao 25 de Abril de 1974, a presença da Marinha limitava-se ao *Comando de Defesa Marítima* e aos *Serviços de Marinha* que, no seu conjunto incluíam uma Estação Radionaval, uma lancha de fiscalização pequena, além de duas embarcações do tipo lanchas de desembarque médias, que faziam parte do trem naval de Timor. Quando em Agosto de 1975 se iniciaram os confrontos entre os vários partidos locais a Marinha decidiu reforçar o seu dispositivo.

Foi enviada a corveta *Afonso Cerqueira* que largou de Lisboa, a 03SET75, com numerosos problemas logísticos por resolver e chegou a Timor a 06OUT. Com a sua chegada, restabeleceram-se as comunicações com Lisboa (interrompidas com o abandono da ERN) e a presença naval, permitiu restabelecer a fiscalização da costa do território. A estadia na ilha do Ataúro levantou diversos problemas logísticos que se foram resolvendo com o habitual *desembaraço lusitano*. O navio reabasteceu em Darwin e Macau, e em Novembro chegaria a *João Roby*; estes navios assistiram à invasão da Indonésia a 07DEZ75, depois das declarações unilaterais de independência dos movimentos políticos locais. Após a retirada dos membros do Governo e das forças militares, a Marinha manteve, até MAI76 uma presença naval nos mares de Timor com uma ou duas unidades navais.

Palavras-chave: Marinha; Timor; 25 de Abril de 1974; Descolonização.

Abstract

Until April 25, 1974, the Navy's presence was limited to the *Maritime Defense Command* and the *Maritime Services*, which together included a *Radio Naval Station*, a small patrol boat, and two medium-sized landing craft, which were part of the Timor maritime services. When clashes began between the various local parties in August 1975, the Navy decided to reinforce its deployment.

The corvette *Afonso Cerqueira* was sent, departing from Lisbon on September 3, 1975, with numerous logistical problems to solve, and arrived in Timor on October 6. With its arrival, communications with Lisbon were re-established (interrupted with the abandonment of the Radio Naval Station) and the naval presence allowed the re-establishment of coastal surveillance of the territory. The stay on Ataúro Island raised several logistical problems that were resolved with the usual Portuguese resourcefulness. The ship refuelled in Darwin and Macau, and in November it would arrive in *João Roby*; these ships would witness the Indonesian invasion on December 7, 1975, after the unilateral declarations of independence by the local political movements. After the withdrawal of the Government members and military forces, the Portuguese Navy maintained, until May 1976, a naval presence in the seas of Timor with one or two naval units.

Keywords: Navy; Timor; April 25, 1974; Decolonization.

Agradecimento

Quero começar por deixar aqui o meu mais profundo agradecimento ao Senhor Contra-almirante José Luís Ferreira Leiria Pinto, à data dos acontecimentos aqui descritos, *Comandante da Defesa Marítima de Timor*, pelas ajudas que me prestou na elaboração deste artigo, pelos elementos que me facilitou e pela posterior revisão do seu conteúdo. Estando presente naquele território desde 1973, foi testemunha presencial dos acontecimentos ali ocorridos no pós-25 de Abril de 1974 e as suas descrições dos acontecimentos, permitiram enriquecer este trabalho. O meu muito obrigado, Senhor Almirante.

Situação em Timor nos Anos de 1970

Na década de 1970, o dispositivo naval do Comando da Defesa Marítima e dos Serviços de Marinha de Timor era constituída pelos seguintes meios.

A Estação Radionaval (ERN) de Dili, a lancha de fiscalização pequena (LFP) *Tibar*⁽¹⁾, as lanchas de desembarque (LD) *Lóios* e *Comoro* de 50 ton, o navio mercante *Arbiru*⁽²⁾ que fazia carreiras de cabotagem, ligando Timor com a Austrália, a Indonésia e a Malásia, o rebocador *Lifau*, a lancha de desembarque *Laleia* de 300 ton e a lancha de pilotagem *Laga* de 10 ton.

1. Esta lancha constituía o único meio militar que o Governo local dispunha para estar ligado, por via marítima ao enclave de Oé-Cusse; efectuou numerosas patrulhas na área, visitando vários portos, inclusive Kupang, a capital do Timor indonésio.

2. Construído em 1962, afundou-se, devido a um tornado, em 29ABR73 no Mar das Flores, quando em viagem para Banguecoque.

Prestavam serviço em Timor 30 militares da Armada: 1 oficial Superior, 1 oficial subalterno, 10 sargentos, 18 praças.

Dili tinha um bom porto, inaugurado em 1966 e com capacidade para receber navios até 7.000 toneladas. As ligações com a Metrópole eram garantidas, semestralmente, pelos navios *Índia* e *Timor* da Companhia Nacional de Navegação; este esteve em Dili, pela última vez, em JAN74.

O Pós-25 de Abril de 1974

No dia 26ABR74 foi recebida, através da *Radionaval de Díli*, uma mensagem do Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (GABCEMA) informando sobre a situação em Lisboa e identificando o novo titular daquele cargo – Almirante Pinheiro de Azevedo. Foi esta mensagem a primeira recebida em Timor relativa à nova situação.



Fig. 1 - Rebocador LIFAU. Foto do CALm Leiria Pinto.

Na sequência da decisão de conceder a autonomia aos territórios sob administração portuguesa, constituíram-se em Timor três associações políticas. A 11MAI74 surgiu a *União Democrática de Timor* (UDT), propondo uma independência a médio prazo, e era apoiada especialmente pelo funcionalismo público da administração portuguesa, incluindo a PSP. A 20MAI surgiu a *Associação Social Democrata Timorense* (ASDT), que advogava uma autonomia progressiva para uma futura independência. Um terceiro partido seria criado a 27MAI e defendia a integração do território na Indonésia; a *Associação Popular e Democrática de Timor* (APODETI) era constituída pelos comerciantes de origem chinesa e tinha o seu apoio nas autoridades indonésias.

Em SET74 chegaram a Dili os estudantes timorenses que frequentavam

o ensino universitário em Lisboa e que radicalizaram a ASDT, passando a designar-se *Frente Revolucionária de Timor-Leste Independente* (FRETILIN). De orientação marxista-leninista propunha uma independência imediata e era apoiada pelas camadas mais jovens da população, nomeadamente, alguns dos militares que constituíam o recrutamento local do *Exército Português*.

No mês seguinte chegou a Dili, uma *Companhia da Polícia Militar* que ficaria conhecida como a *Companhia Vermelha* e que se tornaria num foco de indisciplina. A agitação e os incidentes provocados pelos partidos políticos e pela indisciplina de algumas unidades militares aumentaram a instabilidade política e social do território⁽³⁾.

Nesse mês de Outubro de 1974, o *Comandante da Defesa Marítima de Timor* (CDMT)⁽⁴⁾ solicitou ao Estado-Maior da Armada o envio para aquele território de um navio de guerra oceânico, não tendo conseguido esse objectivo.

A Guerra Civil

Na madrugada de 11AGO a UDT tentou um *Golpe Palaciano* para se apoderar do poder em Díli assumindo o controlo de alguns pontos vitais da cidade – Aeroporto, Porto, Emissora Oficial, Central Telefónica, Radio Marconi, Central Eléctrica e Reservatório de Água – e iniciou uma greve do funcionalismo público.

A Estação Radionaval passou a ser a única comunicação de Timor com o exterior⁽⁵⁾.

