

Nº 526 • ANO XLVII
FEVEREIRO 2018 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



FARÓIS

UMA LUZ QUE NOS GUIA

SEGURANÇA MARÍTIMA
SEMINÁRIO

NRP ARPÃO
NO MEDITERRÂNEO

RÁPIDO E LEVE
CONCEITO DE OPERAÇÕES

NRP SAGRES

MEMBRO HONORÁRIO DA ORDEM MILITAR DE AVIS

No dia 24 de outubro, o NRP *Sagres* recebeu a visita do Presidente da República e Comandante Supremo das Forças Armadas, Professor Marcelo Rebelo de Sousa que, na ocasião, condecorou o navio como Membro Honorário da Ordem Militar de Avis, em alusão aos 80 anos do seu lançamento à água.

Na sua alocução, o Presidente da República relevou o papel do NRP *Sagres* como “uma Escola de bem formar e bem servir, de qualidade e de excelência”, assim como a missão cada vez mais destacada que o navio assume como instrumento diplomático, fazendo chegar os interesses do Estado português a qualquer parte do mundo e que, pelas suas características singulares, é uma autêntica “expressão da alma portuguesa”.

A cerimónia de condecoração do navio contou ainda com a presença do Ministro da Defesa, Professor Doutor Azeredo Lopes, do Secretário de Estado da Defesa, Dr. Marcos Perestrello, assim como do CEMA e AMN, ALM Silva Ribeiro e do Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo.

Revista pela Lei nº 5 de 2 de março de 2011, a Ordem Militar de Avis *premeia altos serviços militares, sendo exclusivamente reservada a oficiais das Forças Armadas e da Guarda Nacional Republicana, bem como a unidades, órgãos, estabelecimentos e corpos militares*, estando a competência para a sua imposição reservada unicamente ao Presidente da República.



SUMÁRIO

02	NRP Sagres. Membro honorário da Ordem Militar de Avis
04	Strategia (37)
12	Escola Naval
14	Direito do Mar e Direito Marítimo (14)
16	Academia de Marinha / Instituto de Socorros a Náufragos
17	Faróis – Uma luz que nos guia do passado ao futuro
21	Entregas de Comando/Tomadas de Posse
22	Instituto de Socorros a Náufragos
24	Notícias
25	Convívios
26	68º Festival Náutico do CNOCA
28	Vigia da História (98)
29	Estórias (38) / Livros
30	Novas Histórias da Botica (67)
31	Desporto
32	Saúde para Todos (52)
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais
CC	Símbolos Heráldicos

SEMINÁRIO SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA **07**



08 NRP ARPÃO NAS OPERAÇÕES SOPHIA E SEA GUARDIAN



RÁPIDO E LEVE CONCEITO DE OPERAÇÕES **10**



Capa

Farol da Ponta do Arnel
(Ilha de S. Miguel - Açores).



**Revista da
ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 526 / Ano XLVII
Fevereiro 2017

Revista anotada na ERC
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

Diretor
CALM EMQ João Leonardo Valente dos Santos

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
1TEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SMOR L Mário Jorge Almeida de Carvalho

Desenho Gráfico
ASS TEC DES Aida Cristina M.P. Faria

Administração, Redação e Publicidade
Revista da Armada – Edifício das Instalações
Centrais da Marinha – Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa – Portugal
Telef: 21 159 32 54

E-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt
ra.sec@marinha.pt

Paginação eletrónica e produção
Página Ímpar, Lda.
Estrada de Benfica, 317- 1 Fte
1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal: 4000 exemplares

Strategia

37

“ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS PARA O SÉC. XXI” SEMINÁRIO

No âmbito das comemorações dos 700 anos da Marinha Portuguesa, a Escola Naval organizou, em 11 de dezembro, o seminário internacional “Estratégias Marítimas para o séc. XXI”, com a participação de ilustres oradores do Brasil, de França, do Reino Unido e de Portugal. A convite do Comandante da Escola Naval, coube-me efetuar a sessão de encerramento, fazendo uma síntese conclusiva do seminário – síntese essa que aqui se reproduz.

INTRODUÇÃO

Parafraseando, com alguma liberdade académica, Ortega y Gasset, o seminário – e concretamente, este seminário – é o seminário e as suas circunstâncias, sendo que, neste caso, as circunstâncias são as comemorações dos 700 anos da criação da Marinha Portuguesa.

Dessa forma, antes de procurar extrair uma síntese conclusiva das excelentes intervenções de hoje, permitam-me que recorde, brevemente, a acima referida circunstância. De facto, em 1 de fevereiro de 1317, D. Dinis, provavelmente o monarca mais esclarecido da primeira dinastia, contratou o genovês Manuel Pessanha como seu vassalo e almirante, com a tarefa de edificar, organizar e empregar o poder naval português. Por essa altura, o País possuía navios, bem como pescadores e marinhos experimentados, mas não existia uma estrutura consistente e integrada que traduzisse essa realidade num instrumento militar e político ao serviço da Coroa. Com a assinatura desse contrato, Manuel Pessanha viu serem-lhe atribuídos os meios e o poder jurisdicional sobre as gentes do mar

para estabelecer uma Marinha de Guerra com caráter permanente.

Importa, contudo, enquadrar a assinatura desse contrato num plano estratégico bem mais amplo, concebido e posto em prática por D. Dinis. Efetivamente, o rei que Fernando Pessoa disse “busca[r] o oceano por achar” tinha claramente uma estratégia para o País. Uma estratégia que – ainda que não formulada – lançou as bases do projeto de expansão marítima que determinou o destino lusitano até aos nossos dias. Uma estratégia cujos frutos – como é habitual em qualquer estratégia – só seriam evidentes mais tarde, concretamente a partir de 1415, ano da expedição a Ceuta.

Dessa forma, penso que o título deste seminário, “Estratégias Marítimas para o séc. XXI”, faz inteira justiça, não só à visão estratégica do rei D. Dinis, como também ao seu pioneirismo marítimo.

1º PAINEL

Debrucemo-nos então sobre o seminário propriamente dito, em cujo primeiro painel foi dada uma perspectiva essencialmente jurídica da governação do mar,

assente na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, abreviadamente conhecida como CNUDM ou Convenção de Montego Bay.

Cabe aqui recordar que a assinatura da CNUDM, em 1982, finalizou um longo processo histórico de estudos e de negociações que podemos considerar ter-se iniciado em 1 de novembro de 1967. Nesse dia, o embaixador maltês nas Nações Unidas, Arvid Pardo, proferiu um célebre discurso em que propôs que a Assembleia Geral da ONU estudasse a questão dos fundos marinhos na zona de alto mar, no sentido destes serem considerados “património comum da Humanidade”. Essa declaração era, de certa forma, a recuperação atualizada do conceito romano do mar como “*res communis omnium*”, ou seja, como algo que não é apropriável, pertencendo à Humanidade em geral. A proposta de Arvid Pardo acabou por ser acolhida na CNUDM, a qual estabelece que as riquezas e os recursos oceânicos, para além dos limites da jurisdição nacional, são “património comum da Humanidade e que a exploração e o aproveitamento dos [respetivos] fundos serão feitos em benefício da Humanidade em geral”.



No entanto, esta abordagem solidária foi contrabalançada por um reforço dos poderes soberanos e de jurisdição sobre o mar, que se traduziu na definição da largura de 12 milhas para o mar territorial, na possibilidade de estender a zona contígua até às 24 milhas e, sobretudo, na criação da Zona Económica Exclusiva e na redefinição da Plataforma Continental.

Neste âmbito, a Prof. Marta Chantal Ribeiro abordou o equilíbrio – que designou como “possível” – entre:

- os direitos de exploração e aproveitamento de recursos naturais;
- as liberdades clássicas do mar (como as de sobrevoo, de navegação, de pesca, de investigação científica marinha e de colocação de cabos ou ductos submarinos) e
- as preocupações ambientais e de aproveitamento sustentável dos recursos vivos.

O confronto entre direitos e liberdades, a que acrescem as preocupações coletivas com a proteção do ambiente marinho, tem a virtude de estimular a evolução do quadro jurídico aplicável, sendo que a Prof. Marta Chantal Ribeiro exemplificou essa evolução com a expectativa de, em 2018, a Assembleia Geral das Nações Unidas poder decidir pela abertura de negociações para um acordo internacional de desenvolvimento da CNUDM, capaz de regular a conservação e a utilização sustentável da biodiversidade além da jurisdição nacional.

Esta possibilidade enquadra-se no tal entendimento do mar como “património comum da Humanidade”, a que se contrapõe uma abordagem mais centrada na apropriação estatal dos oceanos, que o nosso segundo orador mostrou ser uma realidade bem atual. O Prof. André Panno Beirão abordou essa realidade – que apelidou de “territorialização do mar” – sublinhando que esse avanço estatal sobre os mares tem ocorrido de forma não tão belicosa como outrora, antes se desenvolvendo sob o manto dos mecanismos

pretensamente legitimados pela CNUDM. A esse propósito, o orador evidenciou os casos, que designou como “pouco ortodoxos”, da Rússia, da Austrália, da China, do Canadá, da Dinamarca, da Noruega, de alguns países africanos, do Chile, da Argentina e do próprio Brasil. Segundo o Prof. André Panno Beirão, estas pretensões de expansão da soberania e da jurisdição sobre os mares e sobre as suas riquezas está a relegar para segundo plano o espírito da CNUDM e do direito marítimo em geral, muito assente no uso pacífico e sustentável do mar por todos os povos, ou seja, no referido conceito do mar como “*res communis omnium*”.

Naturalmente, essas pretensões estão muito ligadas às potencialidades económicas do mar, o que constitui um bom mote para se abordar o segundo painel deste seminário, precisamente dedicado aos aspetos económicos.

2º PAINEL

E o primeiro orador deste segundo painel, o Prof. João Confraria, começou por identificar as várias formas de analisar o valor económico do mar, nomeadamente através de:

- Crescimento económico;
- Valores *não mercado*; e
- Sustentabilidade e precaução

A aproximação baseada no crescimento económico é a mais popular para sublinhar a importância do mar para os decisores políticos, incidindo tradicionalmente, em indicadores como o Produto Interno bruto (PIB) ou o Valor Acrescentado Bruto (VAB).

A segunda abordagem baseia-se no valor *não mercado* dos recursos marítimos, *i.e.*, o valor dos bens e serviços fornecidos pelo mar e pela costa, que não são vendidos e não têm preço direto de mercado, como por exemplo as idas à praia e outras utilizações recreativas da praia e do mar.

Finalmente, o Prof. João Confraria abordou a importância de uma aproximação

centrada na sustentabilidade e precaução, a qual deve predominar em áreas como a investigação científica, a segurança e defesa, e o ambiente, em que não se pode dispensar a intervenção estatal, capaz de estimular as atividades económicas relacionadas com o mar.

Atividades económicas essas que o orador seguinte, o Prof. Félix Ribeiro, procurou sistematizar em seis grandes áreas que importa recordar:

- Transporte marítimo e logística global;
- Recursos energéticos, como petróleo, gás, energias renováveis e biocombustíveis;
- Recursos minerais;
- Pescas, aquacultura e biotecnologia;
- Tecnologias de monitorização e proteção do ambiente oceânico;
- Engenharia oceânica e tecnologias subaquáticas.

O Prof. Félix Ribeiro apresentou depois algumas das principais oportunidades para uma nação marítima como Portugal, enfatizando que a economia do mar tem que fazer parte de uma nova carteira de atividades exportadoras que contribuam para um crescimento mais rápido. Isso implica buscar atividades com forte procura mundial e que, naturalmente, exigirão qualificações e conhecimento, os quais implicam uma aposta decidida na investigação e desenvolvimento.

Naturalmente, todas estas oportunidades de desenvolvimento pressupõem a existência de um clima de segurança no mar, pois sem segurança marítima todo o potencial da economia do mar ficaria seriamente comprometido.

3º PAINEL

E isso leva-nos ao terceiro painel deste seminário, em que, por facilidade de encadeamento das ideias que pretendo sintetizar, não vou seguir a ordem das apresentações e vou começar pela intervenção do Prof. Heitor Romana, que abordou o papel da cultura estratégica na elaboração de uma grande estratégia nacional, capaz de enquadrar, naturalmente, o poder naval e marítimo. Nesta ótica, o Prof. Heitor Romana recordou a definição do Prof. Colin Gray para ‘cultura estratégica’, que em termos algo simplistas pode ser entendida como o ambiente emocional e comportamental, em que a comunidade da segurança e defesa opera e elabora. A ‘cultura estratégica’ é, assim, influenciada pela geografia política e física, pela história, pela ideologia política e religiosa, e pela capacidade tecnológica, entre outros aspetos. Neste quadro, o orador identificou os elementos que per-

3º Painel



mitem caracterizar a cultura estratégica portuguesa como eminentemente marítima, tendo sublinhado a importância dessa cultura estratégica marítima para qualquer grande estratégia nacional.

Naturalmente, qualquer grande estratégia formulada na atualidade tem que atender à globalização, a qual, por sua vez, assenta no comércio marítimo rápido e eficiente. E a este propósito, o Prof. Martin Motte recordou as palavras de Montesquieu, que – retomando a ideia dos oceanos como “*res communis omnium*” – defendeu, no século XVIII, que o comércio marítimo promovia a paz entre as nações. Contudo, essa afirmação foi questionada, devido às tentativas de apropriação violenta dos oceanos e de fragmentação do mar, regularmente verificadas nos últimos 500 anos. Nessa linha, segundo o orador, o século XXI assistirá a uma redefinição dos equilíbrios marítimos, caracterizada por alguma conflitualidade, tendo em vista uma redistribuição dos benefícios da globalização.

Ao ouvir esta comunicação, não pude deixar de me lembrar do livro de um compatriota do Prof. Martin Motte, o escritor Maurice Joly que, em 1864, publicou *Diálogo no inferno entre Maquiavel e Montesquieu*. Nesse livro, Maquiavel é representado segundo a visão tradicional que faz dele um apologeta do uso da força na política, pelo que não arriscarei muito em dizer que Maquiavel está, claramente, a ganhar este diálogo com o humanista Montesquieu, conforme foi evidenciado pelo Prof. Martin Motte e, também, pelo Prof. André Panno Beirão, que ouvimos durante a manhã.

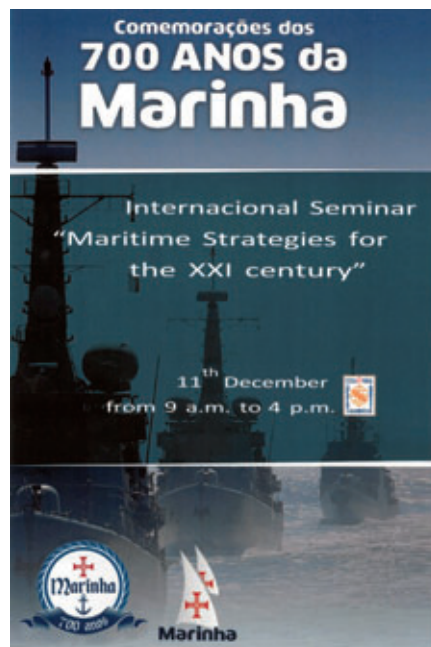
E foi neste quadro de tendência para um recrudescimento das disputas marítimas, que o Prof. Eric Grove defendeu que, apesar das evoluções tecnológicas, as funções das marinhas têm-se mantido mais ou menos inalteráveis, pelo menos desde que, em 1977, o Prof. Ken Booth as sistematizou num triângulo, cujos vértices representavam a função militar, a função diplomática e a função policial. Posteriormente, no seu livro *The Future of Sea Power*, o próprio Prof. Eric Grove atualizou esse triângulo, designando o vértice policial como *constabulary role*. O termo “*constabulary*” não tem equivalência na língua portuguesa mas pode ser traduzido por “imposição da lei”, que parece uma designação mais adequada para esta função do que a proposta pelo Prof. Ken Booth, a qual pode levar a alguns mal-entendidos. Em tempos mais recentes, a *British Maritime Doctrine* de 2011 procedeu a uma revisão deste triângulo, atualizando as funções para: *war-fighting* (ou

seja, combate naval), *maritime security* (ou seja, segurança marítima) e *international engagement* (ou seja, empenhamento internacional). Naturalmente, a importância e o peso relativo de cada uma destas funções vai variando em função da evolução do ambiente estratégico, com o Prof. Eric Grove a concluir que o aumento da possibilidade de conflitos inter-estatais veio colocar a função de combate naval no centro das preocupações das marinhas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

E antes de concluir esta minha breve intervenção, gostava de vos deixar com um número, que penso sintetizar muito do que aconteceu hoje: o número 3.