As embarcações *Tibar*, *Lifau*, *Laleia* e *Comoro* foram abastecidas; a *Loios* e a *Laga* continuavam em terra. Ao largo, os navios mercantes *Mac-Dili*, chegado na sua primeira viagem de Macau e o *Musi*⁽⁶⁾.

A reacção da FRETILIN à acção da UDT conduziu a uma situação de verdadeira *Guerra Civil*.

As forças militares portuguesas estacionadas no território e que se mantiveram fiéis ao Governador eram constituídas por uma Companhia de Pára-quedistas, o pessoal da Marinha do Comando da Defesa Marítima de Timor e dos Serviços de Marinha e a Polícia de Segurança Pública (PSP).

Nesta situação, o *Comandante da Defesa Marítima de Timor* solicitou, novamente, ao *Estado-Maior da Armada* o envio urgente, para aquele território, de um navio de guerra oceânico. Desta vez o seu pedido teria seguimento.

3. PINTO, José Luís Leiria. *Recordações de Um Marinheiro. Timor 1973-1975*. p. 28.

4. CTEN José Luís Ferreira Leiria Pinto.

5. PINTO, José Luís Leiria, ob. cit., p. 28.

6. Este navio, de uma empresa de Singapura, escalava mensalmente o porto de Dili e assegurava a exportação do café e de outros produtos timorenses.

A gravidade da situação militar levou o Governador e Comandante-chefe, a mandar fretar o *Mac-Dili* pelo Governo de Timor e evacuar para Darwin, na Austrália, a população civil de origem europeia e alguns quadros militares portugueses. O *Mac-Dili* largaria a 12AGO75 para Darwin com 272 pessoas a bordo.

A 16AGO75, iniciava-se a desagregação das unidades do Exército com a evacuação para Díli dos militares metropolitanos colocados no interior do território, ficando aquelas unidades entregues a sargentos timorenses.

No dia seguinte (17AGO75) comemorava-se o Dia Nacional da Indonésia e o CDMT foi apresentar cumprimentos ao cônsul que, na ocasião, se mostrou preocupado com a evolução dos acontecimentos. Reiterou a posição oficial do seu Governo – *a Indonésia não tem quaisquer ambições territoriais sobre Timor-Leste, mas este não poderia constituir uma ameaça à sua segurança.*

A 20AGO75 o *Musi* largaria de Díli para Singapura. Nesse dia o Governador enviou para o Presidente da República uma mensagem em que sintetizava a situação no território:⁽⁷⁾

Situação Díli continua muito confusa e não controlada por mim. Praticamente existem duas forças ambas com militares e mal controladas. Manteve-se tiroteio disperso durante todo o dia. Estou confinado área porto e bairro militar não controlando qualquer unidade Díli excepto Armada e “Páras”. Desconheço situação interior por ter perdido todo contacto. Virtude ocupação unidades especialmente Quartel-General, militares metropolitanos foram recolhidos área porto que também funciona como local refugiados contando lá largas centenas civis.

A partir desta data os confrontos aumentaram de intensidade sendo utilizados os morteiros de 81mm obtidos pela FRETILIN nos paixões do Exército provocando inúmeros mortos e feridos. O CDMT mandou recolher à ERN as famílias dos militares e funcionários civis da Marinha. Um Sargento de Marinha foi gravemente ferido por um dos projéctéis que atingiram a ERN tendo sido evacuado para Darwin.

A 22AGO75, a *Comoro* fora a Baucau recolher os militares e civis metropolitanos. No dia seguinte (23AGO) o CDMT foi a bordo do navio norueguês *Lloyd Bake* que, fretado pelo Governo de Macau, fundeou ao largo de Díli para evacuar refugiados. Embarcaram 1.155 pessoas largando o navio para Darwin.

A 24AGO75, o *Mac-Dili* foi atacado com morteiros quando, regressado de Darwin, se aproximava do porto de Díli, tendo ficado fundeado ao largo; pelas 19h00 de 26AGO, com mais de 1.000 refugiados e cerca de 100 militares metropolitanos o navio largou novamente com destino a Darwin. Após aquela evacuação, o Governador decidiu também retirar-se para a Ilha do Ataúro com

7. PIRES, Mário Lemos. *Descolonização de Timor. Missão Impossível.*

as forças militares que se mantinham fiéis.

Na tarde do dia 26AGO, durante um violento ataque, caíram duas granadas de morteiro no porto que provocaram mortos e feridos, entre os quais, dois paraquedistas. De imediato os paraquedistas, por sua inteira iniciativa, irrumpiram no Quartel-General ocupado pela FRETILIN, e no acampamento da UDT, ameaçando com uma acção punitiva se os combates não terminassem. Efectivamente a ordem foi prontamente respeitada. Não só o fogo contra o porto cessou, deixando de ser ameaçado o embarque dos refugiados, como também terminaram os confrontos na cidade. Dili, após cerca de uma semana de tiroteio, mergulhou num profundo silêncio, facto que demonstrou, claramente, que ainda existia respeito por parte dos partidos políticos perante uma autoridade exercida com firmeza⁽⁸⁾.

Às 19h30 do dia 26AGO75, a ERN enviaava a última mensagem do Governador para o Presidente da República:

Embarcados Mac-Dili refugiados metropolitanos e cerca cem militares. Ficam Grupo Comando Exército 12 elementos, Armada 27 para meios navais e 64 "Páras". Vou tentar sair esta noite meios navais, deslocando-me para Ataúro. Aguardo, para amanhã 27, chegada Delegação via aérea em Ataúro ou meios navais mesmo local. Solicito envio equipamento rádio através Delegação me permita ligação Macau e Darwin. Qualquer forma tentarei ligação Darwin.

Às 20h15 a ERN estabeleceu a última ligação com Lisboa e com Macau, tendo, de seguida, tornado os equipamentos inoperativos.

Retirada para a ilha do Ataúro

Pelas 21h00, iniciou-se o embarque do pessoal que deveria seguir para o Ataúro. Na *Laleia* embarcaram a unidade de pára-quedistas e alguns refugiados; no *Lifau* 9 militares do Exército, 3 médicos, e 26 elementos da Armada⁽⁹⁾, e na *Tibar*, seguiram o Governador, o Chefe de Gabinete, o Comandante Militar e seu Estado-Maior e o *Comandante da Defesa Marítima de Timor*. Às 21h40 as três embarcações, acompanhadas da *Comoro*, demandaram a barra de Díli, rumo à ilha do Ataúro, situada cerca de 12 milhas náuticas a Norte.

Durante o trajecto, o *Mac-Dili* informou estar junto do contratorpedeiro indonésio *Mon Icidi* que tinha ordens do seu Governo para, na manhã seguinte mandar buscar o Governador português e o seu *staff* para o colocar em segurança. Informado o navio indonésio que o Governador estaria no Ataúro

8. PINTO, José Luís Leiria, ob. cit., p. 46.

9. Um dos militares da Armada, o mar C Cavaterra, não compareceu no embarque para o Ataúro, por ter aderido à UDT.

na manhã seguinte, nenhum navio indonésio ali compareceu.

A pequena frota portuguesa surgiu, diante de Mau Meta, a principal povoação da ilha, na manhã de 27AGO. Ali existia com carácter permanente, desde 1972, uma *Diligência Militar* constituída por 20 homens sob o comando de um aspirante, todos do recrutamento local. Com a retirada da autoridade portuguesa para a ilha do Ataúro os combates entre a FRETILIN e a UDT estenderam-se a toda a cidade de Díli.

No dia 29AGO cerca das 17h00 o CDMT embarcou no *Lifau* e juntamente com a *Tibar* fez-se rumo para o porto de Kupang tendo, às 13h00 do dia seguinte fundeado a cerca de 100 metros do cais daquele porto. O CDMT foi recebido pelo governador do Timor Indonésio, brigadeiro El Tai aquém entregou uma carta do Governador Lemos Pires. No porto de Kupang encontravam-se cerca de dez navios mercantes (número muito superior ao normal) descarregando arroz e viaturas pesadas e na cidade foram vistos elementos das *boinas vermelhas*, a elite das tropas especiais indonésias, chegados muito recentemente. A *Tibar* e o *Lifau* estiveram seis dias em Kupang, nos dois últimos dias não foram permitidas, pelas autoridades locais, licenças a terra às guarnições das duas embarcações.

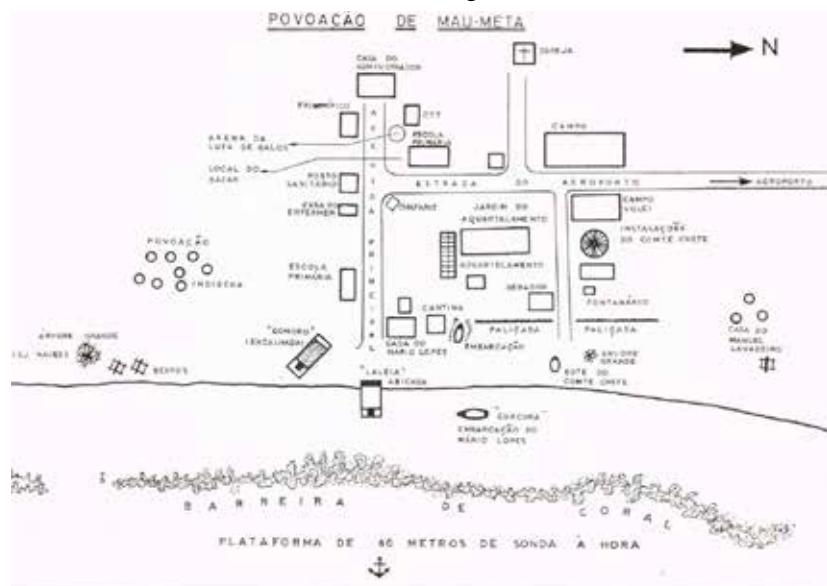


Fig. 2 - Mapa de Mau-Meta. Desenho do arquivo do autor.

No dia 03SET, o *Lifau* passou cabos a terra e embarcou combustível; nesse dia, o CDMT apresentou despedidas ao Governador El Tari, o qual lhe fez entrega de uma carta particular para o governador do Timor Português. Na altura mostrou a sua preocupação pela situação em Díli e a sua estranheza por Portugal não autorizar a Indonésia a pacificar a área onde se desenrolava o conflito. Informalmente, disse: *Vocês não estão a ver a coisa. Quando o vizinho*

saiu de casa e deixou o gás aberto, para nossa própria segurança, temos de ir lá fechá-lo. O significado da afirmação era claro – a Indonésia teria de intervir no Timor Português pois este constituía uma ameaça à sua segurança⁽¹⁰⁾.

Em 4 de Setembro, foi enviada a lancha *Comoro* a Pante Makassar, no enclave de Oé-Cussi para recolher os militares metropolitanos que ali se encontravam. Cumprida esta missão, seguiu para Batugadé, junto à fronteira, onde ao aproximar-se do cais, viu surgirem numerosos elementos armados e verificou que a bandeira da UDT estava içada no pequeno forte local. Não estando visíveis quaisquer indivíduos de raça branca, a lancha retirou-se do local; veio a saber-se que os timorenses se preparavam para apresá-la.

No dia 8 de Setembro, a lancha *Laleia*, com o CDMT embarcado, foi a Dili para recolher os militares que ali estavam presos pela FRETILIN; a lancha entrou no porto no dia seguinte pela manhã. Surgiram, entretanto, cerca de 50 homens armados, mas aparentemente desenquadrados de qualquer comando, que se espalharam pelo cais com armas apontadas à lancha; também a lancha *Laga*, armada com uma peça de origem desconhecida, surgiu nas proximidades da *Laleia*.

Chegaram também ao cais duas viaturas da Cruz Vermelha e dois responsáveis da FRETILIN; estes informaram que os militares portugueses estavam no Hotel de Turismo, como convidados da FRETILIN e entregaram uma carta desses militares informando que tinham solicitado, ao Consulado Português em Darwin, a sua evacuação para aquela cidade a fim de serem repatriados para Lisboa; a lancha regressou ao Ataúro.

Continuava desconhecido o paradeiro de 20 portugueses prisioneiros da UDT e pertencentes ao Destacamento de Cavalaria de Bobonaro.

Alguns dos erros apontados para o que, até àquela data, acontecera naquele território foram:

1. A organização artificial dos partidos políticos;
2. A não repressão da sublevação da UDT, o que teria sido fácil;
3. A incapacidade de, posteriormente, de travar a contra-revolta da FRETILIN;
4. A indecisão quanto a uma reocupação de Dili pelas autoridades portuguesas.

Reforço dos Meios Navais: a corveta Afonso Cerqueira

No dia em que o Governo abandonou Díli (a 26 de Agosto), a corveta *Afonso Cerqueira* receberia, instruções para aprontar para comissão de serviço em Timor. A decisão do envio do navio foi tomada em Lisboa com informação incompleta sobre a situação real em Timor e o navio partiria sem uma ideia clara do que seria a sua missão. A

10. PINTO, José Luís Leiria, ob. cit., pp. 52-53.

corveta *Afonso Cerqueira* fora entregue à Armada Portuguesa em Cartagena (Espanha) a 28JUN75, e chegou à Base Naval de Lisboa em 24JUL75⁽¹¹⁾. O navio iniciou o *Plano de Treino Básico (PTB)*, mas este seria interrompido perante a ordem de aprontar o navio para a sua primeira missão. As dificuldades na preparação da viagem tiveram a ver com o pouco tempo disponível para o abastecimento do navio.



Fig. 3 - Corveta Afonso Cerqueira em Port Said, a caminho de Timor. Foto do autor.

Depois de dez dias de sucessivas fainas de abastecimento o navio estava pronto para partir com grande parte do material, ainda embalado, na pista do helicóptero, para ser arrumado e colocado nos respectivos paixões durante a viagem. Outra dificuldade foram as cartas de navegação dos locais por onde se ia navegar e que há muito não eram frequentados por navios portugueses – Mar Mediterrâneo Oriental, Mar Vermelho, Mar Arábico e Oceano Índico Leste – e que não foi possível obter. Como recurso foram-lhe cedidas algumas cartas do arquivo do *Instituto Hidrográfico* já antigas e canceladas, mas pelo caminho foram sendo substituídas, na medida do possível, por exemplares de cartas inglesas actualizadas.

Partindo de Lisboa a 3 de Setembro de 1975, chegou a Port-Said a 08SET; atravessou o canal do Suez no dia 11, escalando sucessivamente os portos de Áden no Iémen do Sul (14 a 16 de Setembro), Colombo na Ilha de Ceilão (21 a 23 de Setembro) e Darwin, na Austrália, (1 a 5 de Outubro de 1975). À chegada a Darwin, o navio foi recebido por três oficiais superiores do Exército Português que constituíam a *Missão Militar Portuguesa em Darwin*⁽¹²⁾. Ali nos foi dado o primeiro *briefing* sobre a situação no território.