Com efeito, tivemos três painéis. O primeiro dedicado ao quadro legal de governação do mar, o segundo focalizado na



economia do mar e o terceiro incidindo na vertente securitária.

Relativamente ao quadro legal de governação do mar, foi aqui enfatizada a importância da Convenção de Montego Bay, que resultou da terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, cujos trabalhos decorreram entre 1973 e 1982. De facto, após as convenções acordadas na Primeira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, realizada em 1958, em Genebra, e depois do fracasso da segunda conferência, realizada em 1960, também em Genebra, à terceira foi possível definir uma nova e robusta geografia dos espaços marítimos, uma verdadeira “constituição dos oceanos”, que permanece como o momento mais determinante do direito do mar contemporâneo.

No respeitante à economia do mar, gostaria de vos deixar com dois grandes indicadores que – devidamente arredondados – também nos aproximam do número 3. Efetivamente, um estudo efetuado pela Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Económico (OCDE) estimou que as atividades económicas ligadas ao mar foram responsáveis, em 2010, por aproximadamente 2,5% do Valor Acrescentado Bruto da economia mundial. Já a nível nacional e segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE), através da sua Conta Satélite do Mar, as atividades relacionadas com o mar representaram, em Portugal e no período compreendido entre 2010 e 2013, 3,1% do Valor Acrescentado Bruto, como foi referido pelo Prof. João Confraria.

Passando, agora, para a vertente securitária, cabe aqui referir que a sistematização em três elementos tem antecedentes distintos entre os maiores estrategistas militares da história. Por exemplo, Clausewitz via a guerra como uma “maravilhosa trindade” constituída por “três tendências”: primeiro, a paixão primária da população; segundo, as probabilidades e o acaso, que tornam a guerra imprevisível; e, terceiro, a razão da liderança política, que procura que a guerra tenha um objetivo ou um propósito. Também Mahan entendia o *sea power* (ou seja, o poder no mar) como uma tríade, integrando: em primeiro lugar, a produção – que leva à necessidade de trocas comerciais; em segundo lugar, os navios mercantes – que concretizam as trocas comerciais; e, em terceiro lugar, as colónias e os mercados, como fontes de matérias-primas e como destino comercial para os produtos transformados.

Hoje, foi-nos recordada a célebre sistematização ternária do Prof. Ken Booth, posteriormente atualizada pelo próprio Prof. Eric Grove e recentemente revista na doutrina estruturante da estratégia marítima britânica. Comum a todas estas sistematizações está a colocação do *uso do mar* como elemento central dos correspondentes triângulos, pois trata-se da verdadeira razão de ser das marinhas: permitir que se possa *usar o mar* de acordo com os interesses nacionais e globais.

Gostaria, por isso, de terminar este seminário com esta mensagem, que penso dever ser central a qualquer estratégia marítima para o século XXI: a de que as funções das marinhas, independentemente das suas nuances, se subsumem num elemento agregador que é o *uso do mar*, objetivo implícito em tudo o que fazem.



COMANDO NAVAL

SEMINÁRIO SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA

O *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) tem por objetivo, em períodos de paz, tensão, crise e conflito, cooperar com a navegação mercante, incluindo os navios mercantes que se encontrem fretados e os navios mercantes que se encontrem envolvidos nas operações de resposta a uma crise, por forma a disponibilizar-lhes a melhor proteção nos respetivos trânsitos oceânicos e/ou costeiros.

Atualmente, existe um enfoque significativo no incremento da proteção da navegação mercante em geral, resultando a necessidade de a Marinha Portuguesa acompanhar, monitorizar e aconselhar os navios mercantes registados com pavilhão nacional. Nestas circunstâncias, foi decidida a criação de uma célula de Aconselhamento, Acompanhamento e Defesa (AAD) no Comando Naval, vulgarmente conhecida como célula NCAGS, a funcionar no Centro de Operações Marítimas (COMAR), com o propósito claro de garantir tanto o *safety* quanto o *defense* da navegação mercante que voluntariamente pretende aderir a esse serviço.

Tendo como enquadramento este cenário, e por iniciativa do Comando Naval, decorreu no auditório do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN), no passado dia 10 de novembro, o primeiro seminário sobre esta temática. Neste evento, presidido pelo ALM CEMA e AMN, marcaram presença diversas entidades nacionais e internacionais civis e militares, destacando-se o Diretor do Gabinete Nacional de Segurança e diversos oficiais gerais Portugueses, o representante do CECLANT¹, RADM Olivier Devoux, os adidos militares dos Estados Unidos da América, do Brasil e de França, bem como representantes de várias entidades e agências nacionais com relevância nos assuntos do mar, nomeadamente, a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), a Direção-Geral de Política do Mar, a Autoridade Tributária e Aduaneira, o Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar, a Força Aérea Portuguesa, a Escola Náutica, a Guarda Nacional Republicana, o Serviço de Informação e Segurança, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, inúmeros armadores e respetivos colaboradores e representantes da EISAP².

O ALM CEMA e AMN deu as boas vindas aos participantes, proferindo algumas palavras acerca da importância crescente desta temática. Seguiu-se uma apresentação sobre o valor estratégico do mar, proferida pelo CFR Ferreira da Silva, do EMA. Finalizada a primeira apresentação, o CFR Ventura Borges, representante nacional na célula permanente da EUROMARFOR³, discorreu sobre o conceito NCAGS, *latu sensu*. Posteriormente, o CFR Pereira da Silva, Diretor do Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais (CADOP), abordou as áreas atuais de risco elevado e principais incidentes ocorridos no passado recente, terminando a primeira parte do seminário com uma intervenção do representante do CECLANT, Commander François Ceccaldi, sobre procedimentos básicos, monitorização e aconselhamento da navegação mercante.

Após um breve intervalo, foram reassumidos os trabalhos com uma apresentação sobre o apoio à navegação mercante a ser disponibilizado pela célula AAD, pelo seu responsável no COMAR, CTEN Costa Caetano. De seguida, o comandante do Destacamento de Ações Especiais, CTEN FZ Pereira da Silva, abordou os procedimentos de resgate de reféns a bordo de navios mercantes. Por fim, foi feita uma apresentação acerca dos procedimentos de treino e rotinas, na área

do aconselhamento e acompanhamento da navegação mercante, pelo Dr. Ernesto Madariaga, investigador do Centro de Investigação Naval (CINAV), professor e investigador da universidade de Cantábria.

Finalizadas as apresentações, iniciou-se a fase de discussão, onde foram colocadas diversas e pertinentes questões sobre as funcionalidades da célula AAD, os seus objetivos, os meios para garantir o fluxo de informação entre agências, quer nacionais quer internacionais, principalmente entre as que têm responsabilidades nestes domínios.

Concluída esta fase, o VALM Gouveia e Melo tomou a palavra para encerrar o seminário, proferindo as considerações finais e convidando os participantes a visitarem o COMAR, por forma a aquilatar as suas valências, designadamente os diversos sistemas de informação não classificados que permitem garantir a adequada



Foto 1 SAR ETC Silva Parracho

monitorização da navegação mercante. O evento terminou com um almoço a bordo do NRP *Álvares Cabral*, juntando todos os participantes no hangar do navio.

A célula AAD pretende assumir-se, inequivocamente, como um *broker* de informação de excelência, de âmbito internacional, capaz de partilhar informação com as organizações congéneres de países aliados, na UE e na OTAN, e com a navegação mercante que arvora a Bandeira Nacional, quando em trânsito por áreas de risco elevado. O modelo de funcionamento foi idealizado e estruturado para permitir dar resposta, em tempo, aos enormes desafios que hoje em dia se colocam à navegação mercante, e é semelhante à generalidade dos modelos em uso na NATO e nos países aliados, como é o caso do *NATO Shipping Centre*, do UKMTO⁴, do MDAT-GoG⁵, do ENCOMAR⁶ ou do IFC⁷, todos modelos militares, e que têm mostrado, ao longo dos anos, que são os que melhor se adequam para lidar com a intensidade e perigosidade das novas ameaças.



Colaboração do **COMANDO NAVAL**

Notas

¹ *Commandant En Chef pour l'Atlantique*.

² *European International Shipowners Association of Portugal*.

³ *European Maritime Force*.

⁴ *United Kingdom Maritime Trade Operation*, que opera exclusivamente no Golfo de Áden, sendo constituído por elementos da *Royal Navy*.

⁵ *Marine Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea*, liderado pelo Reino Unido e pela França, com centros em Portsmouth e Brest, respetivamente, constituído por elementos da *Royal Navy* e do *Commandant En Chef pour l'Atlantique* (CECLANT).

⁶ *Entorno Colaborativo Marítimo de La Armada*.

⁷ *Information Fusion Centre*, que opera no Estreito de Malaca, sendo constituído por elementos da Marinha de Singapura.



NRP ARPÃO NAS OPERAÇÕES SOPHIA E SEA GUARDIAN

MEDITERRÂNEO: UM MAR DE OPERAÇÕES

Como é típico nestas missões fora de área, o aprontamento do NRP *Arpão* para a sua participação na Operação *Sophia* da EUNAVFOR MED começou muito antes do dia da largada para a sua missão mais significativa do ano de 2017. Mais concretamente, a primeira «pedra» foi colocada no dia 9 de junho de 2017 com o início do aprontamento médico-sanitário da guarnição e militares de reserva, seguindo-se as diversas reuniões de aprontamento e os necessários fornecimentos de material para a execução de uma missão desta duração.

A motivação e a ansiedade da guarnição ao longo do ano foi grande, pois vislumbrava-se cada vez mais próximo a participação do submarino numa operação real, como é o caso da Operação *Sophia* da EUNAVFOR MED, força naval da União Europeia. Esta operação foi criada através do Conselho da União Europeia em 18 de maio de 2015, com o suporte de diversas resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas, tendo por missão principal «contribuir para o desmantelamento do modelo de negócio das redes de introdução clandestina de migrantes e tráfico de pessoas, zona sul do Mediterrâneo central».

No dia 1 de outubro de 2017, pelas 23h30 locais, o NRP *Arpão* zarpou rumo a uma jornada inesquecível de 61 dias, engrandecidos por duas tiradas de 25 e 23 dias, dois portos de visita e um trânsito final de volta à Base Naval de Lisboa.

Antes de se fazer ao mar, foi recebido a bordo o Presidente da República, Prof. Marcelo Rebelo de Sousa. No discurso que dirigiu à guarnição, sentiu-se o apoio de toda uma nação, enaltecendo a importância do submarino nesta sua missão, em cumprimento dos interesses nacionais e honrando os compromissos internacionalmente assumidos por Portugal.

Após as demonstrações de capacidades efetuadas, era hora de iniciar o trânsito e rumar ao mar mediterrâneo. No entanto, o navio depara-se com o seu primeiro desafio, sabendo que este poderia pôr em causa o cumprimento da missão: uma avaria num grupo eletrogénico. Após inúmeros esforços da guarnição e esgotadas as capacidades ao seu nível para a resolução desta avaria, contou-se com o apoio do segundo e do terceiro escalão de manutenção, para assim, já ao largo de Portimão, se conseguir ultrapassar este percalço e superar o desafio prosseguindo a missão. Uma situação que colocou à prova toda a estrutura de apoio técnico, tendo-se conseguido superar sem pôr em causa a missão.

O tempo urge, o submarino tem de entrar na sua «caixa 3D» (*Moving Haven*¹) para cumprir com o *SUBNOTE*² atribuído e desta forma, finalmente, rumar em direção ao Estreito de Gibraltar (*STROG*), sempre tão desafiante para um submarino em imersão, seja pelas suas características oceanográficas, seja pelo elevado tráfico que apresenta. No dia 6 de outubro de 2017 fez-se história, ao ser efetuada a travessia do *STROG* por um submarino da classe *Tridente* em apenas três horas e meia e a uma velocidade média de onze nós. Tal façanha só foi conseguida com o submarino à cota periscópica, através da ajuda de uma elevada corrente superficial atlântica, conjugada com um pouco habitual tráfego mercante reduzido, permitindo assim a rápida entrada nas águas do mediterrâneo.

Já em pleno Mediterrâneo e apesar de se encontrar em trânsito para a área de operações da Operação *Sophia*, o treino interno para a organização para a ação e a manutenção de uma permanente atenção em todos os sistemas e sensores de bordo permitem a recolha das primeiras e importantes informações, tendo em vista o cumprimento dos requisitos de informação nacionais definidos.

Desde o mar de *Alboran*, passando pela costa argelina e tunisina,



Imagens de plataformas e contactos de interesse utilizando diferentes sensores.

até alcançar águas líbias, o submarino detetara vários contactos submarinos, unidades de superfície militar NATO e não NATO, embarcações rápidas (possivelmente associadas a atividades ilícitas), emissões radar dos sistemas de controlo costeiro e possíveis comunicações costeiras.

Um dos objetivos da operação *Sophia* passa por monitorizar o comportamento e recolher o máximo de informações possíveis dos contactos de interesse, existindo uma lista de navios identificados pelas suas atividades suspeitas, relacionadas com o tráfico de pessoas, armas ou petróleo. Antes de entrar na área de operações, o NRP *Arpão* teve a oportunidade de se cruzar com dois contactos de interesse tendo recolhido informações nas mais diferentes áreas (*ELINT*, *ACINT* e *IMINT*³), bem como a análise dos respetivos comportamentos.

Após o trânsito previsto, ocorre finalmente a entrada na área de operações. Pela frente, o apoio associado (*Associated Support*⁴) à EUNAVFOR MED e a consequente execução das tarefas atribuídas ao submarino, enquadradas na sua missão. Estas tarefas, de forma genérica, passavam pela recolha de informações (operações ISR⁵), nas diversas áreas de interesse, focadas na deteção de atividades relacionadas com o tráfico de pessoas e respetivos traficantes, e outras atividades de interesse para o cumprimento do mandato daquela força da EU.

O suporte ao submarino na área de operações foi feito através do *submarine specialist* (oficial submarinista português) pertencente ao *staff* embarcado no navio-chefe da força, o reabastecedor espanhol *ESPS Cantabria*, e pelo Estado-Maior do CTG 443.10. Através do sistema SATCOM e do respetivo uso das redes de informação seguras, tanto nacional como a da própria missão, foi possível ao submarino à cota periscópica, receber as informações *INTEL* e as intenções mais recentes, assim como relatar os dados recolhidos.

Na primeira patrulha efetuada, através dos seus modernos e evoluídos sistemas e sensores de recolha de informação, foi possível construir um *Pattern of Life*, efetuar a análise de pontos prováveis de largada de migrantes, realizar operações ISR a zonas petrolíferas, interceptar emissões radar e comunicações e efetuar o reconhecimento costeiro, numa área definida ao largo da costa norte africana.

Após 25 dias de missão, *Taranto* «à vista». Após feita superfície e autorizado o uso de telemóvel, as primeiras chamadas são para, finalmente, matar as saudades dos familiares. A paragem neste porto teve por objetivo o embarque de reagentes, combustíveis e mantimentos, bem como o descanso da guarnição e do seu submarino, recuperando assim energias para mais uma patrulha intensa que se avizinhava.

O porto de *Taranto*, novidade para os submarinos da classe *Tri-dente*, proporcionou-se como um porto logístico capaz, tanto pelas capacidades da Marinha Italiana no apoio aos submarinos portugueses como na recetividade demonstrada pelos submarinistas italianos através do desenvolvimento de diversas atividades que permitiram a troca de experiências entre Marinhas.

Com uma primeira patrulha efetuada e momentos antes de largar do porto de *Taranto*, o NRP *Arpão* recebe mais uma missão para adicionar à que já decorria, participação na Operação *Sea Guardian*, do

Headquarters Allied Maritime Command (HQ MARCOM) da NATO, em apoio associado. Aproveitando o facto de se encontrar a operar no mediterrâneo, consegue também contribuir para o cumprimento das tarefas definidas por esta organização, que passam pela manutenção de um *Maritime Situational Awareness* (MSA), pelo combate ao terrorismo e, consequentemente, pela garantia da segurança marítima no mediterrâneo.

De volta à área de operações da Operação *Sophia*, foram definidas novas áreas de interesse tentando obter um conjunto de informações diferenciado. As tarefas, essas mantiveram-se as mesmas, mudando apenas a localização dos pontos de interesse, tendo assim o submarino através das suas rotinas e do ritmo de batalha já cimentado, conseguido proceder à recolha de informações de interesse ao longo da costa líbia, tais como a identificação de um sistema de vigilância costeira, diversas antenas de comunicações, movimentos portuários nos principais portos e o respetivo *Pattern of Life* destas áreas líbias.