Largando a 05OUT, com o CDMT a bordo, o navio bordejou a costa Norte do território ouvindo as explicações que o CDMT ia fazendo no reconhecimento da costa daquele território.

11. Em termos históricos, convém referir que foi na semana seguinte à famosa *Manifestação da Alameda* (19JUL75) promovida pelo Partido Socialista e dirigida pelo Dr. Mário Soares.

12. Esta *Missão Militar* derivara da *Missão Diplomática* ali criada e que a evolução dos acontecimentos transformou em Missão puramente militar. Estava instalada numa suite do *Hotel Travelodge*, o melhor da cidade.

O navio passou diante de Díli em 6 de Outubro de 1975, a 1 milha de terra, tendo constatado que a Bandeira Portuguesa continuava içada no mastro do *Palácio das Repartições*; fundeu diante de Mau Meta, na Ilha de Ataúro, na tarde do mesmo dia. Ali, encontrava-se uma *anacrónica esquadra*, constituída pelo navio mercante *Mac Dili*, o rebocador *Lifau* e a LFP *Tibar*. Abicadas na praia estavam as lanchas *Comoro* e *Laleia*.

O primeiro problema que se deparou ao navio à chegada à ilha do Ataúro, foi insegurança do fundeadouro de Mau Meta para navios com as dimensões da corveta. Por esse motivo, o CDMT tentara obter em Darwin, uma poita e uma bóia para estabelecer uma amarração no Ataúro, mas as limitações locais, não permitiram encontrar o material necessário⁽¹³⁾.

Em frente da localidade existe uma plataforma com profundidades entre os 60 e os 90 metros, seguida, do lado de terra, de uma barreira de coral com cerca de 4 metros de profundidade; do lado do mar, a sonda cai abruptamente para os 230 metros; a corrente é forte (atinge os 8 nós) e a *tença*⁽¹⁴⁾ do fundo bastante má. Pela sua dimensão a *Afonso Cerqueira* tinha de fundear no exterior da barreira de coral, em fundos de cerca de 60 metros. Foram várias as tentativas infrutíferas para fundear, tendo-se optado por fazê-lo paralelamente à costa, em 60 metros de fundo com 7 quarteladas de amarra (190 metros)

A má *tença* do fundeadouro do Ataúro, obrigou o navio a fundear *a pé de galo*⁽¹⁵⁾, com o segundo ferro apenas a arrastar do fundo, para tentar diminuir o *rabear*⁽¹⁶⁾ do navio e os esforços sobre a amarra, evitando que *garrasse*⁽¹⁷⁾, como chegou a acontecer duas vezes. Esta situação, obrigava o navio a estar permanentemente pronto para navegar, mantendo o pessoal em serviço, como se estivéssemos a navegar, com o consequente desgaste do pessoal e do material. Era também necessário anotar porque bordo o navio virava com o efeito da maré, para permitir, ao suspender *destorcer* as amarras rodando o navio em sentido contrário. Habitualmente não estávamos mais de dois dias fundeados.

A estadia do navio no Ataúro, colocou ao CDMT novas preocupações: o abastecimento do navio. Apesar de dispor de uma autonomia em mantimentos de 45 dias e mais de 8.300 milhas de autonomia em combustível, o navio apenas dispunha de água doce para seis a 10 dias⁽¹⁸⁾.

Como portos de abastecimento dispúnhamos de Darwin (Austrália) a 450

13. A cidade de Darwin tinha sido destruída por um tufão em Dezembro de 1974 e ainda estava em reconstrução; havia ainda quem vivesse a bordo de um navio de passageiros ali atracado.

14. *Tença* – Qualidade do fundo, para segurar o ferro do navio quando fundeado.

15. *Fundear a pé de galo* – Ferro largado apenas até tocar no fundo, pronto a largar mais amarra em reforço do primeiro, caso se torne necessário.

16. *Rabear* – Mover a popa horizontalmente, quando fundeado, devido à ação do vento.

17. *Garrar* – Cair o navio a ré, arrastando o ferro pelo fundo, por este ter desunhado.

18. Embora dispusesse de um sistema de dessalinização a bordo, este só funcionava a navegar e com o navio a velocidade elevada (>15 nós).

milhas de distância, Manila (Filipinas) a 1.600 milhas – mas necessitando, em ambos os casos, de autorização diplomática – e Macau a 2.300 milhas, representando seis dias de viagem à velocidade económica. Mas a água, pela sua escassez, requeria uma solução mais eficaz.

Em Darwin o CDMT informara que a *Laleia* poderia abastecer o navio através dos seus tanques de lastro; mas a primeira contrariedade surgiu quando se verificou que a única fonte de fornecimento de água para a *Laleia* era a torneira de uma casa particular que seria ligada por uma mangueira de borracha aos tanques da lancha⁽¹⁹⁾. Sendo o caudal demasiado pequeno, mandou vir-se de Darwin, por avião, outra mangueira para ligar a outra torneira.

Com os tanques meio-cheios, alguém provou a água e verificou saber a alcatrão, o material que revestia os tanques.

A improvisação e o *desembaraço lusitano* conseguiram a solução que permitiu ao navio só sair de Timor para abastecer combustível. Com a lona da cobertura de um dos porões do *Mac-Dili*, e alguns toros de madeira, improvisou-se, no porão da *Laleia*, um tanque de água que, com a lancha abicada à praia, permitia receber, a partir de duas mangueiras de jardim, ligadas a duas torneiras domésticas cerca de 20 a 22 toneladas de água em cada 48 horas. Depois, a lancha era levada até ao navio onde, com uma bomba submersível, se trasfegava a água para os tanques do navio. Embora não se atestasse o navio, a água ia chegando para os consumos.

Assim sobrevivemos durante dois meses, deixando apenas Timor uma única vez para ir abastecer combustível. Foi com este invento que se passaram a abastecer as corvetas no Ataúro⁽²⁰⁾.

Um Incidente Marginal

Durante a aproximação ao Ataúro, o médico do Exército solicitou o apoio do navio para uma criança timorense, de 10 anos, com suspeitas de obstrução intestinal grave. Pedia soros e antibióticos e informava-se, a bordo, haveria condições para uma cirurgia urgente; foi respondido afirmativamente à primeira questão e negativamente à segunda.

A solução passava pela evacuação para Darwin, via aérea através do avião do Governo que se encontrava na ilha. Mas este parecer médico esbarrou na oposição das autoridades governativas, com base no princípio de que *se não pode dar a uma população, como a do Ataúro, mais meios do que ela normalmente dispõe, só porque ali se encontram unidades militares*⁽²¹⁾.

19. PEREIRA, Orlando Manuel Gouveia e PEREIRA, José António Rodrigues. *Circum-Navegação 75-76*. Separata dos Anais do Clube Militar Naval, 1976-1977, p. 114.

20. PEREIRA, Orlando Manuel Gouveia e PEREIRA, José António Rodrigues, ob. cit., p. 116.

21. Esta não fora a prática das Autoridades Portuguesas durante os 13 anos da Guerra do Ultramar pois, quanto julgo

O Comando do navio propôs-se levar a doente para Darwin e a criança veio para bordo; mas esta proposta também esbarrou na oposição do Governo.

Através do navio trocaram-se mensagens com a *Cruz Vermelha Internacional* (CVI) – operando então no hospital de Díli – e simultaneamente foi preparada a sala de operações de emergência do navio, situada no refeitório dos praças⁽²²⁾. O pessoal abdicava do seu espaço para tentar salvar uma vida. Nesta fase, surgiu a indicação que a *Cruz Vermelha Internacional* iria mandar um avião ao Ataúro para evacuar a paciente, mas era tarde demais; levada de novo para terra, e transportada para o aeroporto, viria a falecer já na pista. O tempo perdido e as hesitações foram fatais.

Este episódio teria efeitos psicológicos na guarnição do navio e uma reserva no relacionamento com o *pessoal de terra*⁽²³⁾.

A Visita dos Chefes Tribais (*Liurais*). Segundo Incidente Marginal.

Desde a chegada à ilha de Ataúro das forças militares e do Governo, retirados de Díli, era grande o receio de invasão da ilha quer por forças políticas timorenses quer por parte da Indonésia⁽²⁴⁾. E se o receio existia para os portugueses, também estava arreigado no espírito dos nativos. Para carregar ainda mais este ambiente, havia a passagem quase constante, diante da ilha, de navios de guerra indonésios. Não estando os nativos avisados da chegada do navio português, ficaram assustados ao ver chegar um navio de guerra e, instintivamente, muitos fugiram para as montanhas.

O Governador solicitou que se recebessem a bordo os *Liurais*⁽²⁵⁾ da ilha para que, através deles, se obtivesse a confiança da população. A visita foi cuidadosamente preparada pelo comando do navio e previa, para além da visita ao navio – onde o Centro de Infirmações em Combate (CIC) estava activado e a artilharia guarneida – para lhes ser mostrada a capacidade daquela moderna unidade naval a que se seguiria um ligeiro beberete na câmara de oficiais. Os oficiais, o pessoal de serviço ao portaló e o mestre do navio foram mandados fardar de branco. No dia aprazado, seguiu para terra a embarcação que traria os convidados que viriam acompanhados de um oficial superior do Exército, pertencente ao Gabinete do Governador.

A bordo imaginavam-se os visitantes com os seus trajes típicos que nos

saber, sempre foram utilizados os meios militares disponíveis para socorrer as populações.

22. O refeitório dos praças é o maior compartimento do navio com condições de habitabilidade, com capacidade para 60 pessoas.

23. Soube-se, mais tarde, que as autoridades sanitárias da Austrália tinham solicitado o fim das evacuações de não militares para Darwin.

24. PEREIRA, Orlindo Manuel Gouveia e PEREIRA, José António Rodrigues, ob. cit., p. 112.

25. Chefes nativos de Timor.

habituaríamos a ver nos cartazes e postais de propaganda de Timor, assim justificando o *aparato* da recepção. A chegada a bordo da embarcação, fez ruir toda essa imaginação, pois os *senhores da ilha* apareciam-nos como um bando de maltrapilhos, todos descalços, calções rotos, bem piores que alguns pedintes que estávamos habituados a ver nos países do Terceiro mundo que visitámos. Pode imaginar-se o ridículo da situação criada⁽²⁶⁾!

A visita realizou-se conforme programada e sem qualquer facto a assinalar, excepto o de apenas um dos *Liurais* falar português. Após 40 minutos os *Liurais* retiraram-se com o oficial acompanhante, deixando-nos meditando sobre este insólito acontecimento⁽²⁷⁾. Também esta situação deixou algumas marcas na guarnição do navio.

Terceiro Incidente Marginal

Um terceiro episódio foi a situação do Comandante da *Pólicia de Segurança Pública*, tenente-coronel Maggiolo Gouveia, que, tendo-se mantido junto do seu pessoal – maioritariamente aderente à UDT – viria a ser preso e, em Dezembro de 1975, assassinado pela FRETILIN. As sucessivas propostas da *Companhia de Paraquedistas* para o ir libertar, esbarraram na oposição do Governo local⁽²⁸⁾.

Patrulhas ao Largo de Timor

Durante dois meses o navio patrulhou o mar territorial daquele território sob administração portuguesa, tendo efectuado um reabastecimento de combustível, em Macau.

Em 8 de Outubro, chegaram notícias de um desembarque indonésio em Batugadé, junto à fronteira. No dia seguinte, um avião civil, informou ter avistado naquela região dois navios de desembarque com militares embarcados, dois contratorpedeiros, navegando para Leste, um navio de apoio e três patrulhas; no dia 01OUT o mesmo avião só avistara, naquela zona, o navio de apoio.

A corveta *Afonso Cerqueira* largou para o mar, durante a noite, para investigar e não encontrou quaisquer navios indonésios ao largo de Timor.

Durante a permanência em Timor, o navio efectuava, duas ou três vezes por semana, patrulhas⁽²⁹⁾ nocturnas nas águas da ilha do Ataúro e de Timor, indo mesmo até ao enclave de Oé-Cússi.

26. PEREIRA, Orlindo Manuel Gouveia e PEREIRA, José António Rodrigues, ob. cit., p. 118.

27. Idem, p. 118.

28. O Tenente-coronel Maggiolo Gouveia tinha recebido, anteriormente, a *Medalha de Valor Militar com Palma* pela sua actuação em Angola. Embora haja referência à sua renúncia à condição de militar, continuava a ser um cidadão português preso por uma entidade não nacional e não reconhecida pelo Estado Português.

29. Pelas condições do fundeadouro, o navio não deveria estar fundeado mais de 2 ou 3 dias, para não ensarilhar os ferros.

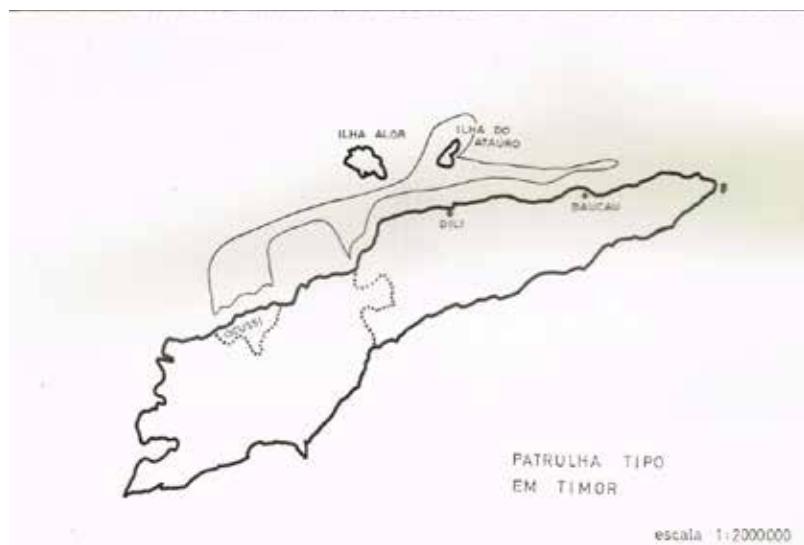


Fig. 4 - Movimento habitual das patrulhas ao largo de Timor. Desenho do arquivo do autor.

A 11 de Outubro largou o *MacDili* para Macau, levando a reboque o *Lifau* e *Tibar*, chegando os dois primeiros a Macau a 24 de Outubro; a *Tibar*, perdeu-se, entretanto, na costa das Filipinas por se ter partido o cabo de reboque, devido ao mau tempo.