Concluídos 38 dias de apoio associado à EUNAVFOR MED, e após um *PHOTEX* com algumas das unidades que integravam a força, entre as quais, a fragata alemã *Mecklenburg-Vorpommern*, o patrulha inglês *Echo* e o respetivo navio-chefe, o reabastecedor *Cantabria*, o NRP *Arpão* rumava mais a oeste, iniciando o trânsito de regresso a Lisboa.

Para além de uma paragem prevista no já conhecido porto de *Cartagena*, pelo caminho o submarino continuava a sua missão através do apoio à Operação *Sea Guardian*, monitorizando e reportando todos os contactos que detetava, obtendo um robusto *MSA* do mediterrâneo e recolhendo informações nas diversas esferas da *INTEL*, alimentando o HQ MARCOM e cumprindo com as tarefas atribuídas por este. Um segundo trânsito ao longo das costas tunisinas, argelinas e marroquinas permitira confirmar dados recolhidos anteriormente, bem como a oportunidade de novas deteções e interceções.

Volvidos mais de 23 dias consecutivos em imersão, em patrulha permanente, eis que se alcança terra firme novamente. A paragem em Cartagena permitiu a visita aos estaleiros da empresa *Navantia*, local onde estão a ser construídos os novos submarinos espanhóis e a respetiva troca de conhecimentos e experiências submarinistas com elementos da Marinha espanhola que visitaram o submarino português.

Lisboa parecia estar mesmo ali ao lado, no entanto, pelo meio encontrava-se mais uma passagem pelo *STROG*, novamente à cota periscópica, onde desta feita, fora detetado um elevado tráfego de navegação mercante e alguns contactos de interesse.

A 30 de novembro de 2017, após terem ficado para trás 61 dias de missão, finalmente a aproximação ao porto de Lisboa e com ela a aguardada voz «ar a todos, superfície». Ao navegar no rio Tejo, o sentimento geral é de missão cumprida, ficando na memória os momentos mais marcantes, durante aproximadamente 1200 horas de navegação, das quais mais de 1000 horas passadas em imersão, perto de 2000 contactos detetados e inúmeros dados de interesse recolhidos.

Com os pés do comandante no cais 6 norte da Base Naval de Lisboa termina a missão do NRP *Arpão*, tendo este submarino sido os olhos onde a vista não alcança, no mar mediterrâneo, um mar de operações.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ARPÃO**

Notas

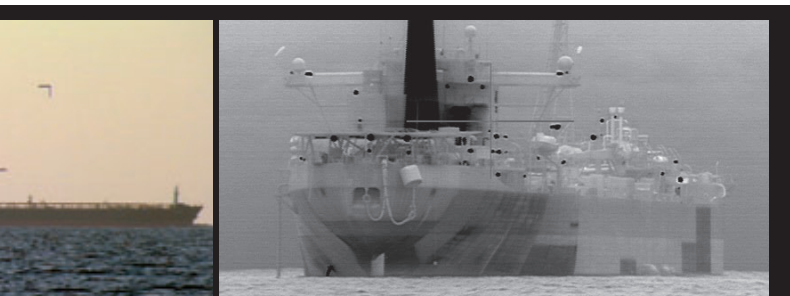
¹ Área, geralmente móvel, atribuída a um submarino.

² *Submarine Notice* – mensagem de roteamento de submarinos para efeitos de PMI (*Prevention of Mutual Interference*).

³ Guerra eletrónica, acústica e imagem de alta definição e de infra-vermelhos.

⁴ Nível de comando e controlo em que a unidade apoia um determinado comando na execução de determinadas tarefas, não alterando, no entanto, a entidade que detém o seu controlo operacional.

⁵ Mais concretamente conduzir operações ISR (*Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*).



RÁPIDO E LEVE

CONCEITO DE OPERAÇÕES

INTRODUÇÃO

A arte da guerra, princípios e sínteses foi escrita e reescrita por diversos autores ao longo da história, entre os quais se lembram alguns dos mais relevantes: Sun Tzu (496 BC); Padre Fernando de Oliveira (1555); Henri Jomini (1805); Moltke (1869); Alfred Thayer Mahan (1890); Carl von Clausewitz (1832); Julian Corbett (1911); Guderian (1937); Charles Fuller (1948); Liddell Hart (1954); Qiao Ling e Wang Xiangsui (1999).

Os doze princípios da Guerra, filtrados dos diversos autores, podem ser identificados como: manutenção do **objetivo**; manutenção da **moral**; retenção da **ofensiva**; concentração de força, ou **massa**; **economia** de esforço; **sustentação** do esforço ou logística; capacidade de **manobra**; unidade de **comando**; **segurança** das forças; efeito de **surpresa**; **simplicidade** nas ações; flexibilidade e **adaptabilidade** às mudanças. No entanto, estes doze

duas condições, a da superioridade de conhecimento e a da inexistência de uma ameaça aérea significativa.

Na maioria dos teatros de baixa intensidade e/ou contra forças insurgentes, estas duas condições podem ser facilmente garantidas, o que permitirá utilizar o binómio navio-força de desembarque no conceito que passaremos a definir como de Rápido e Leve.

CONCEITO DE OPERAÇÕES “RÁPIDO E LEVE”

Este conceito aplica-se à ação de forças ligeiras, em que se privilegiará a surpresa, a mobilidade e a rapidez da ação, sobre a proteção da própria força. Pretende-se explorar com vantagem um ciclo lento e deficiente de Observar, Orientar, Decidir, Agir (OODA), de um adversário, através de ações inesperadas, rápidas, cirúrgicas e decisivas, usando a capacidade de manobra do



princípios deixam de lado um conceito importante que influencia e maximiza alguns dos princípios identificados, principalmente nos cenários modernos, onde o espaço do conflito é multidimensional e alargado, que é o princípio da superioridade do conhecimento, ou **grau da onisciência**.

Uma força menor, com maior mobilidade e suficiente poder de fogo, se conhecer bem as posições, movimentos, cultura e intenções do opositor (maior grau de onisciência), poderá, de forma relativamente simples, antecipar os seus movimentos, subtraindo-se à ação deste e desse modo garantir a segurança das suas forças, maximizar o efeito de surpresa e a concentração do poder de fogo, retraindo a iniciativa e atacando na exata medida da consecução do objetivo pretendido, o que garantirá a economia de esforço. Para isso, essa força, embora pequena, terá que ser flexível, altamente manobrável e adaptável.

As forças ligeiras de infantaria, estruturadas enquanto tal por Napoleão e usadas posteriormente nas mais diversas configurações, obedecem à tipologia descrita de uma força pequena, altamente manobrável, flexível e adaptável.

É, pois, neste sentido que o conceito de rápido e leve se insere, nomeadamente aplicado a Forças de Fuzileiros, a operar no litoral, apoiadas por navios. Este conceito requer para aplicação



binómio navio-força junto ao litoral. Os navios de projeção conferirão proteção às forças de desembarque, com fogo de suporte sobre posições em terra, quer na fase de desembarque, quer na progressão no litoral, quer ainda no reembarque das forças. Esta proteção estender-se-á às ameaças aéreas na área de operações.

As forças amigas devem agir de forma a coincidir o ciclo OODA do adversário, com um ciclo rápido de Ilusão, Desorientação, Ação e Retirada (IDAR). Quando o opositor tentar Observar, a força amiga estará em manobras que permitam Iludir essa observação, aproximando-se dos pontos de inserção com total surpresa e de forma inesperada. Quando o opositor finalmente conseguir perceber a presença da força amiga e tentar Orientar-se, esta deverá executar ações que permitam desorientar o opositor e levá-lo a reagir em locais diferentes, desprotegendo os objetivos pretendidos. Quando o opositor finalmente iniciar a fase de Decisão, já as forças amigas deverão estar a Agir sobre os objetivos pretendidos. Quando o opositor finalmente perceber que Decidiu mal e quiser redirecionar a sua Ação, as forças amigas deverão estar já na fase de Retirar.

Este conceito exige diversas unidades navais em operação sincronizada, com diversos pontos de entrada e saída. Deste modo, a possibilidade de utilizar Fragatas e navios tipo Patrulhas Oceâ-

nicos em simultâneo, de forma coordenada, é essencial. Cada um destes navios operará um Destacamento de Fuzileiros com 50 a 90 elementos. Serão desembarcados por botes tipo Zebro III e botes de carga modificados. Estes desembarques permitirão projetar em terra viaturas ligeiras e atrelados que possam transportar todos os elementos e garantir uma elevada mobilidade em terra. Estas viaturas transportarão armamento com elevado poder de fogo e deverão fornecer uma proteção mínima contra projéteis calibre 5,57 mm, ou seja, armamento ligeiro. As forças serão equipadas com drones e capacidade de visão térmica, ou intensificadores de imagem, garantindo dessa forma uma vantagem decisiva em ações no arco noturno. As forças levarão armamento antiaéreo para baixa e média altitude.

O sucesso das operações utilizando este conceito dependerá da capacidade para controlar e utilizar o espaço aéreo sobre a área de operações, ou pelo menos garantir que este não é utilizado

radar, seguidas de deslocação por mar para outro ponto, onde se iniciará um novo ciclo de entrada, ação e retirada de forma cíclica. Deverá ser utilizado todo o litoral adversário. Caso seja necessário agir por períodos mais prolongados, então dever-se-á equacionar a tomada de assalto de um porto, que possa servir de ponto de difusão, reforço e de apoio logístico dos meios em ação pelo período considerado.

A tomada de um porto não deverá inibir ações no litoral adversário, que servirão sempre, e de forma concomitante, para desestabilizar as forças opositoras, cortar possíveis eixos de infiltração e aproximação ao porto tomado. No caso do porto tomado, deverá ser equacionada a possibilidade de desembarcar de forma logística meios mais pesados de combate e prever a utilização de ações conjuntas com os outros ramos, o que poderá requerer também a tomada de uma infraestrutura aeroportuária próxima. No entanto, as forças agrupadas no conceito de Rápido



pelo opositor. A negação do espaço aéreo poder-se-á realizar com as armas da Força Naval junto ao litoral, ou por sistemas portáteis antes referidos, incorporados na força de Fuzileiros.

As capacidades e vulnerabilidades, movimentos e posicionamento das forças e instalações adversárias, assim como a estrutura de comando controlo e comunicações, deverão ser conhecidos em detalhe para se ter um elevado grau de Omnisciência sobre o adversário. Os navios deverão/poderão ser suportados por drones lançados sobre terra para recolha de informações em profundidade e acompanhamento das forças amigas. A recolha de informação prévia às operações poderá ser feita por meios totalmente discretos como os submarinos e por ações percursoras e encobertas do Destacamento de Ações Especiais, a operar a partir de submarino, ou de navios ao largo.

Esta força deverá ter uma elevada mobilidade, necessitando para isso de ser motorizada como já referido, e simultaneamente deverá ser capaz de transportar armamento pesado e com elevada cadência de tiro para poder de forma pontual ter superioridade de fogo sobre o opositor nos objetivos.

A força deverá atuar por períodos curtos e no ciclo noturno no litoral adversário. As operações poderão prolongar-se por períodos de uma a duas semanas, com entradas, ações e reti-

e Leve devem privilegiar os raids anfíbios e a desestabilização do opositor, enquanto decorrem as operações conjuntas, quer no porto quer nas infraestruturas aeroportuárias.

Estas operações poderão ser facilitadas em zonas costeiras com pronunciados e alargados deltas de rios e zonas onde existam cursos de águas que permitam uma elevada penetração em território adversário.

Este tipo de operações poderá ser utilizado em ações para influenciar resultados em zonas de conflito, desestabilizar adversários, inserir/libertar/retirar/proteger cidadãos, ou pessoas importantes, nacionais ou outros, inibir a utilização ou mesmo destruir infraestruturas ou equipamentos militares de opositores, ou ainda tomar como reféns a liderança política ou militar de uma entidade opositora.

O Conceito de Rápido e Leve permite alargar a utilidade dos navios da Esquadra e abre novas perspetivas de ação que podem conferir ao país um leque mais alargado de opções político-militares.



Gouveia e Melo
VALM
Comandante Naval



ESCOLA NAVAL

JURAMENTO DE BANDEIRA E ENTREGA DE ESPADAS AOS ASPIRANTES DO CURSO “D. MARIA II”

Presidida pelo Presidente da República, Professor Marcelo Rebelo de Sousa, decorreu no dia 29 de setembro, na Escola Naval (EN), a Cerimónia de Juramento de Bandeira e de Entrega de Espadas aos aspirantes do curso “D. Maria II”, a qual contou também com a presença do Ministro da Defesa Nacional, Prof. Doutor Azeredo Lopes, e de outras altas entidades civis, académicas e militares.

A cerimónia iniciou-se com as honras ao Presidente da República, pelo Batalhão do Corpo de Alunos da EN, a que se seguiu a revista de corpos.

Antes do Juramento de Bandeira o Comandante do Corpo de Alunos proferiu uma exortação aos aspirantes do curso “D. Maria II”, realçando que “... a Escola Naval não é apenas uma escola onde adquiristes uma sólida formação intelectual e académica, mas é também, e sobretudo, uma escola de marinheiros, de valores e de exemplos, uma escola onde se aprende a servir e honrar a Pátria, sem esperar recompensa. Estes valores não são de emprego exclusivo em operações de combate ou situações excepcionais de crise, são também fundamentais em todas as nossas atitudes e ações do dia-a-dia, por mais simples que elas sejam...”. Referiu igualmente que “...cada um de vós irá também receber a sua espada, a qual vos confere o poder e autoridade inerentes à vossa categoria de oficiais e, por isso mesmo, condutores dos vossos subordinados, algo que deve ser sempre exercido com justiça, ponderação e dignidade.”. Da exortação proferida foram igualmente importantes as palavras com vista ao futuro: “... amanhã, nas vossas unidades, o vosso mérito enquanto oficiais será continuamente avaliado, e a vossa carreira será construída diariamente, assente no desempenho e relacionamento quer com os superiores quer com os subordinados. Demonstrem sempre dedicação e espírito de sacrifício, sejam corretos, justos, honestos e leais, mantendo-se sempre firmes nos valores e princípios. Finalmente, assumam com entusiasmo o vosso patriotismo, demonstrando honra pela Pátria, garantindo a sua defesa onde e quando for exigido.”.



Terminada a exortação, e após a leitura dos Deveres Militares, os aspirantes juraram bandeira perante o estandarte Nacional, a que se seguiu a execução, pela Banda da Armada, da Marcha de Guerra e do Hino Nacional, que foi entoado pelo Batalhão do Corpo de Alunos.

Seguiu-se a cerimónia de entrega de espadas, com as respetivas companhias a atuarem independentemente, de modo a dirigirem-se para a frente da tribuna e aí receberem as suas espadas das mãos do Presidente da República, do ALM CEMA e AMN e de outros Oficiais Generais da Marinha presentes. Aos aspirantes foi igualmente entregue um exemplar dos “Lusíadas”, conferindo-lhes de forma simbólica a responsabilidade de proteger e preservar o imenso património cultural que encerra a língua portuguesa. Finalizando esta cerimónia, os aspirantes prestaram continência, pela primeira vez, com as suas espadas, ao Presidente da República.

Após o desfile do Batalhão do Corpo de Alunos e da visita do Presidente da República ao Museu da EN, a cerimónia terminou com um Porto de Honra e uma fotografia, na entrada da EN, com os aspirantes do curso “D. Maria II” e o Presidente da República, o Ministro da Defesa Nacional, e o ALM CEMA e AMN.



“ESCOLA NAVAL: FORMAÇÃO INICIAL DE OFICIAIS DA MARINHA”

Nos dias 6 e 7 de outubro teve lugar na Escola Naval (EN) o seminário “Escola Naval: Formação Inicial de Oficiais da Marinha”, o qual teve como objetivo concretizar uma reflexão abrangente sobre este tema.

Tendo em consideração que nos últimos dez anos se assistiu a diversas mudanças no contexto do ensino superior militar, e perante uma envolvente de incertezas e de natureza complexa, é necessário assegurar o adequado acompanhamento de uma multiplicidade de fatores, dos quais se salientam os que estão relacionados com as evoluções do ensino superior, civil e militar, sem nunca perder no horizonte as necessidades e especificidades da Marinha.