Por volta de 20 de Outubro, alguns elementos da guarnição começaram a receber telegramas de familiares, preocupados com as notícias que eram difundidas em Portugal sobre a situação em Timor. Este facto obrigou o comando do navio a solicitar ao EMA que divulgasse em Lisboa, que as guarnições da *Afonso Cerqueira* e do *Comando da Defesa Marítima de Timor* estavam bem e em segurança.

Numa das últimas patrulhas foram avistadas as luzes de navegação de um navio e detectado o seu eco no radar; mas, minutos depois, ambos desapareceram. Pensando tratar-se de um submarino, activou-se o CIC e, ligado o sonar, foi detectado um eco que seria seguido, em modo passivo, até fora do alcance do equipamento.

A situação em terra evoluía com a FRETILIN a dominar militarmente a luta, sem que o Governo Português conseguisse realizar qualquer encontro entre as partes envolvidas para fixação de um programa de transição para a independência, como sucedera nos outros territórios do então *Ultramar Português*. Isto sucedeu porque os três partidos se recusavam a sentar-se à mesma mesa de negociações, como viria a suceder na *Cimeira de Macau* (26JUN75), onde a FRETILIN não compareceu.

Tendo largado de Lisboa a 24 de Outubro de 1975, a corveta *João Roby* chega ao Ataúro a 24NOV, destinada a substituir a *Afonso Cerqueira* naquela missão, permitindo o seu regresso a Lisboa mesmo a tempo de passar o Natal.

O Problema dos Reabastecimentos

Ao fim de duas semanas de permanência no Ataúro, era necessário também, planejar o reabastecimento em combustível e mantimentos. O problema mais grave que o navio enfrentava na sua permanência no Oriente, era a não existência de uma Base ou Ponto de Apoio que pudesse frequentar sem entraves diplomáticos, problema que nunca foi inteiramente compreendido pelos camaradas do Exército⁽³⁰⁾. O Ataúro fornecia-nos – apesar das limitações – a água; mas não podia abastecer-nos de géneros e de combustível.

Aguardava-se a todo o momento a chegada de uma autorização para ir a Darwin sempre que fosse necessário. Como essa autorização tardava, restava, como alternativa, ir a Macau, porto nacional que não requeria autorização diplomática. Mas a distância a que ficava, e tendo em conta as reservas de combustível, foi marcado o dia 22OUT como data-limite da estadia no Ataúro sem reabastecimento. Não tendo chegado a autorização, o navio suspendeu pelas 08h00 daquele dia rumo a Macau. O navio ficaria ausente até 08NOV⁽³¹⁾.

Mas, a decisão de ir a Macau reabastecer, aprovada pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, iria encontrar uma inesperada dificuldade de cariz político-administrativa. O Governador e Comandante-Chefe daquele território⁽³²⁾, enviou uma mensagem para Lisboa, mostrando a sua preocupação com a presença do navio⁽³³⁾.

Tomei conhecimento corveta Afonso Cerqueira vem de Timor a Macau para reabastecimento. Inconvenientes políticos muito graves não permitem que tal se possa efectivar. Pode surgir grave incidente de carácter internacional. Deve o mesmo navio fazer reabastecimento em Singapura ou Hong-Kong. Segue ofício a explicar⁽³⁴⁾.

Mais tarde, uma outra mensagem⁽³⁵⁾ dirigida ao navio, informava que:

Pequim receia que pessoal dessa possa fazer manifestações pró-Moscovo ou no sentido de Macau ser entregue à China. Esta razão base mensagem enviada anteriormente. Caso VEXA considere não existir esse risco, julgo ser possível remover dificuldades surgidas anteriormente e fazer-se sua entrada neste porto como deseja. Solicito resposta urgente.

O Comando do navio respondeu imediatamente, pela mesma via e

30. PEREIRA, Orlindo Manuel Gouveia e PEREIRA, José António Rodrigues, ob. cit., p. 118.

31. PEREIRA, Orlindo Manuel Gouveia e PEREIRA, José António Rodrigues, ob. cit., p. 118.

32. Coronel graduado Garcia Leandro, hoje tenente-general reformado.

33. De referir que desde 1964 que a China “proibira” a estadia de navios de guerra em Macau e que, depois dessa data, apenas as Fragatas *D. Francisco de Almeida* (1966) e *Comandante João Belo* (1970), visitaram aquele território. Tais factos poderão ter influenciado a preocupação do Comandante-chefe.

34. Mensagem 250820Z OUT75 de COMCHEFEMACAU.

35. Mensagem 271130Z OUT75 de COMCHEFE MACAU.

para os mesmos destinatários, com a seguinte mensagem⁽³⁶⁾: *Este comando responsabiliza-se por comportamento sua guarnição.* E continuámos rumo a Macau. Mas, simultaneamente com a primeira mensagem, o Governador solicitara, e obtivera, autorização para o navio ir abastecer a Hong-Kong. Desta diligência, o navio só teve conhecimento quando já estava atracado em Macau. O Comando do navio viu-se na necessidade de apresentar um pedido de desculpas às autoridades navais britânicas.

Também o Gabinete do CEMA enviou para o CEMGFA uma mensagem sobre esta questão em que afirmava⁽³⁷⁾: *Considero razão invocada fantasiosa sem justificação real. Acção COMCHEFEMACAU está prejudicar missão atribuída CORCEIRA.*

A estadia em Macau decorreu sem problemas, com forte cobertura mediática e, no dia da largada, os jornais anunciam não só a largada do navio e o seu destino, como o valor das despesas efectuadas no comércio local.

Quarto Incidente Marginal

Numa noite de Novembro, desembarcaram na ilha do Ataúro meia dúzia de timorenses que tinham fugido de Díli num beiro⁽³⁸⁾. Apresentaram-se às autoridades como fugitivos da Guerra Civil, mas as autoridades portuguesas desconfiaram das suas intenções e foram mandados regressar a Timor, apesar dos protestos de que seriam mortos se regressassem.

A Afonso Cerqueira foi encarregue de os escoltar até junto a Dili, verificando se os mesmos ali desembarcavam e não regressavam ao Ataúro. Nesta aproximação, sucedeu algo inesperado; de terra via rádio, perguntaram se desejávamos entrar no porto. Mas as autoridades portuguesas impediram-nos de aceitar a oferta que permitiria o regresso a Dili de militares portugueses.

A Curiosa Posição Australiana

A Austrália deslocou para a região apenas duas fragatas, que sempre se mantiveram nas suas águas territoriais. Há, no entanto, um caso curioso, em termos políticos, relativamente ao alinhamento dos australianos; o governo australiano que estava no poder manteve uma posição muito independente relativamente à questão de Timor. O auxílio humanitário que era dado a Timor era feito pela *Cruz Vermelha Internacional*.

Mas percebia-se que havia algumas pressões para que apoiasse a Indonésia porque, se a FRETILIN tomasse o poder, criava-se no Extremo Oriente uma *segunda Cuba*;

36. Mensagem 271CC de 271350Z de CORCEIRA.

37. Mensagem 281612Z OUT75 de GENERALMAR para CEMGFA, COMCHEFEMACAU e CORCEIRA. Desclassificada pelo processo de desclassificação de documentos 0008/2017.

38. Embarcação tradicional de Timor.

um Estado comunista no meio de Estados pró-ocidentais. E a surpresa dá-se quando o navio se encontrava em Darwin. Há um Decreto do tempo da Rainha Vitória, que nunca tinha sido utilizado, e que diz que o Comissário Régio, o Representante da Rainha nos territórios da Commonwealth, que representa a figura de Chefe de Estado, podia mandar convocar eleições, com o argumento de que o Governo em funções já não representava os interesses e os anseios da população. Isto foi uma maneira de provocar eleições, substituir o Partido Trabalhista por um Partido Conservador, que a partir daí deu todo o apoio à posição da Indonésia.

Em Lisboa viviam-se também tempos difíceis com as sucessivas alterações políticas que levaram à queda sucessiva do IV Governo (26MAR – 08AGO) e do V Governo (08AGO75 – 19SET75) do Primeiro-Ministro Vasco Gonçalves, à criação do *Grupo dos Nove* e, logo a seguir ao *Golpe de 25 de Novembro*.

Na madrugada de 26NOV, navegando a caminho de Singapura sob violento temporal, recebeu-se a bordo uma mensagem com alta classificação de segurança (SECRETO) e elevada prioridade (ZULU). O texto curto, dizia apenas: *Passar imediatamente ao estado de prevenção rigorosa*. Foi assim que a bordo se tomou conhecimento do Golpe Militar de 25NOV75. Mais notícias só na tarde de 27NOV, com a chegada da resenha de notícias do EMA, onde eram descritos os acontecimentos ocorridos em Lisboa e referenciados os oficiais que tinham sido presos.

Entretanto, o navio chegou a Singapura, onde devia abastecer e o pessoal fazer as últimas compras, antes de iniciarmos o regresso com curtas escalas em portos já nossos conhecidos de modo a chegar a Lisboa a 21DEZ75. Foi ali que, após solicitação do comandante do navio, se receberam informações sobre as novas chefias da Armada e uma descrição mais pormenorizada sobre os acontecimentos de Lisboa.

Em Singapura também se nos deparou uma situação *sui-generis*. Existia um Consulado de Portugal com um cônsul de carreira, mas que não era reconhecido pelo Governo local, porque, com a separação da República de Singapura da Federação da Malásia (06AGO65), Portugal ainda não reconhecia o novo Estado.

A 28NOV75, perante a inoperância das autoridades portuguesas, e percebendo ter perdido a sua influência junto do governo de Lisboa, a FRETILIN declarou unilateralmente a independência de Timor-Leste, arriando a bandeira portuguesa. No dia seguinte, a UDT e a APODETI, reunidos no Movimento Anti-Comunista (MAC), declararam também a independência de Timor e pedem a ajuda da Indonésia para combater o inimigo comum: *os comunistas da FRETILIN*.

Perante esta situação a Afonso Cerqueira, fundeada em Singapura já de regresso a Lisboa, recebe ordens de voltar para Timor³⁹:

Motivo agravamento situação Timor, altamente inconveniente Ataúro

39. Mensagem 314CEMC 301202Z NOV75; ORDMOVE 31/75.

ficar desprovido meios navais, ausência efeitos reabastecimento Darwin CORJOBY⁽⁴⁰⁾ prevista 08DEZ. Regressar Ataúro forma permanecer durante ausência CORJOBY, largando logo após seu regresso. GENERALMAR⁽⁴¹⁾ ciente perturbações psicológicas ocasionadas esta ordem, solicitando compreensão e estar em causa camaradagem guarnição militar Ataúro para não citar altos interesses nacionais e brio Armada. Regresso CORCEIRA⁽⁴²⁾ critério seu comando, devendo informar urgentemente escalas e datas pretendidas incluindo via Pacífico se deseável.

Chegada a 06DEZ, a Afonso Cerqueira, foi fundear a norte da João Roby.



Fig. 5 - Corvetas Afonso Cerqueira e João Roby fundeadas ao largo de Mau-Meta, em 6 de Dezembro de 1975. Em primeiro plano a embarcação Corcora de Mário Lopes. Foto do autor.

Na tarde daquele dia 06DEZ75 arribou também ao fundeadouro de Ataúro um iate de bandeira americana com um casal daquela nacionalidade, que solicitava assistência médica para a tripulante, que se encontraria grávida. Este iate viria a tornar-se suspeito para os portugueses não só pelo seu insólito aparecimento naquela região, como pela quantidade e potência dos equipamentos de comunicações que trazia a bordo e o seu súbito desaparecimento durante a madrugada da invasão de Timor pela Indonésia⁽⁴³⁾.

Ainda no dia 06DEZ terminava a sua visita de dois dias a Jacarta o presidente americano Gerard Ford.

Também naquela noite são recebidas de Lisboa algumas instruções para

40. N.R.P. João Roby.

41. Chefe do Estado-Maior da Armada.

42. N.R.P. Afonso Cerqueira

43. Veja-se o artigo do médico do navio, Dr. Orlindo Gouveia Pereira, "Circum-Navegação. Amarrado à Popa" (A Capital, 31JUL195, p. 4).

actuação em caso de ataque indonésio. As instruções, vindas directamente da Presidência da República, diziam concretamente *que só deveríamos actuar na eventualidade de sermos atacados e que no caso de ataque indonésio contra Timor deveríamos embarcar os membros do Governo e as Forças Militares portuguesas, levantar ferro e rumar para águas internacionais.*

A Invasão

Cerca das 03h00 do dia 7 de Dezembro, começaram a surgir do lado sul da ilha do Ataúro uma série de ecos de navios, e que se foram posicionando em semicírculo diante da cidade de Dili a uma distância que variava entre 4 e 6 milhas. Às 04h00 eram já cinco os ecos presentes. Na madrugada desse dia, o oficial⁽⁴⁴⁾ que entrava de quarto às 04h00 chegou à ponte ainda com noite serrada, verificando que o pessoal de quarto se concentrava em redor do radar de navegação; o radar assinalava 5 ecos de navios ao largo de Díli tendo-se apercebido logo do que se estava a passar. Tendo aparecido, entretanto mais dois ecos no radar, e estes entrado na zona morta do radar de navegação⁽⁴⁵⁾ foi activado o *Centro de Informações em Combate* (CIC), ligando os radares de aviso aéreo e de artilharia e o sonar. E aqui começaram as surpresas. O sonar detectou a presença de um submarino a cerca de 1.500 metros do navio e o radar de aviso aéreo assinalava a aproximação de 7 aéreos lentos (helicópteros).



Fig. 6 - Diário Náutico da Afonso Cerqueira. Quarto das 0400 às 0800 com a descrição da invasão, elaborado pelo então 1TEN Rodrigues Pereira, autor do artigo. Foto do autor.

Os primeiros alvores deixaram antever o que imaginávamos – as silhuetas

44. 1TEN (T) Rodrigues Pereira; o autor deste artigo.

45. Este apresentava alguns sectores mortos pela popa, devidos à estrutura do mastro e à fixação do radar de aviso aéreo Plessey AWS-2.

inconfundíveis dos navios indonésios de origem soviética e italiana. Cerca da 04h10 o vigia informa que dos navios avistados são lançados *foguetes iluminantes*. Num pulo, o oficial de quarto galgou os três degraus de acesso à ponte, agarrou nos binóculos e dirigiu-se ao exterior do navio. Coincidindo com o nascer do Sol, iniciara-se o bombardeamento da cidade de Dili com granadas incendiárias e tracejantes. Verificou-se também que o iate americano desaparecera.

Começara a invasão!

No *Centro de Informações em Combate* (CIC) pode observar que os aéreos lentos já referidos contornavam a Ilha do Ataúro, onde se encontravam os navios, à distância de 35 milhas (65 km), e se dirigiam para o aeroporto de Baucau onde aterraram. Eram também visíveis os ecos de outros aéreos voando em redor de Díli. Surgiu mais um navio que se foi colocar a 2 milhas da costa a Oeste de Dili; era uma LST que transportava tropas indonésias e do *Movimento Anti-Comunista (MAC)*, e no radar viam-se também pequenos ecos das lanchas de desembarque que se aproximavam de terra junto a Díli para proceder ao desembarque das tropas.