Será decorrente desta análise que a EN pode ajustar os seus processos para responder adequadamente aos novos desafios, assegurando e afirmando a sua identidade como estabelecimento de ensino superior militar de referência Nacional.



O seminário, que contou com a presença alargada de oficiais das diversas áreas funcionais da Marinha, foi aberto pelo ALM CEMA e AMN, que deu as boas vindas a todos os participantes no evento e enfatizou a importância e a tempestividade do tema do seminário.

O programa do primeiro dia contemplou a presença de um ilustre painel de oradores, formado por entidades de reconhecido mérito no âmbito do ensino superior universitário e militar, entre eles o magnífico reitor da Universidade de Lisboa, Prof. Dr. Cruz Serra, o representante da Agência de Avaliação e Acreditação do Ensino Superior (A3ES), Prof. Dr. João Duarte Silva, e o ex-presidente do Conselho do Ensino Superior Militar, VALM Sabino Guerreiro.

Ainda na esteira de uma perspetiva externa sobre a formação inicial dos Oficiais, revelou-se de extrema importância a participação de comandantes e representantes das Escolas Navais das Marinhas americana, espanhola, francesa e brasileira, dando a conhecer outras realidades de modelos de formação de oficiais de marinha.

O segundo dia do seminário incidiu sobre a perspetiva interna da Marinha, tendo sido proferidas intervenções, pelos chefes dos setores, que traduziram a perspetiva de cada área funcional sobre o

tema, oferecendo sugestões sobre o caminho que entendem sobre a forma como a formação inicial dos futuros Oficiais poderá responder melhor às necessidades da Marinha nas suas diversas vertentes.

Após a apresentação de uma síntese conclusiva do seminário pelo Comandante da EN, o ALM CEMA e AMN encerrou os trabalhos enaltecendo os objetivos e o sucesso desta iniciativa, lançando alguns desafios para a EN, no que respeita à identificação de modelos alternativos para a formação dos oficiais da Marinha.

Em síntese, o seminário possibilitou uma reflexão holística de futuro sobre a formação inicial dos Oficiais de Marinha, por forma a assegurar que a EN possa continuar a enfrentar com sucesso os inúmeros desafios e, assim, contribuir de forma indelével para o cumprimento da missão da Marinha e, consequentemente, para que Portugal use o mar.



SESSÃO SOLENE DE ABERTURA DO ANO LETIVO 2017/18

No passado dia 17 de novembro realizou-se na Escola Naval (EN) a Sessão Solene de Abertura do Ano Letivo, tendo a cerimónia sido presidida pelo CEMA e AMN, ALM Silva Ribeiro. Estiveram presentes o Prof. Doutor Adriano Moreira, o Vice-Presidente da Comissão Parlamentar de Defesa, Dr. Miranda Calha, e o Vice-reitor da Universidade de Lisboa, Prof. Dr. António Feijó, que fazendo parte da mesa da presidência, trouxeram acrescido prestígio a esta cerimónia, a qual usufruiu ainda da presença de outros ilustres convidados militares e civis, que em muito dignificaram a solenidade do ato.

Prestadas as devidas Honras Militares ao ALM CEMA e AMN, a cerimónia iniciou-se com o Hino da EN entoado pelos cadetes. Na breve alocução do Comandante da EN, CALM Henriques Gomes, foi apresentado o balanço da atividade desenvolvida no último ano letivo, sublinhando que foram entregues à Marinha, no início de outubro passado, para ingresso nos quadros permanentes nas classes de Marinha, Administração Naval e Engenheiros Navais, 30 novos oficiais do curso “D. Maria II” que, tendo concluído o seu curso e recebido as suas espadas, receberam nesta cerimónia os respetivos diplomas e prémios. Ainda neste contexto, importa referir igualmente que no âmbito da cooperação com países amigos de língua oficial portuguesa, concluíram também o seu mestrado integrado dois alunos da república de Cabo Verde e outros dois de São Tomé e Príncipe, que irão reforçar os quadros das forças armadas daqueles países e naturalmente contribuir para manter os laços de cooperação existentes com a nossa Marinha e com Portugal.

Relativamente a outras responsabilidades formativas, a EN assegurou a formação complementar de 7 oficiais Técnicos Superiores Navais (TSN), que ingressaram nos quadros permanentes, de 4 novos oficiais para o regime de contrato e a transição para a categoria de oficiais de 62 enfermeiros.

Em complemento, não é despidendo referir que a EN também ministra formação para além dos mestrados integrados inerentes aos cursos tradicionais. De facto, no que concerne aos mestrados não integrados, foi também mencionado pelo Comandante da EN que, em parceria com outras instituições de ensino superior, realizou os mestrados nas áreas da História Militar, História Marítima, Segurança da Informação e Direito do Ciberespaço, Engenharia Hidrográfica e Navegação e Geomática, abrangendo um total de cerca de sete dezenas de alunos, nacionais e estrangeiros, o que contribuiu para consolidar o forte relacionamento entre instituições e, por outro lado, afirmar a capacidade da Escola para promover o conhecimento em



áreas do saber que lhe são contíguas, e/ou onde existe uma experiência acumulada relevante.

Na esteira das relações com outros estabelecimentos de ensino superior, importa destacar a celebração do protocolo, em junho passado, com a Universidade de Lisboa, o qual veio potenciar uma maior aproximação entre instituições de referência, o robustecimento do corpo docente da EN e também, acima de tudo, sinergias no âmbito da produção de conhecimento dos assuntos do mar.

Em suma, e para o ano letivo que formalmente se iniciou com a cerimónia de abertura solene, a EN contempla um total de 236 alunos nacionais nos cursos de mestrado integrado, a que acrescem 41 cadetes oriundos de países amigos de língua oficial portuguesa. Nestes, encontram-se incluídos 52 novos cadetes, recrutados dum universo de 535 candidaturas, onde se sublinha que as cotas de mérito daqueles se encontram compreendidas entre os 17,6 e os 13,7 valores.

O Comandante da EN finalizou a sua alocução “... reiterando a honra que é para a Escola Naval poder contar com a presença do Comandante da Marinha nesta cerimónia, e reafirmar que pode sempre contar com a Escola Naval e a nossa vontade de bem fazer, assim é o nosso lema.”

De seguida, o CMG Costa Canas apresentou a Lição Inaugural subordinada ao tema “100 anos da Aviação Naval”, que teve como principal foco efetuar uma viagem desde a génese da aviação naval na Marinha até à constituição dos atuais destacamentos de helicópteros embarcados a bordo das fragatas da Marinha.

A cerimónia prosseguiu com a entrega dos Diplomas de Mestrado aos Aspirantes do curso “D. Maria II” e dos prémios escolares destinados a distinguir os alunos que mais se destacaram nos cursos tradicionais da EN, entregues pelos elementos que compuseram a mesa da presidência, bem como pelos representantes das entidades que os conferiram. A cerimónia terminou com o Hino Nacional entoado por todos os participantes.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**

A NACIONALIDADE DO NAVIO E O PRINCÍPIO DO ESTADO DE BANDEIRA

Um dos princípios enquadramentos mais nucleares do direito do mar é a exigência jurídica de que os navios devem navegar sob a bandeira de um determinado Estado e, sem prejuízo do exposto em acordos ou tratados internacionais, estar submetidos, em alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. É por esta razão que a essencialidade de toda a construção legal em matéria marítima assenta na existência de um vínculo substancial entre o Estado e o navio, daí decorrendo todo o inerente processo documental, certificativo e inspectivo. É a bandeira que configura o regime a que o navio está obrigado, onde quer que se encontre acostado ou a navegar, pelo que a premissa do Estado de Bandeira (*Flag State*) é um princípio preponderante, que admite muito poucas excepções na sua aplicabilidade jurídico-material.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), no âmbito de toda a sua caracterização fundamentadora, estabelece o conjunto de preceitos relativos ao regime do *Flag State* (FS) e o quadro obrigacional dele resultante, fazendo-o precisamente na Parte VII, na qual se dedica ao enquadramento e regulação do Alto Mar, em especial os artigos 91º a 94º – estatuinto ainda um dos princípios do FS, adiante, no artigo 217º –, sendo que, atenta a estrutura normativa da Convenção, caberia perguntar porque não foi dedicado ao(s) princípio(s) do FS uma parte inicial, eventualmente logo em sede da Parte I. Mas a lógica da CNUDM assenta numa outra premissa conceptual.

Com efeito, o direito do mar é, em essência, um direito regulador de espaços e de obrigações que eles impõem à navegação; a Convenção estabelece-os sequencialmente (nas Partes II a XI), isto é, Mar Territorial, Zona Contígua, Estreitos, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, Alto Mar, Ilhas, Mares fechados e semi-fechados e toda a designada Área, dedicando as suas 3 Partes finais às questões da protecção e preservação do meio marinho (Parte XII), investigação científica marinha (Parte XIII), e desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha (Parte XIV). A CNUDM, portanto, foi concebida numa lógica em que privilegia a regulação do espaço, até pela óbvia e determinante questão geopolítica que esteve inerente aos trabalhos de estudo e projecto desde os anos 60 e 70 (Séc. XX), ressaltando como preponderantes as grandes problemáticas que o moderno direito internacional do mar elegera como essenciais no seu processo construtivo, como a protecção dos ecossistemas marinhos e as questões tecnológicas e de investigação.

Ora, nesta estrutura normativa, havia que encontrar o trecho adequado para acolher os princípios reguladores do FS, sendo que tal apenas faria sentido na supramencionada lógica legislativa, onde, por conceito, não existe uma jurisdição efectiva de qualquer Estado, ou seja, o Alto Mar. Daí, o enquadramento das premissas basilares nos artigos 91º a 94º.

Estatui o nº 1, do artigo 91º, da Convenção que “*Todo o Estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade e navios, para o registo de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua*

bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio”, estabelecendo o nº 2 do preceito que “*Todo o Estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes*”. É precisamente devido àquela exigência do vínculo substancial, a que já supra aludimos, que a doutrina maritimista identifica, e estuda, a questão das bandeiras *standard* e bandeiras *substandard*, isto é, os Estados cumpridores das obrigações resultantes das convenções internacionais, e que exercem a sua jurisdição e controlo de modo efectivo, e aqueles outros que, numa determinada perspectiva, têm uma relação muito menos substantiva e próxima para com os navios que neles estão registados e por esses Estados são certificados.

O preceito enformador das obrigações do Estado de Bandeira é o artigo 94º do CNUDM, sendo este o normativo em que se estabelece a *efectividade* do vínculo, sistematizando a Convenção as questões a regular em âmbito administrativo, técnico e social. Mas estes designativos do legislador convencional envolvem, usando outra tipologia de abordagem, os processos de registo, certificação, qualificação, controlo e inspecção, e inquérito. Em termos dos mecanismos jurídicos aplicáveis à questão obrigacional do FS, são estes 5, afinal, os âmbitos a considerar, os quais, em Portugal, são assegurados em sede da administração marítima nacional¹ e dos órgãos da Autoridade Marítima Nacional (AMN).

Especificando: em âmbito *técnico-administrativo e registral*, existe a obrigação de manter um processo de registo de navios, bem como um processo de inscrição e controlo sobre os inscritos marítimos (capitão, oficiais e tripulação); em âmbito *técnico-documental*, o Estado de Bandeira deve assegurar a inspecção e certificação – iniciais e subsequentes – que garantam as imprescindíveis condições de navegabilidade em segurança dos navios, bem como conceder os respectivos certificados e documentos comprovativos; em âmbito *técnico-social*, devem estar garantidas as medidas necessárias à composição, condições de trabalho, formação dos tripulantes e sua qualificação, e regime laboral a bordo implementado e executado nos termos das convenções da *International Maritime Organization* (IMO) e da *International Labour Organization* (ILO); em âmbito *inspectivo*, o Estado de Bandeira deve assegurar um sistema de inspecção e controlo dos seus navios, designado como *Flag State Control* (FSC), o qual assenta num mesmo sistema de premissas técnicas e periciais que, atento o estabelecido nas convenções internacionais, esse Estado garante perante navios de outras bandeiras, num quadro inspectivo no âmbito do *Port State Control* (PSC).

É, ainda, imprescindível, que existam no Estado estruturas adequadas que assegurem os necessários mecanismos de investigação técnica de acidentes ocorridos com navios da bandeira, bem como os processos de inquérito que, em âmbito próprio, garantam, designadamente, as avaliações de factos, causas, circunstâncias materiais, análises periciais, preservação de meios de prova, medidas de salvaguarda e quadros de apreciação que possam fundamentar,



posteriormente, pareceres e decisões sobre âmbitos de culpabilidade. É a este vector obrigacional que se referem, em especial, o nº 7, do artigo 94º, bem como, no âmbito material da Parte XII, o nº 4, do artigo 217º, o nº 1, do artigo 218º e o artigo 226º.

O quadro regulador do direito internacional do mar que vem aferido deve ser conjugado com o que se define em âmbito do direito nacional, em especial o artigo 3º do Decreto-Lei nº 201/98, de 10 de Julho, que estabelece que se consideram “... nacionais os navios cuja propriedade se encontra registada em Portugal”, preceituando o nº 2 que “A atribuição da nacionalidade portuguesa confere ao navio o direito ao uso da respectiva bandeira, com os direitos e obrigações que lhes são inerentes”. Este diploma, que configura o estatuto do navio, veio, de facto, criar um regime mais actual e sistematizado relativamente ao que anteriormente se regulava em direito interno, em especial no vetusto e estruturante Código Comercial (CC) de 1888², não se concordando, contudo, com a forma como as disposições preambulares do diploma se referiram ao quadro normativo do CC³, até pelo facto do conjunto de diplomas publicados na reforma de 1998 encerrarem, eles próprios, alguma falta de consistência jurídico-comparativa, como se veio a comprovar posteriormente⁴. Essa é uma matéria a que nos dedicaremos proximamente.

Sobre a nacionalidade portuguesa do navio, estabelecia-se no artigo 486º do CC que “Serão havidos como nacionais para efeitos deste Código os navios que, como tais, se achem matriculados nos termos do acto especial de navegação.”⁵, preceito que foi formalmente revogado pelo artigo 33º do DL 201/98.

Ainda no âmbito do DL 201/98, estalui o nº 1, do seu artigo 4º, que “A todos os navios deve ser atribuído um nome”, definindo o seu nº 2 que “O nome a atribuir ao navio está sujeito a prévia aprovação do serviço público competente e deve ser bem distinto dos que já se encontram registados.”. Este preceito refere-se, obviamente, ao registo patrimonial marítimo⁶ efectuado em sede das Capitânias dos Portos e suas Delegações Marítimas, sendo, ainda, em sede do próprio Regulamento Geral das Capitânias (RGC), aprovado pelo Decreto-Lei nº 265/72, de 31 de Julho, que se encontra parte do quadro regulador da questão da atribuição da nacionalidade do navio devidamente conectada com o princípio registral marítimo⁷.

Com efeito, apenas com a observância dos artigos 119º e 120º do RGC se pode fechar a construção legal quanto à atribuição da nacionalidade e bandeira, estabelecendo aquele primeiro normativo quais os meios de prova de nacionalidade dos navios e embarcações, e o segundo⁸ as condições que permitem o uso de bandeira nacional. Existe, desta forma, uma relação jurídica essencial entre a questão do registo patrimonial e o mecanismo de atribuição da bandeira, tendo o princípio um reflexo directo na lei reguladora dos direitos reais sobre o navio, estabelecendo o artigo 11º do DL 201/98 que “As questões relacionadas com direitos reais sobre o navio são reguladas pela lei da nacionalidade que este tiver ao tempo da constituição, modificação, transmissão ou extinção do direito em causa.”.



Dr. Luís da Costa Diogo

CHEFE DO GABINETE JURÍDICO DA DGAM

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

Notas

¹ Que é a Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

² Aprovado pela famosa Carta de Lei de 28 de Junho de 1888.

³ Em especial na parte do articulado que dispõe que “Entre nós vigoraram as antiquadas normas do Código Comercial de 1888. Tais normas, além de não chegarem a constituir um quadro legal consistente, correspondem a uma realidade muito distante daquela que se vive nos nossos dias.”.

⁴ Designadamente quanto a todo o percurso legislativo respeitante à questão do Código de Registo de Bens Móveis, à consistência do tratamento léxico de algumas questões jurídicas como o registo e matrícula de navios, e à finalização da reforma do próprio Código Comercial, em especial quanto ao Capítulo VIII do Título I, privilégios creditórios e hipotecas, ao Título II, seguros marítimos, ao Título III, abandono, e ao título V, avarias, independentemente de parte destas matérias ter sido objecto de posterior legislação dispersa.