Os dois navios portugueses elevaram o seu grau de prontidão para combate, guarnecendo e municiando as peças de artilharia⁽⁴⁶⁾.

Pelas 06h30, portanto duas horas e meia depois do início da invasão, a visão de Díli era uma cidade em chamas. Pelas 7h30 foram avistados outros meios aéreos cujo movimento culminaria no lançamento de forças pára-quedistas em solo timorense.

As comunicações da FRETILIN, sempre escutadas a bordo, desde a nossa chegada, dão conta dos resultados dos combates em terra. Havia centenas de mortos entre a população e as tropas invasoras; e durante a tarde informa que abandona a cidade, com parte da população, passando a combater nas montanhas.

Seguindo as instruções recebidas de Lisboa, preparou-se o embarque dos membros do Gabinete do Governador e do seu Estado-Maior, bem como a *Companhia de Pára-quedistas* estacionada na Ilha do Ataúro. O avião do Governo voou nesse dia para Darwin, contornando a zona de combate. Ficaria apenas em terra, por ordem do Governo do território, o pelotão do Exército constituído por timorenses.

Este abandono dos militares portugueses, nascidos em Timor, e que sempre se mostraram fiéis a Portugal, foi mais um facto que também provocou alguns comentários na guarnição do navio. O Governador e Comandante-Chefe, então coronel graduado, Mário Lemos Pires⁽⁴⁷⁾, encontrava-se nesse dia em Lisboa

46. O navio não possuía armamento anti-submarino (ASW), além de 4 bombas de profundidade. Embora dispusesse de 6 tubos lança-torpedos, não tinham sido embarcados em Lisboa quaisquer torpedos.

47. Depois major-general.

para onde viera em Novembro para reuniões de alto nível⁽⁴⁸⁾, e estava apenas no Ataúro o seu Chefe do Estado-Maior⁽⁴⁹⁾.

Largando do fundeadouro do Ataúro, os navios rumaram para fora das águas territoriais de Timor, onde a *Afonso Cerqueira* permaneceu em patrulha de fiscalização, à vista de Timor, enquanto a *João Roby* rumava a Darwin para desembarcar os membros do Gabinete do Governador e os militares, e reabastecer.

No dia seguinte a *Afonso Cerqueira* fez também rumo a Darwin, devido a um problema de contaminação nos tanques de água doce, seguindo para Hong-Kong a 13DEZ para proceder a reparações. A *João Roby*, depois de abastecida voltou ao mar de Timor a 14DEZ para continuar as patrulhas e a presença naval portuguesa naquela região.

A corveta *Afonso Cerqueira* regressaria a Lisboa, via canal do Panamá, fazendo escala em Yokohama, Pearl Harbour, San Diego, Panamá, Maracaibo e Funchal, atracando na BNL a 11MAR76. Seria assim o primeiro navio da *Armada Portuguesa* a efectuar uma viagem de circum-navegação depois do final da Segunda Guerra Mundial.

Desconhecendo-se a situação na Ilha do Ataúro, a *João Roby* aproximou-se daquela ilha no dia 22 de Dezembro e foi enviada uma embarcação a terra com elementos da Força de Desembarque. Um oficial⁽⁵⁰⁾ e seis fuzileiros da guarnição, largaram rumo à praia com o objectivo de obter informações.

As intenções daquele desembarque resumiam-se a auscultar as preocupações e necessidades da população e certificar que os indonésios ainda não tinham chegado ao Ataúro⁽⁵¹⁾. A Bandeira Nacional estava içada, e na praia, foram recebidos com cordialidade por parte da população, onde se incluía o Administrador local, que informou não terem os indonésios ainda ali desembarcado.

O desembarque da Força de Desembarque do NRP João Roby na Ilha de Ataúro em 22 de Dezembro de 1975, terá sido a última intervenção da Administração Portuguesa em Timor⁽⁵²⁾.

Em 29 de Dezembro, a *Rádio Dili* informou, num dos seus noticiários, ter sido arriada a Bandeira Portuguesa na ilha do Ataúro, substituída pela da Indonésia. Esta notícia significava que também a ilha do Ataúro fora invadida pelas forças indonésias⁽⁵³⁾.

48. Segundo informações do seu filho, tenente-general Nuno Barrento Lemos Pires, obtidas em 21MAR2025

49. Este oficial, então Major Martins Barrento, veio a ser mais tarde Chefe do Estado-Maior do Exército.

50. 2TEN Lucílio Branco Toscano.

51. Lucílio Toscano. Timor, O Último Suspiro da Administração Portuguesa (2.^a PARTE)
https://www.facebook.com/profile/100015507076801/search?q=Timor&locale=pt_PT.

52. Lucílio Toscano. TIMOR, O ÚLTIMO SUSPIRO DA ADMINISTRAÇÃO PORTUGUESA (2^a PARTE).
https://www.facebook.com/profile/100015507076801/search?q=Timor&locale=pt_PT.

53. Relatório de missão do N.R.P. *João Roby*. Referente ao período 24OUT75 a 20MAI76. P. 5. Arquivo Histórico da Marinha.

A corveta *Oliveira e Carmo*, largou, entretanto, de Lisboa a 6 de Dezembro, chegando a Timor em 10 de Janeiro de 1976 para reforçar o dispositivo naval português e constituiria com a *João Roby*, a *Força Naval de Timor (FORNAV TIMOR)* até MAR76.

Neste período os navios efectuaram alternadamente, várias missões de patrulha e observação ao largo de Timor, mantendo-se sempre em águas internacionais. A *Oliveira e Carmo* iniciou a sua primeira patrulha em Timor a 14 de Janeiro de 1976.

Em 21 de Março de 1976 a *João Roby* largou rumo a Yokohama (Japão) com o objectivo de regressar a Lisboa e completar uma viagem de circum-navegação.

A *Oliveira e Carmo* permaneceu nos mares de Timor até 24MAI1976, data em que terminou a presença da Marinha nos Mares de Timor, regressando este navio pela via do Suez.

CONCLUSÃO⁽⁵⁴⁾

A 20 de Maio de 2002 *Timor Lorosae* tornou-se um Estado Independente, exactamente 504 anos depois da chegada dos primeiros portugueses ao continente asiático (20MAI1498).

Timor Lorosae foi o último território a deixar formalmente a administração portuguesa e tornou-se no primeiro Estado independente do Século XXI!

54. Por razões editoriais, o presente trabalho é um resumo da investigação efectuada. O autor tenciona Publicar, em breve, uma versão integral no site de Academia.edu.

JOSÉ ANTÓNIO RODRIGUES PEREIRA

Capitão-de-mar-e-guerra reformado. Académico Emérito da Academia de Marinha, Académico Honorário da Academia Portuguesa da História, Vogal Efectivo do Conselho Consultivo da Comissão Portuguesa de História Militar.



Como citar este texto:

PEREIRA, António Rodrigues – A Marinha Portuguesa em Timor Pós 25 de Abril – Dossier: Da Retirada Militar do Ultramar ao 25 de Novembro de 1975. [Em linha] Ano V, nº 9 (2025); <https://doi.org/10.56092/TCJX6090> [Consultado em ...]