⁵ Já depois da publicação do acto de navegação, legislação de especialidade abordaram, enquadraram e regularam a questão do registo e matrícula de navios, em especial o estruturante Decreto de 1 de Dezembro de 1892.

⁶ Sobre esta matéria, ver os desenvolvimentos que fizemos em “Direito Comercial Marítimo”, Áreas Editora, 2008.

⁷ Em especial o artigo 73º do CAP. V do RGC, no qual se estabelece qual a Repartição Marítima competente para o registo do navio ou da embarcação, preceito que, como já aferimos em artigo anterior, deve ser estreitamente conjugado com o que se define no nº 5, do artigo 13º, do Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de Março.

⁸ Atenta a redacção dada pelo Decreto-Lei nº 208/2000, de 2 de Setembro.



ACADEMIA DE MARINHA

“COMO O MAR FEZ PORTUGAL”

Em 12 de dezembro decorreu no Auditório da Academia de Marinha uma Sessão Solene intitulada “Como o Mar fez Portugal”, apresentada por Sua Eminência o Cardeal Patriarca de Lisboa, D. Manuel Clemente, Membro Honorário desta Academia.

O Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, nas palavras de Abertura agradeceu ao Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Silva Ribeiro, ter aceite presidir à sessão de encerramento dos trabalhos académicos do ano de 2017. Seguidamente referiu que o convite feito a Sua Eminência D. Manuel Clemente para proferir a conferência de encerramento da atividade anual da Academia, foi prontamente aceite.

“Como o Mar fez Portugal”, tema escolhido por Sua Eminência, foi acolhido por esta Academia com a mais elevada expectativa.

«O Mar foi a Fronteira que nos fez», disse D. Manuel Clemente ao iniciar a sua «reflexão», lembrando que metade da nossa fronteira é marítima. Desde a Pré-história e durante a Proto-história que o mar é a «fronteira aberta» que trouxe ao nosso convívio contributos culturais de todos os povos da bacia do Mediterrâneo.



A Reconquista fez a primeira união de Norte para Sul, unindo a língua, a religião e os costumes, contribuindo para a estabilidade da nossa identidade, face ao resto da Península, e o apresentador recordou a importância que tiveram os Cruzados, vindos por mar, na conquista de Lisboa.

O «Caminho do Mar», como destino expansivo, formou a segunda união e, alimentado pela «saudades», entrou nas nossas almas expandindo-se para muito longe.

Terminou a sua reflexão deixando-nos uma interrogação: «Heróis do Mar, cantamos nós na Portuguesa. Será nostalgia ou desafio?».



Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA

INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

MEMBRO HONORÁRIO DA ORDEM DO INFANTE D. HENRIQUE

O Instituto de Socorros a Náufragos (ISN) foi condecorado pelo Presidente da República, Professor Marcelo Rebelo de Sousa, como Membro Honorário da Ordem do Infante D. Henrique, em cerimónia pública realizada no Palácio de Belém, no passado dia 5 de dezembro.

Esta condecoração tinha sido anunciada pelo Presidente da República aquando da sua deslocação ao ISN, no dia 21 de abril de 2017, por ocasião da celebração dos 125 anos desta Instituição, reconhecendo os serviços prestados ao País no âmbito da assistência balnear, do socorro a náufragos e do salvamento marítimo.

O CMG Paulo Sousa Costa, Diretor do ISN, recebeu a referida condecoração na cerimónia em que estiveram presentes o ALM CEMA e AMN, o VALM Diretor-Geral da Autoridade Marítima e Comandante-Geral da Polícia Marítima, toda a guarnição do ISN, uma delegação de tripulantes de embarcações salva-vidas de todo o País, representantes de todas as entidades com quem o ISN se relaciona, designadamente os nadadores-salvadores formadores, os concessionários de praia, as associações de nadadores-salvadores, as escolas de formação de nadadores-salvadores profissionais e os parceiros do ISN, além de várias personalidades que quiseram associar-se a esta homenagem.

Durante o período de cumprimentos que se seguiu à cerimónia de condecoração, o CMG Paulo Sousa Costa agradeceu a todos



Foto Rui Ochoa

aqueles que se deslocaram ao Palácio de Belém e em particular aos homens e mulheres que servem Portugal no ISN, pois esta condecoração deve-se ao esforço e dedicação que todos colocaram ao serviço da Instituição, o que a leva a ser reconhecida a nível nacional e internacional pela excelência dos serviços prestados à comunidade marítima e a todos os frequentadores de espaços do Domínio Público Marítimo.



FARÓIS

UMA LUZ QUE NOS GUIA DO PASSADO AO FUTURO



INTRODUÇÃO

Os faróis são locais de fascínio para as populações, quer pela ideia mística do seu isolamento, quer pelo riquíssimo património arquitetónico e científico que lhes está associado, sendo a permanente redescoberta deste património uma constante afirmação da nossa história e das nossas raízes.

A origem do assinalamento marítimo remonta à época em que os primeiros habitantes das povoações litorais se aventuraram no mar e, desde logo, sentiram a necessidade de estabelecer sinais luminosos em terra que pudessem utilizar, durante a noite, como pontos de referência. Contudo, só a orientação noturna não era suficiente, embora permitisse um razoável conhecimento da sua posição. Também o conforto e o assinalamento de perigos se constituíram como fatores dinamizadores do desenvolvimento; o conforto gerado pela noção de proximidade a terra, em situações de mau tempo, e o assinalamento de perigos, em especial de noite ou com má visibilidade, permitindo a definição do contorno de costa e dos obstáculos adjacentes.

Esta necessidade deu origem à colocação de sinais improvisados nas margens das vias

navegáveis e em perigos submersos, bem como à instalação de fogueiras com toros de madeira ou carvão de pedra para sinalizar pontas de terra proeminentes ou indicar a localização de portos. Com o decorrer dos anos, naturalmente estas marcas foram evoluindo; primeiro passaram a apresen-

a sua identificação. Porém, a segurança da navegação só ganhou um importante e decisivo incremento, quando as marcas ganharam identidade através de características distintas, o ritmo da luz, com relâmpagos e períodos de escuridão.

PORTUGAL – O INÍCIO DOS FARÓIS

Portugal, país de arrojados marinheiros que, a partir do início do século XV, não hesitaram em afastar-se da proteção da costa e enfrentar o desconhecido. Na altura, o monopólio do comércio de especiarias pertencia aos italianos, que utilizavam o Mar Mediterrâneo como canal de comunicação e transporte das mercadorias vindas do oriente, cobrando preços exorbitantes. O desejo de ter acesso direto a este interessante comércio, levou a que os portugueses se virassem para o mar, na tentativa de descobrir um novo caminho marítimo para a Índia, que viria a acontecer em 1498, quando Vasco da Gama chegou a Calecute, podendo disfrutar de todos os benefícios do comércio direto com o oriente.

Para tal, estudaram o comportamento dos ventos e das correntes e passaram a utilizá-los a seu favor. Construíram caravelas

Farol de Braseira no chão



tar uma luz fixa, de grande utilidade essencialmente para os conhecedores da área da navegação, porque com o crescimento das povoações litorais estas eram facilmente confundidas com as restantes luzes situadas em terra. Mais tarde, as luzes foram apresentando cores diferentes e a sua colocação deixou de ser aleatória passando a obedecer a critérios, melhorando significativamente



Vista atual da Direção de Faróis

melhor preparadas para enfrentar condições de mar adversas. Desenvolveram a astronomia náutica e adaptaram os instrumentos e métodos de navegação existentes na época às exigências de uma navegação oceânica. Todavia, o assinalamento marítimo não acompanhou este desenvolvimento, e a costa portuguesa permaneceu largos séculos às escuras, ao ponto de ser internacionalmente conhecida por “costa negra”.

O processo de alumramento da costa Portuguesa foi bastante compassado no tempo; ao que consta poder-se-á considerar como ponto de partida os anos 20 do século XVI, com a construção de três “ditos” faróis em locais estratégicos de relevância náutica e económica. Foi construído um farol no Cabo de São Vicente, erguido no extremo ocidental da costa algarvia, com o objetivo de “iluminar” um cabo considerado perigoso (devido ao facto de se perderem aqui bastantes navios), e outros dois na aproximação das barras do Porto e de Lisboa, São Miguel-o-Anjo e Nossa Senhora da Guia (junto a Cascais), respetivamente.

A torre granítica do farol de S. Miguel-o-Anjo foi o único que chegou aos nossos dias, relativamente bem conservado. É muito provável que os outros dois fossem do mesmo tipo, torres quadrangulares, com candeeiros alimentados a azeite, suspensos junto às janelas. Na época, o seu funcionamento era normalmente assegurado pela comunidade religiosa, pois a localização de alguns conventos tornava-os locais de eleição para a colocação daquelas luzes. A título de exemplo, o farol do Cabo de S. Vicente consta que foi mandado erigir por ordem do Bispo de Silves, D. Fernando Coutinho, tendo sido construído no recinto do convento fundado naquele promontório, em honra do mártir S. Vicente.

Este tipo de luzes, normalmente chamadas de faróis, eram, contudo, bem diferentes daquilo que atualmente consideramos como farol. Eram assim chamadas pelo facto de estas luzes (fogueiras ou candeeiros) serem acesas em cima de torres ou torreões

edificados para o efeito. Serviam, assim, como referência noturna, devido à luz, mas também como referência diurna, devido ao tamanho da torre. Este tipo de luzes surge na nossa costa já com um caráter oficial, no entanto eram apenas estabelecidas alguns meses por ano, ou de forma ocasional.

O primeiro farol, propriamente dito, a nascer em Portugal, consta que foi o de Nossa Senhora da Luz, a norte da barra do Douro. O início do seu funcionamento data de 1761, e substituiu a luz que anteriormente vinha sendo mantida pela irmandade de Nossa Senhora da Luz, no mesmo lugar, desde 1680, altura em que o edifício foi erigido. A torre era quadrangular, construída em alvenaria e cunhais de cantaria, tudo caiado a branco, com uma varanda de ferro na parte superior, tendo uma altura de 19,26 metros e comunicando com algumas casas que serviam de alojamento para o faroleiro e família, de arrecadação e oficinas.

O processo de alumramento da costa Portuguesa conheceu como acontecimento seminal digno de registo o alvará pombalino de 1758, que surge por uma necessidade urgente de voltar a iluminar a entrada dos principais portos do país, que tinham ficado destruídos, com o terramoto de 1 de novembro de 1755. Embora como resposta a uma catástrofe, permitiu a promoção de uma forma sistemática, a construção de vários faróis na nossa costa. Datam dessa época faróis emblemáticos como o de Nossa Senhora da Guia (reconstrução), do Cabo da Roca, de S. Julião, do Bugio, do Cabo Carvoeiro e do Cabo Espichel. Um outro acontecimento, no processo de alumramento é o primeiro projeto geral de iluminação marítima da costa portuguesa, a chamada *Carta dos Pharoas de Portugal*, que data de 1866, da autoria do engenheiro hidrografo Francisco Pereira da Silva. Desse projeto resulta, entre outras, a construção dos primeiros faróis nos arquipélagos, o farol da Ponta de S. Lourenço na Madeira (1870) e da Ponta do Arnel em S. Miguel nos Açores (1876). Durante cerca de 200 anos (até

1959) foi construído um conjunto importante de faróis, que ainda hoje permanecem a funcionar, quase na sua íntegra, em apoio ao navegante. A consequência deste difícil e moroso processo é a existência de 53 faróis, em funcionamento em Portugal.

DIREÇÃO DE FARÓIS - A ORIGEM

A construção e manutenção dos faróis, até meados do século XVIII, esteve a cargo de confissões religiosas e/ou associações



comerciais. Nessa altura, a coroa chamou a si a responsabilidade de dinamizar e controlar o alumramento da costa e, até finais do século XIX, ainda existiam faróis de iniciativa régia e faróis privados.

Já numa era contemporânea, a responsabilidade sobre os faróis esteve sob a alçada de diversas instituições, como da Junta do Comércio (de 1758 a 1833), do Ministério do Reino (até 1852), do Ministério das Obras Públicas (até 1864), do Ministério

da Marinha (até 1868), do Ministério das Obras Públicas (até 1892), data em que, “*por decreto com força de lei de 14 de Agosto*”, a responsabilidade sobre os faróis foi atribuída ao Ministério da Marinha e Ultramar.

O Serviço de Faróis constituiu inicialmente a 3ª Secção da 6ª Repartição do Conselho do Almirantado, competindo-lhe o “serviço de iluminação e respetivo material, e o de marcas, balizas e sinais sonoros na costa do continente e ilhas adjacentes”. Em 1907 o Serviço de Faróis passou a constituir uma Repartição própria, diretamente dependente da Direcção-Geral da Marinha.

Com o aumento significativo do número de faróis e dispositivos de assinalamento implantados, foi então criada a Direcção de Faróis, por decreto datado de 23 de maio de 1924, com o objetivo de concentrar numa única entidade a responsabilidade por todas as Ajudas à Navegação em Portugal Continental e ilhas, assim como pela gestão do pessoal faroleiro.

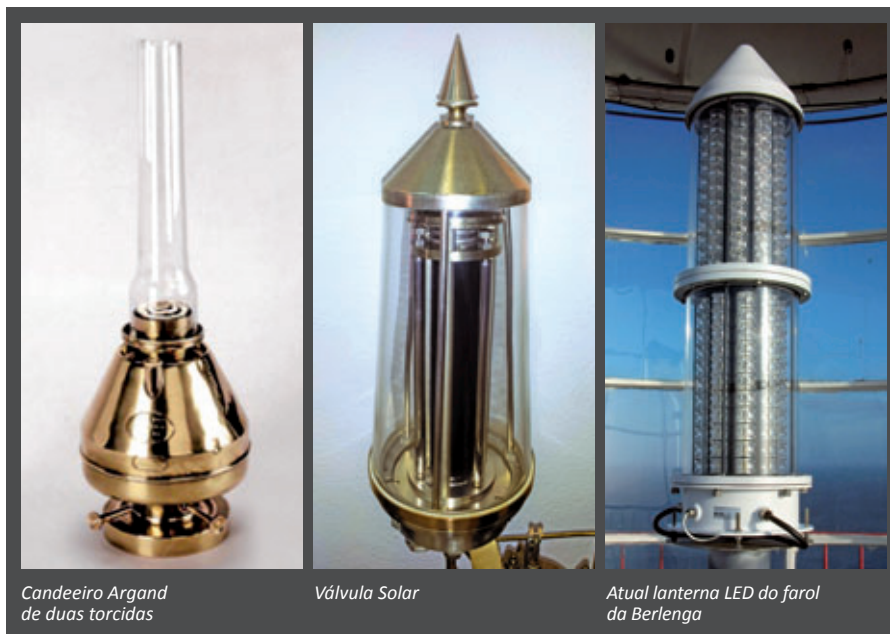
Em 1926 foram construídos, em Caxias, uma oficina, um depósito de material e um edifício para receber a estrutura organizacional da direcção, mas só vinte anos mais tarde, em 8 de julho de 1946, é que a Direcção de Faróis foi transferida para as instalações do extinto Grupo de Defesa Submarina da Costa, em Paço de Arcos, local onde permanece até aos dias de hoje, complementadas, em 25 de agosto de 1961, com a inauguração do Edifício do Comando e da Escola de Faroleiros.

O ACOMPANHAMENTO DA EVOLUÇÃO TÉCNICA

De início, labaredas de archotes ou fogueiras ardendo livremente no solo ou em torres construídas para o efeito, assinalavam o abrigo desejado ou o perigo a evitar. Começaram por utilizar lenha, de seguida carvão e por fim grandes mechas mergulhadas em azeite ou óleo.

O árduo trabalho de subir as cargas de lenha ou de carvão, juntamente com o grande volume de que se necessitava e a dificuldade de o proteger da chuva, levou a que as fogueiras comesçassem a ser substituídas por lamparinas de azeite, constituídas por mechas submergidas no combustível.

Um dos marcos históricos, no que à evolução técnica diz respeito, foi o facto de em 1780, o físico suíço Aimée Argand ter inventado o candeeiro de dupla corrente de ar e chama protegida por chaminé de vidro, vindo a ser utilizado mais tarde nos faróis. Esta invenção surge da necessidade de aumentar o alcance dos faróis e, paralelamente, tornar a sua operação mais fácil e económica, permitindo que se substituíssem as grandes chamas por pequenos candeeiros.



No final do século XVIII os faróis começam a estar equipados com grandes árvores de candeeiros associados a refletores parabólicos e funcionamento a azeite. Um mecanismo de relojoaria proporcionava movimento rotativo a estes dispositivos, conferindo aos faróis os seus característicos relâmpagos.

Uma outra figura incontornável da história dos faróis é o físico francês Augustin Fresnel que, na década de 20 do século XIX, apresentou diversos modelos de aparelhos óticos lenticulares de vidro. Estes aparelhos utilizavam uma única fonte luminosa e proporcionavam um rendimento superior ao dos anteriores sistemas. Ainda hoje, se bem que melhoradas, as óticas de Fresnel equipam um grande número de faróis.

Já na segunda metade do século XIX, com a descoberta do petróleo, iniciou-se a transição para este novo tipo de combustível, primeiro utilizando-o em antigos candeeiros de azeite, mais tarde candeeiros de nível constante, até ao aparecimento da incandescência pelo vapor de petróleo no início do século XX.

Constantes melhorias conseguiam levar a luz dos faróis cada vez mais longe, surgindo novos candeeiros aos quais se iam aumentando performances no alcance pelo aumento do número de torcidas. Havia candeeiros de 5 e 6 torcidas o que evidentemente não representava um aumento proporcional do alcance da luz.

Também as invenções de Gustaf Dalén, o eclipsor e a válvula solar, marcaram este longo processo de constante melhoria, permitindo, através da utilização do gás acetileno, sinalizar algumas ilhas, ilhotas e recifes, em lugares isolados sem intervenção humana. Esta invenção permitiu rentabilizar a fonte de energia porque apagava e acendia

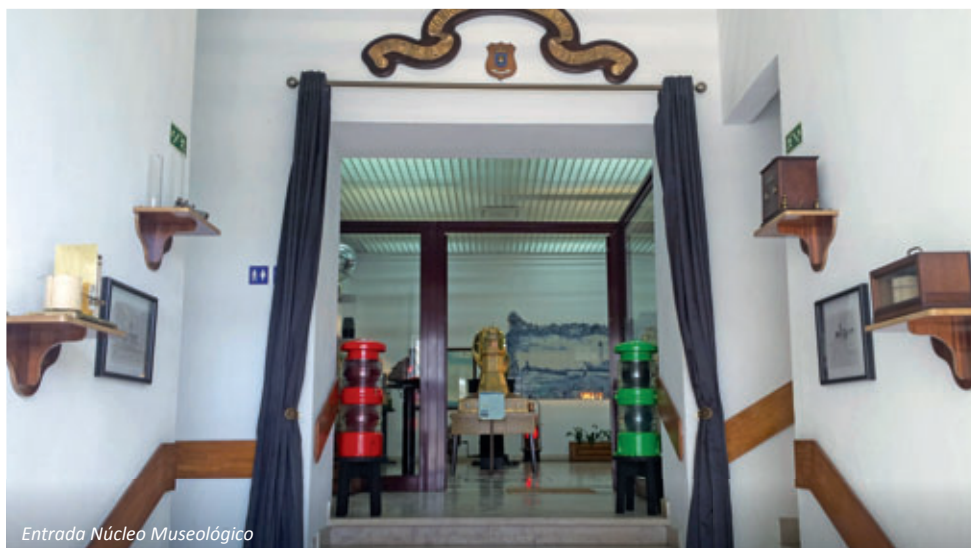
automaticamente com o nascer e pôr do sol, respetivamente.

O desenvolvimento das baterias e dos painéis solares permitiu, nos anos 80, iniciar a substituição de sistemas a gás por sistemas solares. Os sistemas energéticos passaram a ter uma autonomia de alguns anos.

No campo da optoeletrónica a evolução dos díodos fotoluminescentes (LED'S) possibilita hoje a sua utilização em lanternas que chegam a avistar-se a 6 milhas, passando a ser possível manter pequenas luzes a funcionar de forma ininterrupta e autónoma em locais de difícil acesso sem a necessidade de intervenção humana. Mais recentemente, foi possível aplicar esta tecnologia em alguns faróis tais como o do Bugio, o da Berlenga e o de São Lourenço, necessidade justificada pelo seu difícil acesso, que funcionam autonomamente com uma lanterna de LED's alimentada por um sistema fotovoltaico.

Os progressos da eletricidade e da eletrónica vieram melhorar radicalmente a operacionalidade dos faróis. Baterias carregadas por aerogeradores, pelo movimento das vagas ou por painéis fotovoltaicos, sistemas compactos com painéis solares e lanterna, cambiadores de lâmpadas, fotointerruptores ligando e desligando os faróis, eclipsores comandando a duração e frequência dos relâmpagos, lâmpadas que inicialmente foram de arco elétrico dando mais tarde lugar às de incandescência, inventadas por Thomas Edison (empresário americano) e, mais recentemente, lâmpadas de filamento de tungsténio ou de halogéneo, óticas a elas associadas, arranque automático de equipamentos de emergência, telemonitorização das luzes, constituem hoje a realidade do mundo dos faróis.

Todos estes avanços tecnológicos, a fiabilidade do material disponível, a utilização



Entrada Núcleo Museológico



de energias renováveis e a possibilidade da existência de automatismos e redundâncias, veio permitir que no final dos anos 70, se inicie o processo de automatização dos faróis e farolins, que incidiu prioritariamente nos faróis de mais difícil acesso, os quais funcionam já sem necessidade de pessoal residente, e que hoje vai prosseguindo no sentido de atingir-se o progressivo telecontrolo e telecomando dos assinalamentos que o exijam. Como exemplo mais significativo, temos os faróis de aproximação e entrada do Porto de Lisboa, hoje telecomandados a partir da Direção de Faróis.

Em 1985 encetou-se um programa de substituição de outras fontes de energia, em farolins, boias e balizas, pela energia fotovoltaica, que representou mais um passo no sentido do progressivo aumento de fiabilidade e diminuição de custos de operação.

NÚCLEO MUSEOLÓGICO DA DIREÇÃO DE FARÓIS E O SEU ESPÓLIO

O ano de 1978 marca o início do processo de automatização dos faróis e farolins, o que fez com que, durante a década de 80, muitos equipamentos, alguns centenários, fossem substituídos, a fim de se poder cumprir com compromissos internacionais de serviço e fiabilidade dos sistemas.

Esta modernização resultou na automatização dos faróis, em que algumas óticas de cristal, com lentes de Fresnel, foram retiradas e substituídas por sistemas que permi-

tiam o controlo à distância; paralelamente também se procedeu ao abandono do gás acetileno para a iluminação das boias e farolins remotos, passando a utilizar-se energia fotovoltaica.

Com o objetivo de preservar as variadíssimas peças que iam sendo retiradas dos faróis, por força da modernização, o então Diretor de Faróis, CMG Pereira Varandas, decide, em 1984, pela construção de um Núcleo Museológico na sede da Direção de Faróis. O número de peças e a sua variedade foi aumentando, permitindo serem utilizadas para os cursos de formação de faroleiros, bem como para serem expostas.

Desde então, no Núcleo Museológico, através dos faroleiros que ali prestam serviço, tem sido feito um trabalho notável de recuperação das diversas peças, reabilitando-as de forma a que possam ser expostas e contempladas pelo visitante.

O espólio museológico é atualmente elevado e bastante variado, permitindo ao visitante uma viagem no tempo, sendo possível percorrer as várias etapas identificadas nos parágrafos anteriores, quer no que respeita à evolução arquitetónica, quer no que respeita ao desenvolvimento tecnológico. Sendo possível, entre outras peças, apreciar várias óticas e candeeiros de petróleo que se usavam antes da utilização da energia elétrica, maquetas de faróis, vitrinas com peças e utensílios da farolagem, quadros com documentos históricos dos faróis e explicação do seu funcionamento e características.

Até agora, a divulgação deste rico património tem sido feita através de exposições temporárias itinerantes em variadíssimos locais, como no Museu de Marinha e outros museus, em centros comerciais, salões de exposições, entre outros. Embora não estando aberto ao público, ao longo da sua existência tem sido visitado por um elevadíssimo número de pessoas, que através de marcação/pedido tem normalmente sido autorizado. A Direção de Faróis tem recebido rasgados elogios quer referentes às peças expostas quer à forma como lhes é transmitida uma história secular. Por outro lado, tem-se verificado que o interesse e a curiosidade têm aumentado, o que facilmente se confirma pelo aumento significativo de pedidos de visita.

Por forma a corresponder a esta vontade crescente, foi decidido abrir o núcleo museológico ao público, permitindo ao visitante apreciar peças que durante dezenas de anos iluminaram a nossa costa, promovendo a navegação segura de toda a comunidade marítima. Durante as visitas, os faróis expostos estão acesos e todas as peças são ilustradas com um quadro explicativo sobre a sua história e modo de funcionamento.

As visitas são enriquecidas com a história dos faróis contada na primeira pessoa por um faroleiro que acompanha toda a visita, e faz desta uma experiência a não perder.



Colaboração da DIREÇÃO DE FARÓIS



Panorâmica do Núcleo Museológico

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

NRP ÁLVARES CABRAL

Realizou-se no dia 23 de novembro a cerimónia de Entrega de Comando do NRP *Álvares Cabral*, tendo o CFR Gonçalves Simões “entregue o quarto” ao CFR Santos Fernandes.

A cerimónia foi presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, tendo contado com a presença de ilustres convidados dos mais diversos órgãos e entidades da Marinha, destacando-se também a presença de alguns dos anteriores comandantes do navio e do Chefe da Casa Militar do Presidente da República.

No seu discurso de despedida, o CFR Gonçalves Simões agradeceu a todos os órgãos e entidades que contribuíram com o seu apoio para o cumprimento das missões atribuídas ao NRP *Álvares Cabral*, e pela última vez à sua guarnição pelo empenho e dedicação empregues diariamente no “NOSSO” navio, sob o lema “*Aequo Animo F331*”.

O novo Comandante agradeceu a confiança em si depositada e enalteceu a sua enorme satisfação e um particular orgulho em assumir as funções de Comandante do NRP *Álvares Cabral*, afirmando que irá utilizar todo o seu empenho, saber e dedicação para levar o navio sempre a bom porto, regressando com o sentimento de “Missão Cumprida”.



No final da cerimónia, o Comandante Naval felicitou o CFR Gonçalves Simões pela eficácia e eficiência com que soube gerir os recursos materiais e humanos ao seu dispor, salientando a forma louvável como cumpriu as missões atribuídas. De igual modo, manifestou a sua total confiança no novo Comandante para as missões a atribuir futuramente ao navio.

O CFR Alexandre Santos Fernandes terminou a Escola Naval em 1995, é especializado em Artilharia, e passou a maior parte da sua carreira com funções na área das Operações Militares Navais.

Prestou serviço a bordo dos NRP *Baptista de Andrade*, NRP *Bérrio*, NRP *Comandante Herenegildo Capelo*, NRP *Vasco da Gama* e NRP *Álvares Cabral*, neste último como Chefe do Serviço de Operações de Superfície e Antiaéreas. Decorrente destes embarques, realizou diversas missões de interesse nacional, como a operação *CROCODILO* de resgate de cidadãos nacionais da República da Guiné-Bissau em 1998, uma missão de apoio humanitário à então autoproclamada República de Timor-Leste, integração na *STANAVFORLANT* e *SNMG1*, onde além de ter participado em diversos exercícios e operações – das quais se destacam as operações *NATO* de combate à pirataria no Golfo de Áden e bacia da Somália, *ALLIED PROTECTOR*

e *OCEAN SHIELD*, e a operação de combate ao terrorismo *ACTIVE ENDEAVOUR* –, desempenhou ainda funções de Oficial de Estado-Maior embarcado na *SNMG1* e na *EUROMARFOR*.

Em terra prestou serviço na ETNA e no CITAN, em diligência na Escola Naval e na Flotilha, com funções na área da formação e do Treino e Avaliação, mantendo o contacto com os navios, tanto nas ações de treino como em diversas participações no STAFF da POTG. Prestou também serviço como Chefe do SIRP e de Porta-voz do Almirante CEMA, Chefe do Núcleo de Diplomacia e Protocolo da Divisão de Relações Externas do EMA. Foi Oficial de Estado-Maior na Representação Militar Portuguesa junto da OTAN e da EU, em Bruxelas.

Ao longo da carreira frequentou diversos cursos profissionais e académicos, dos quais se destacam o “*NATO Joint Electronic Warfare Course*”, na NATO SCHOOL – Oberammergau, e o Mestrado em Estratégia do ISCS.

ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS



Realizou-se em 4 de dezembro, na Esquadilha de Helicópteros (EH), a cerimónia de Entrega de Comando desta unidade, presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo. Assistiram à cerimónia diversas entidades de Marinha e da Força Aérea, expressão do bom relacionamento de amizade e cooperação entre as duas instituições.

O comandante cessante, CMG Alves Martins, exerceu o comando da EH durante 26 meses, tendo acumulado as funções de diretor da célula permanente da EUROMARFOR. No seu discurso manifestou reconhecimento às diversas entidades de Marinha e da Força Aérea que colaboraram com a Esquadilha no aprontamento e sustentação dos helicópteros da Marinha.

Seguiu-se a alocução do comandante empossado, CFR Gonçalves Simões, tendo salientado a honra que sentia por ter sido nomeado para este novo cargo. Reforçou ainda a intenção de manter e reforçar as sinergias existentes com a Força Aérea, fundamentais para o desenvolvimento da atividade da Esquadilha.

Antes de terminar a cerimónia, usou da palavra o VALM Comandante Naval, que evidenciou os desafios que se avizinham para “as asas da Marinha”, nomeadamente o processo de remotorização dos helicópteros e o desenvolvimento e integração de meios aéreos não tripulados na esquadra. Finda a cerimónia, seguiu-se um almoço servido na Casa Branca, na Base Aérea nº 6.

O CFR Paulo Jorge Gonçalves Simões concluiu a licenciatura em Ciências Militares Navais – ramo de Marinha, na Escola Naval, em 1993.

Desempenhou funções ligadas à área de Operações a bordo de unidades navais. Foi representante nacional no Estado-Maior de uma força OTAN de elevada prontidão sediada em Rota, Espanha, tendo participado em 3 certificações de Forças de Reação Imediata da OTAN. Comandou a fragata *Álvares Cabral*, tendo participado em diversas missões fora de área, quer no âmbito OTAN, quer de diplomacia e apoio à política externa do Estado. Tem cerca de 19 000 horas de navegação efetuadas a bordo de navios nacionais e internacionais.

Em terra, desempenhou funções no Serviço de Treino e Avaliação da Flotilha e no Cen-

tro de Instrução e Tática Naval. De agosto de 2011 a setembro de 2015 exerceu funções na Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada, área de estratégia, tendo sido responsável por, entre outros, elaborar estudos e planeamentos associados à estratégia da organização. Representou a Marinha em diversos fóruns da OTAN e esteve envolvido em múltiplos projetos de transformação e experimentação.

Frequentou diversos cursos profissionais e académicos, destacando-se uma Pós-graduação em Gestão do Transporte Marítimo e Gestão Portuária no Instituto Superior de Economia e Gestão e o Curso Geral Naval de Guerra no Instituto Superior Naval de Guerra. É atualmente mestrando em Estratégia no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Ao longo da sua carreira foi agraciado com vários louvores e condecorações.



INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

CONFERÊNCIA MUNDIAL DA PREVENÇÃO DO AFOGAMENTO

A *International Life Saving (ILS)* é uma organização sem fins lucrativos que nasceu em 1993, focada apenas para o desenvolvimento do salvamento aquático. Esta instituição passou a ser a maior a nível mundial neste âmbito, onde estão filiados 67 países, incluindo Portugal, através do Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), e tem como objetivos:

- Reunir condições para desenvolver e recomendar as melhores práticas na prevenção do afogamento, salvamento aquático e cuidados de emergência;
- Ensinar a salvar vidas e estabelecer intercâmbios educacionais de técnicas de salvamento aquático;
- Promover a troca de experiências médicas e científicas na área do salvamento aquático e na prevenção do afogamento;
- Encorajar a conduta do treino e desenvolver padrões para todo o mundo referentes ao salvamento aquático desportivo;
- Organizar competições de salvamento aquático desportivo;
- Encorajar e supervisionar a realização de congressos internacionais com a finalidade de criar laços de amizade e de solidariedade e fomentar a colaboração entre os membros e outros organismos internacionais com os mesmos objetivos;
- Criar estratégias para evitar a poluição das águas e praias.

A ILS é constituída por várias comissões (Prevenção, Resgate, Médica, Desporto e Negócios) que, por sua vez, têm comités responsáveis pela gestão e desenvolvimento de aspetos técnicos de cada pilar de atividade.

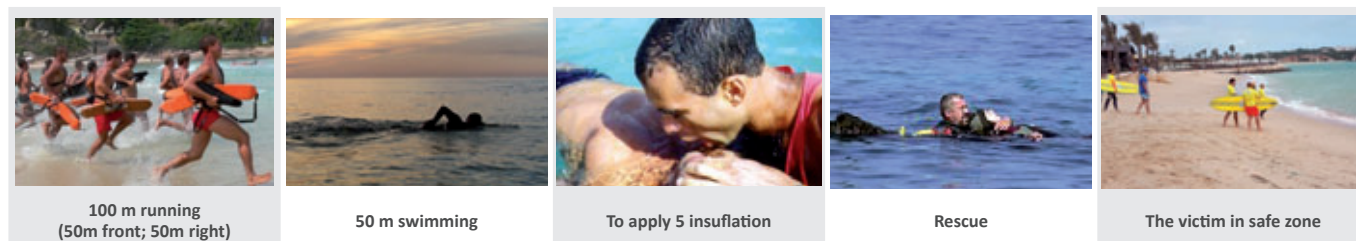
A cada dois anos a ILS organiza uma Conferência Mundial da Prevenção do Afogamento, na qual os estudiosos e investigadores destas matérias reúnem, discutem temáticas e são apresentados vários estudos científicos de todo o mundo. Apesar de *full member* e de uma contínua presença nas Conferências Mundiais, só desde 2015 é que o ISN tem apresentado alguns trabalhos, perfazendo atualmente um total de 6 (4 comunicações orais e 2 pósteres). Em

2017, a Conferência Mundial da Prevenção do Afogamento realizou-se em Vancouver, no Canadá, de 17 a 19 de outubro, contando com cerca de 1200 participantes de 60 países, o que se refletiu num total de 253 comunicações orais e 70 pósteres.

Para Portugal, Autoridade Marítima e ISN estas participações têm sido bastante importantes, dado que se iniciou uma nova *era* no salvamento aquático em Portugal, com uma grande mudança de paradigma que precisa de ser sustentada cientificamente. Fruto disto dá-se a conhecer a comunicação oral, intitulada “Performance dos Nadadores-salvadores Portugueses num resgate simulado”, apresentada na referida Conferência Mundial pela STEN Olga Marques, do ISN, a qual foi bastante elogiada e espera em breve publicação num jornal da área científica correspondente.

O Ministério da Defesa Nacional, dando cumprimento aos normativos Europeus, em 2012, identificou a atividade de nadador-salvador (NS) como uma profissão, nomeando, em portaria, o Instituto de Socorros a Náufragos (ISN) como a entidade reguladora da mesma. Em 2014, com a publicação do novo regime jurídico aplicado ao NS profissional, automaticamente acresce a responsabilidade individual do mesmo, tendo que estar devidamente preparado física e psicologicamente para as funções nos diversos espaços aquáticos. Com o incremento das competências e das capacidades dos NS, aumentam proporcionalmente as preocupações do ISN. Nesse sentido, o ISN inicia um primeiro estudo, que se insere numa linha de pesquisa orientada para avaliar e monitorizar a capacidade do NS em chegar a uma vítima inconsciente num tempo máximo de 3,5 minutos, de acordo com um estudo da *Royal Life Saving Society*, e num tempo máximo de início de manobras de RCP de 6 a 10 minutos, de acordo com outro estudo realizado, que nos diz que consoante algumas variáveis, existem probabilidades de reverter a situação de paragem entre os 70% e 50%. Acredita-se que é o primeiro estudo em Portugal focado na performance dos NS e ajudará na tomada de decisões





Desenho de estudo.

relativamente à aplicação de planos integrados, aos conteúdos do curso de NS e na elaboração de estratégias para ajudar a garantir que os NS mantenham boa preparação física.

MATERIAL E MÉTODO

A amostra é composta por 86 NS de ambos os sexos (68 rapazes, 18 raparigas) com idades compreendidas entre os 18 e os 38 anos. Foram registados dados biométricos e antropométricos. Para além destes, participaram 57 NS (37 rapazes, 20 raparigas) de forma voluntária para interpretar o papel de vítima inconsciente. Todos os patamares do algoritmo de salvamento foram cumpridos e controlados. A distância definida para a vítima foi 50 m da linha de costa, visto existirem evidências que os afogamentos nas praias ocorrem entre os 50 e os 100 m. As condições ambientais, temperatura da água, características das praias vigiadas, informação sobre as condições dos banhos (cor das bandeiras), foram controladas. Estabeleceu-se como critérios de inclusão dos NS que, no dia da intervenção, o horário de trabalho geralmente estipulado não poderia ser alterado. Cada NS realizou dois simulacros entre as 09h00 e as 18h00, um no período matinal e o outro ao final da tarde.

Foram registados os tempos parciais e totais do resgate em segundos. As fases do resgate foram consideradas da seguinte forma:

- Tempo A: ao primeiro sinal de advertência (primeiro apito para alertar) do NS até o primeiro pé tocar a água;
- Tempo B - entrada na água até à vítima e tocar na mesma;
- Tempo C - corresponde ao reboque efetuado pelo NS até obter suporte fixo;
- Tempo D - corresponde ao tempo gasto para o transporte da vítima para o segundo NS dar “início” à ressuscitação cardiopulmonar (RCP);
- Tempo T - Corresponde ao somatório de toda a ação.

RESULTADOS

Desempenho dos NS. Intervenções de resgate da manhã (AM) e da tarde (PM).

	Time A (m:ss)	Time B (m:ss)	Time C (m:ss)	Time D (m:ss)	Total time (m:ss)
AM	0:22 (0:08)	1:17 (0:42)	1:48 (0:58)	1:12 (0:46)	4:42 (1:44)
PM	0:21 (0:08)	1:22 (0:47)	1:44 (0:42)	1:13 (1:13)	4:46 (1:44)

Não existiram diferenças significativas entre o resgate da manhã e o resgate da tarde quanto à média do tempo total e ao tempo parcial.

A soma dos tempos das fases A, B e C excede ligeiramente 3 minutos. As fases B e C foram aquelas em que o NS gastou uma maior percentagem do tempo total de resgate em natação.

Por outro lado, foram estudados os números de sessões de treino no mar, durante o curso de NS, e os resultados mostraram que os NS que, durante o curso inicial, tiveram mais sessões de treino no mar, tendem a mostrar melhor resgate ao nível do tempo total (AM $r = -0,255$, $p = 0,018$; PM $r = -0,297$, $p = 0,006$).

O número de indivíduos que aplicou ventilações foi de 96,5% (manhã) e 97,7 (tarde); também aqui não foram verificadas diferenças significativas.

Temperatura média e desvio padrão das condições ambientais e do mar (temperatura medidas em °C).

	Weather temperature (°C)	Water temperature (°C)
AM	26,4 (4,5)	17,6 (3,3)
PM	26,9 (4,9)	17,7 (3,2)

Associação da temperatura da água e temperatura ambiente com o tempo de resgate.

		Weather temperature (°C)	Water temperature (°C)
AM	Total	0,602**	0,342**
PM	rescue time	0,630**	0,424**

* $p < 0,05$; ** $p < 0,001$

Pode observar-se que a água fria e uma temperatura ambiente elevada implicam um maior tempo de intervenção. Esses resultados mostram que as baixas temperaturas da água levaram o NS à fadiga, o que resultou em tempos mais lentos no resgate, provavelmente relacionado com maior gasto de energia. O frio afeta a produção da força, bem como a eficiência do movimento, velocidade e potência.

CONCLUSÃO

Os resultados concluíram que a maioria dos NS que participaram neste estudo são capazes de se aproximar da vítima antes de 3,5 minutos e realizar um resgate para uma zona segura para iniciar o RCP antes dos 6-10 minutos. Durante a prática simulada, os NS cumpriram o algoritmo de salvamento, não falhando nos pontos cruciais, como o pedido de segunda ajuda e a aplicação das 5 ventilações. Os NS que mostraram estar mais familiarizados com o mar e tiveram acesso durante a sua formação a sessões de aprendizagem no mar tiveram melhor proficiência de resgate. O desempenho dos NS foi afetado negativamente pela temperatura da água (fria) e clima (quente). No entanto, a baixa temperatura da água em relação ao tempo de resgate é mais favorável para a recuperação da vítima.



Olga Marques
2TEN TSN-DESP

NOTÍCIAS

ATRIBUIÇÃO DO NOME VICE-ALMIRANTE MOREIRA RATO AO CENTRO DE COMUNICAÇÕES, DE DADOS E DE CIFRA DA MARINHA

No passado dia 6 de dezembro realizou-se a cerimónia de atribuição do nome Vice-Almirante Moreira Rato ao Centro de Comunicações, de Dados e de Cifra da Marinha (CCDCM).

A cerimónia foi presidida pelo CEMA e AMN, ALM António Silva Ribeiro, e contou com as presenças de familiares e amigos do VALM Moreira Rato, antigos Chefes do Estado-Maior da Armada, Comandantes Navais, Superintendentes dos Serviços do Pessoal, Chefes do Centro de Comunicações da Armada e diretores do CCDCM, oficiais na reserva e na reforma ligados à área das comunicações e representantes de diversas entidades, militares e civis, com as quais o CCDCM mantém uma estreita ligação.

Esta homenagem, realizada no ano em que a Marinha celebra os seus 700 anos, foi precedida pela imposição de condecorações a elementos da guarnição, seguida de uma alocução do Diretor do CCDCM, CFR Oliveira Inácio, na qual relembrou alguns momentos da carreira do VALM Moreira Rato, sempre reconhecido como um valioso colaborador do Comando pelas suas elevadas qualidades de trabalho, inteligência e competência técnica, mas também pela forma reta como conduzia os seus homens.

Através das palavras do Diretor do CCDCM, ficou bem patente que a modernização e a excelência das comunicações na Marinha como hoje as conhecemos muito se devem ao contributo, elevada competência e inextinguível vontade de bem servir do VALM Moreira Rato. Exemplo desse facto foi a sua passagem pelo Centro de Comunicações da Armada, unidade que chefiou e onde, anos mais tarde, viria a integrar o grupo de trabalho para a automatização daquele centro, tendo dirigido a equipa de receção do Equipamento Telegráfico Automático de Retransmissão de Mensagens (ETARM). Este sistema, que na altura garantia o encaminhamento automático de mensagens para unidades que operavam no protocolo ACP 127, precursor do atual Gateway MMHS/ACP 127, desempenhou um papel fulcral nos atuais sistemas de comunicações ao permitir melhorar a oferta de serviços de comunicações aos navios portugueses e alia-



Foto 1 SAR ETC Silva Parracho

dos, reduzindo os custos de funcionamento através da concentração de meios e de um alto grau de automatização.

Após a alocução proferida pelo CFR Oliveira Inácio, teve lugar o descerramento de uma placa comemorativa, colocada à entrada do CCDCM. Foram convidados a descerrar a placa o Almirante CEMA e AMN e o filho primogénito do Vice-almirante Moreira Rato, Diogo Correia Moreira Rato, a quem foi oferecida uma réplica, de menores dimensões.

O Almirante CEMA e AMN fez uso da palavra, tendo relevado a importância de perenizar a história da Marinha, através da atribuição do nome do VALM Moreira Rato ao CCDCM, pelo seu contributo para a modernização das comunicações na Marinha e, também, pelas suas qualidades humanas e de camaradagem que sempre demonstrou ao longo da sua brilhante carreira na Marinha, sendo por isso de inteira justiça associar o seu nome a um centro de comunicações moderno que vem na continuidade do que o VALM Moreira Rato sempre defendeu na Marinha: modernidade, inovação e eficiência.

A cerimónia terminou com um almoço, seguido de um brinde à memória do VALM Moreira Rato, ao CCDCM e à Marinha.

MARINHA E AUTORIDADE MARÍTIMA NAS COMEMORAÇÕES DO 557º ANIVERSÁRIO SOBRE A MORTE DO INFANTE D. HENRIQUE

Foto Francisco Castelo



Decorreram em Lagos, no passado dia 13 de novembro, as comemorações do 557º aniversário sobre a morte do Infante D. Henrique.

Esta data foi evocada com a realização de uma homenagem junto ao seu monumento, na Praça do Infante, em Lagos.

Este evento, organizado pelas Terras do Infante – Associação de Municípios (Aljezur, Lagos e Vila do Bispo), contou com a colaboração da Marinha Portuguesa, que enviou uma Secção de militares e a Fanfara do Comando do Corpo de Fuzileiros.

A cerimónia, que contou com a presença do Comandante da Zona Marítima do Sul e Chefe do Departamento Marítimo do Sul, foi presidida pela Presidente do Município de Lagos, como Presidente do Conselho Diretivo da Associação de Municípios das Terras do Infante, tendo contado também com a presença dos Presidentes das Câmaras de Aljustrel e de Vila do Bispo, entre outras individualidades.

INSTITUTO DOS PUPILOS DO EXÉRCITO PRESTA HOMENAGEM AO ALMIRANTE NUNES DA CRUZ

No dia 12 de dezembro, o Almirante Nunes da Cruz foi homenageado pelo Instituto dos Pupilos do Exército (IPE), passando a ficar perpetuado naquele estabelecimento de ensino com a atribuição do seu nome a um local: “Jardim CALM Nunes da Cruz, Ex aluno 170/55”.

Esta bonita homenagem a um brilhante oficial da Marinha, constitui um reconhecimento pelo seu inestimável exemplo, extraordinária carreira e elevadíssima competência, desde os tempos de aluno do IPE e confirmada na Escola Naval com a atribuição de prémios apenas ao alcance do melhor aluno, nomeadamente: Marinha do Brasil; Comandante Silva Júnior; Bartolomeu Dias e Comandante Oliveira e Carmo.

Pela sua dedicação ímpar ao IPE, que ainda se mantém e reforça, o Almirante Nunes da Cruz constitui-se como modelo de “Cidadão útil à Pátria”, que consubstancia o principal desígnio fundador desta secular e singular Instituição de Ensino e Serviço Público, recentemente condecorada pelo CEMA e AMN, ALM Silva Ribeiro, com a Medalha Militar da Cruz Naval de 1ª Classe.

Os antecedentes do IPE remontam a 1911, quando foi criado pelo General António Xavier Correia Barreto, ao tempo Ministro da Guerra, com a designação “Instituto Profissional dos Pupilos do Exército de Terra e Mar”. Ao longo dos seus anos de vida, o IPE desenvolveu uma ação altamente valiosa, educando e ensi-



nando milhares de jovens cidadãos que, na vida prática, têm granjeado prestígio e credibilidade à instituição que os formou, ação essa que já mereceu diversas distinções e condecorações, fazendo jus ao lema “Querer é Poder”. Muitos dos seus alunos, após a conclusão do ensino secundário, optam por ingressar na Marinha, tal como o Almirante Nunes da Cruz e muitos outros Pilões Navais.

CONVÍVIOS

ARTÍFICES RADIOELETRICISTAS CURSO DE 1966/68

Os Artífices Radioeletricistas do Curso de 1966/68, reencontraram-se no passado dia 16 de setembro para a comemoração do 50º aniversário da frequência do curso.

O encontro teve lugar na Quinta da Valenciana, Fernão Ferro – Seixal e contou com a presença de antigos alunos e familiares.

Cumpriu-se um minuto de silêncio em memória dos ARE e Instrutores já falecidos: CMG Coelho Campos, CFR Serra Gaspar e Sarg. Paião da Silva.

Seguiu-se um almoço-convívio, onde se recordaram os momentos passados na Escola de Eletrotecnia, no antigo G1EA.



“FILHOS DA ESCOLA” OUTUBRO DE 1972

Os “Filhos da Escola” de outubro de 1972 comemoraram o seu 45º aniversário no habitual encontro anual que decorreu em Carregal do Sal / Santa Comba Dão, no passado dia 8 de outubro, em ambiente de amizade, solidariedade e saudade dos tempos de juventude passados com orgulho e espírito de missão na Armada Portuguesa, ao serviço do País.



“FILHOS DA ESCOLA” DE JANEIRO DE 72 Almoço Comemorativo do 46º aniversário

Realiza-se no dia **24 de março**, na BNL, o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de janeiro de 72.

Os interessados em participar devem contactar: João Varela (92/72) TLM 963209200 ou 214067769



68º FESTIVAL NÁUTICO DO CNOCA



O CNOCA realizou uma vez mais o seu já tradicional Festival Náutico, tendo esta sido a sua 68ª edição. As regatas de vela ligeira ocorreram no fim de semana de 14 e 15 de outubro, enquanto que as de vela de cruzeiro se realizaram no dia 22 do mesmo mês.

As regatas com embarcações de vela ligeira realizaram-se nas classes de *Vaurien*, *Snipe* e *Optimist*. A participação foi bastante numerosa, com cerca de 40 embarcações. As condições meteorológicas não foram as mais favoráveis, pois a falta de vento prevaleceu no dia 14 e na manhã do dia 15, sendo que durante a tarde do segundo dia o vento aumentou significativamente na zona do mar da Palha, local onde foram instalados os campos de regatas. A presença e apoio dos fuzileiros nestas regatas constituiu, mais uma vez, um fator primordial para a segurança dos velejadores.

Dentro do programa de atividades da vela ligeira, na classe *Snipe* decorreu o *Master's* de *Snipe* e Troféu Conde Martins/Lima Bello cuja participação foi muito significativa, com um total de 15 embarcações, que tornaram as regatas muito competitivas apesar das dificuldades com o vento. Como tem sido hábito, no sábado realizou-se um jantar convívio na Base Naval de Lisboa, de que se destaca a presença do comandante Conde Martins, um dos dois velejadores que dão o nome ao troféu, que evoca a primeira vitória portuguesa no campeonato do mundo de *Snipe*, em 1953, no Mónaco.

No dia 22 de outubro realizaram-se as regatas de cruzeiro com um total de 42 embarcações, cuja largada ocorreu no mar da Palha, junto ao canal do Alfeite, com um percurso distinto para as classes ANC A e as restantes classes ANC. O pódio da primeira classe ANC-A foi preenchido, em primeiro lugar, pelo *Zdamen*, seguido do *Blu* e, por fim, do *One/Syone*. Na classe ANC-B o vencedor foi o *Breeze*, na classe ANC-D o vencedor foi o *Pirata Azul*. Já na classe ANC-E, o vencedor foi o *Fanático*.

A tradicional cerimónia de entrega dos prémios referentes às regatas do Dia da Marinha 2017 e do 68º Festival Náutico do CNOCA/700 Anos da Marinha foi levada a cabo no dia 27 de outubro, a bordo do navio-escola *Sagres*, atracado no cais da Rocha Conde de Óbidos. Tratou-se do culminar das atividades do CNOCA no ano de 2017, que contou com a participação de mais de uma centena e meia de entidades, entre convidados, apoian-



tes, velejadores e participantes nas regatas. A cerimónia foi presidida pelo VALM Mendes Calado, em representação do Almirante CEMA e AMN, e contou com a presença de anteriores presidentes da direção do CNOCA. Tratou-se de um evento que permitiu acolher um número significativo de velejadores e entusiastas da náutica, bem como de convidados institucionais que têm colaborado e apoiado o CNOCA nas suas ações em prol da náutica e de outras modalidades desportivas que o clube desenvolve.

Na cerimónia de entrega dos prémios das regatas, o presidente da Direção proferiu umas palavras acerca das ações levadas a cabo pelo clube no ano de 2017 e os desafios para o ano de 2018, referindo que *um dos fins essenciais que o CNOCA persegue desde 1888, o ano em que foi criado, é proporcionar aos sócios a prática dos desportos náuticos com vista à sua valorização pessoal. Este em sido o mote que continuamos a procurar honrar nos dias de hoje, abrangendo também o serviço à Marinha e, com cada vez maior realce, a divulgação e a promoção da prática dos desportos náuticos junto da comunidade civil.*

A direção do CNOCA aproveitou a oportunidade para agradecer publicamente à Marinha o apoio continuado que tem prestado nas mais diversas áreas de atuação do clube, assim como o facto de ter possibilitado a realização do evento a bordo da *Sagres*, acrescentando um brilho especial à cerimónia, e sublinhou que a adesão significativa de elementos da comunidade náutica nacional às ações promovidas pelo CNOCA é um grande incentivo para que o clube continue a desenvolver a sua atividade em prol da náutica de recreio em Portugal.



Colaboração do CNOCA



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



A CONSTRUÇÃO DO FAROL

Quem anda, ou já andou, no mar conhece perfeitamente a importância dos faróis no que à segurança da navegação diz respeito¹.

Dada a sua repercussão nas actividades económicas, não é de estranhar que os privados, com negócios relacionados com a actividade marítima, fossem dos mais interessados na existência de faróis, chegando mesmo, como aparenta ser o caso que hoje se indica, a financiar a respectiva construção².

Em 24 de Setembro de 1845 o Governador Geral de Angola oficiou ao Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar solicitando informação quanto à posse pelo Estado do farol existente no Morro das Lagostas, em Luanda, e isto porque esse farol constava no inventário do anterior Governador, D. José Xavier Bressane Leite, que havia entretanto falecido.

A resposta do Secretário de Estado, datada de 14 de Janeiro do ano seguinte, referia que a única notícia conhecida naquele departamento governamental acerca do farol em causa era a que constava num ofício do Governador Bressane Leite, datado de 11 de Setembro de 1843, no qual informava que alguns comerciantes de Luanda se haviam comprometido a participar na construção de um farol no Morro das Lagostas.

O facto de nada constar, quer no Governo de Angola, quer no Governo em Lisboa, sobre a construção e posse do farol em causa, leva a admitir como muito provável que a sua construção tivesse sido efectuada sem qualquer envolvimento das verbas do Estado.

Fosse quem fosse o proprietário, o que é um facto é que aquele farol tem constituído, desde então, um precioso auxiliar para quem demanda o porto de Luanda.



Cmdt. E. Gomes

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

Notas

¹ Excepto, como é óbvio, quando as suas características são, accidental ou propositadamente, alteradas. Perdoar-me-á o eventual leitor esta pequena interrupção no assunto para relatar um episódio ocorrido no arquipélago de Cabo Verde que, contado por quem foi, não duvido da sua autenticidade. No tempo em que os faróis funcionavam a petróleo, numa das ilhas daquele arquipélago, sempre que o abastecimento não ocorria na data programada, e temendo ficar sem petróleo para o funcionamento do farol, o respectivo faroleiro racionava o seu consumo reduzindo consideravelmente a intensidade da luz.

² Tal como, aliás, os pescadores, conforme sucedeu em Viana do Castelo em 1785.

GUINÉ – O ELO FRÁGIL

Sentado no alpendre das messes, olhava sem ver para onde a vista me levava, talvez para lá do tarrafo, bem na margem sul do Cacheu, perto dos acontecimentos que dias antes nos haviam colhido de surpresa, numa operação lançada no final da época seca, para destruir celeiros e sementeiras, contrariando a logística de guerra do IN.

Ao contornar uma orla de bolanha, demos de caras com um grupo de homens e mulheres que preparavam a sementeira. Ao avistarem-nos, puseram-se em fuga. Apesar de ordens para parar não o fizeram e houve disparos. No terreno ficou um homem velho com um tiro numa perna, que sangrava abundantemente.

O enfermeiro fez-lhe um garrote e foi pedida a sua evacuação. A resposta, já esperada de resto, foi de que não havia evacuações para o IN. Explicado que se tratava dum elemento da população, a resposta foi peremptória – não havia disponibilidade de helis.

A operação ia durar mais dois dias e não podíamos carregar com um homem pesado e por isso houve que pensar na solução mais cristã, que seria matá-lo, evitando uma morte dolorosa e prolongada.

Pedidos voluntários, não apareceram e eu também não fui capaz de o fazer.

Optou-se por deixá-lo com o garrote, depois de injectado com morfina para as dores. Foi-lhe recomendado que, de vez em quando, aliviase a pressão do garrote.

Dois dias depois, terminada a operação e já de regresso ao ponto de reembarque, entendi fazer um desvio para passar pelo local onde o havíamos deixado.

Não havia ninguém no local. Não havia rastros de sangue a não ser no preciso lugar em que havia sido tratado. O seu estado geral não lhe permitiria ter sobrevivido por muito tempo, a não ser que tivesse sido de imediato socorrido.

Quisemos todos acreditar que sobreviveu.

A vida e a morte andam de mão dada, sem que ninguém se aperceba da fragilidade do elo que as liga. Estar no lugar errado, estar dependente duma evacuação ou de não haver voluntários para dar o golpe de misericórdia, por fim de haver alguém com um mínimo de meios e capacidade para uma intervenção de emergência.

Ao longe, a vista anima-se com uma nuvem vermelha que rodo-



pia vertiginosamente e com grande desenvolvimento vertical, como se desejasse ligar o Céu e a Terra. Também ela transporta desígnios de destruição no seu trajecto.

Fomos para dentro, fechámos portas e janelas e quedámo-nos apreciando a violência, agora da Natureza, como se procurasse fazer justiça pelas próprias mãos.

Durou cerca de dois minutos. No seu caminho, o tornado seco encontrou um antigo barracão de chapas de zinco, que servira para armazenar mancarra e que dava agora guarida aos nossos mantimentos. Da sua cobertura não restou uma só chapa. Algumas delas foram encontradas a mais de dois quilómetros de distância, levadas como se fossem plumas.

As instalações onde nos encontrávamos foram poupadas à destruição, mas não escaparam a um banho de poeira vermelha, fina como o ar que a transportou.

Fina e vermelha como a imagem que tenho de dor e morte.



Ferreira Júnior
CMG

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

Nota: Extraído do livro “TERRA-MAR-E-GUERRA – Cogitações de um Marinheiro Alentejano”

LIVROS

A Revista da Armada felicita os autores e agradece os exemplares oferecidos, que contribuem para o enriquecimento da nossa biblioteca:

- **Língua Mirandesa – Manifesto em forma de hino**, Amadeu Ferreira
- **Contas que minha mãe me contava...**, António Canguieiro
- **Angola 1961 – História e Estratégia de um conflito**, Henrique Gomes Bernardo.



A razão das coisas...

Não fechei os olhos
 Não tapei os ouvidos
 Cheirei, toquei, provei
 Ah Eu!
 Usei todos os sentidos
 Só não lavei as mãos
 E é por isso que eu me sinto
 Cada vez mais limpo! (...)

In "Daquilo que eu sei", Ivan Lins, cantor brasileiro

Vivemos numa época estranha, onde frequentemente noções básicas como o bem e o mal, o sentir e o saber, o medo e a coragem se confundem, ou são mal aceites pela cultura vigente. Os médicos que trabalham na gestão da fina linha que separa a saúde da doença, a vida da morte, assistem, frequentemente, às transformações na alma dos seus pacientes, que, por vezes, também são uma mescla de todas aquelas emoções. Conheci, neste contexto, muitos homens "extremamente saudáveis" e outros "rijos que nem pedras" (nas suas próprias palavras) que tremiam perante a antecipação de um qualquer mal e, outros ainda, muito menos "fortes", que suportaram, com a dignidade de uma batalha, as várias "indignidades" a que a Medicina e a vida os sujeitaram...

Ora, atualmente, indignidades de outro tipo estão no silêncio das almas. Estes novos constrangimentos são igualmente desafiantes do ponto de vista da saúde individual de todos e das atitudes da Medicina dita moderna. Imagine o leitor um militar ativo, daqueles que transbordam autossuficiência, de um estilo conhecido na Marinha como de "Sudoeste Rijo", com fortes provas operacionais e acreditando, enquanto embarcado, que isto das doenças "era uma invenção dos médicos". De repente e sem aviso, sente o chão fugir-lhe com uma síncope que o ia levando desta terra. Completamente contra as instituições de saúde militar (mesmo quando ainda existia Hospital da Marinha), recorre a um hospital privado de Lisboa.

A situação clínica era de facto grave. Foi admitido, fez inúmeros exames nos dias seguintes, até que se percebeu que precisava de uma determinada "prótese vascular" que lhe salvaria a vida. Só havia um problema: a prótese custa mais que dois carros de alta gama e, lamentavelmente, esse militar e a sua família descobriram (por informação do próprio hospital privado) que não haveria comparticipação segura para estas despesas. No âmbito do que se passou a designar por "livre escolha" (situação em que o paciente decide recorrer a prestadores privados), as comparticipações são vocacionadas para consultas e exames de carácter simples, quase sempre em contexto ambulatorio. O Hospital das Forças Armadas está, estatutariamente, impedido (nem para isso teria orçamento) de comparticipar internamentos ou intervenções que não tenham partido da ação de clínicos seus, ou seja, correspondendo a pacientes inicialmente admitidos no sistema de saúde militar (SSM).

Ora, se o leitor forçar um pouco mais a sua imaginação, compreenderá que, em face da necessidade, surgiu na mente do paciente que o antigo camarada militar, médico de tantos embarques, agora poderia ajudar. Claro, foi difícil explicar a um amigo, ainda mais numa posição de fragilidade (em contraciclo com a sua natureza), que não, que lamentavelmente nada se poderia fazer... Pela "razão das coisas" atual, quem recorre ao serviço privado

"pelo regime de livre escolha" terá que negociar diretamente com os serviços de apoio social, ou, em alternativa, pedir transferência para o HFAR (...ser rico também é uma alternativa, no entanto afiura-se vedada à grande maioria dos militares).

À pergunta (que a esta hora nasceu na mente do imaginativo e paciente leitor destas crónicas) se no Serviço Nacional de Saúde (SNS) estas situações estarão cobertas, a resposta é inequivocamente sim. O SNS é Universal e, mediante uma pequena taxa moderadora, todos os tratamentos estão incluídos – chegando-se mesmo a comparticipar tratamentos no estrangeiro, quando a arte médica o impõe, por valores que dariam para comprar um pequeno avião... Ainda bem que assim é... por isto alguns intelectuais afirmam (e eu concordo) que o SNS foi a maior vitória da democracia que (precisamente) os militares facilitaram no 25 de abril de 1974.

Então, "pela razão das coisas", as comparticipações são boas para os "adoentados", mas são insuficientes para "cobrir" as despesas dos "gravemente doentes". Se juntarmos a esta equação a noção, testada pela prática, de que as grandes instituições de saúde visam, antes de tudo, o lucro dos acionistas, fácil será perceber o risco comum que muitos militares, dos vários ramos, correm... e a preocupação da instituição em causa (em assegurar o seu pagamento).

É por isto que sofro quando ouço expressões como: *Já não precisamos do Hospital das Forças Armadas, temos os privados...* ou, a tão frequente e direta, *vocês (o Hospital das Forças Armadas) não conseguem competir em qualidade*. A que eu respondo, de forma jocosa, que as críticas têm absoluta razão. Eu também pretenderia ter um "front office" (palavra fina e da moda), cheio de simpáticos colaboradores femininos. Adoraria ter dezenas de administrativos, no apoio visível, ou escondido, ao marketing da saúde, e até pretenderia (desejo verdadeiramente utópico) não ter que reajustar, continuamente, a agenda das consultas por imperativos operacionais, que comprometem médicos e enfermeiros (muitas vezes sem redundância garantida, ou sequer grande aviso prévio)...

Os médicos militares, e restantes técnicos de saúde, também foram envolvidos no turbilhão da mudança, que constitui a reforma da saúde militar. Alguns saíram, tal o descontentamento. Aqueles que "não lavaram as mãos", ficando e usando "todos os sentidos", são sensíveis às críticas. Todos gostariam de ter um Hospital tecnicamente diferenciado, com todas as capacidades dos outros hospitais – públicos ou privados. É um desiderato que depende de múltiplos fatores, mas que – não me canso de repetir – precisa de todos. Estou certo que só assim, em conjunto, mudaremos esta "razão das coisas"... Desejo daqui boa ventura ao herói desta história. Espero que atinja a bonança para além do Cabo da Boa Esperança...

Desenho de Paulo Guedes

DESPORTO

TRAIL – 2º TORNEIO ABERTO

No dia 3 de novembro realizou-se o 2º Torneio Aberto de Trail 2017 no qual os participantes tiveram a hipótese de escolher, no ato de inscrição, o percurso de trail (15km) ou de mini-trail (8km). A chuva intensa que se fez sentir neste dia não afastou os 75 atletas participantes que compareceram na

prova. Realça-se a participação de atletas da PSP e da NATO-STRIKFORNATO.

O atleta mais rápido do trail foi o CAB FZ Maduro da Silva (CCF-BAT1), com o tempo de 01:10:14. No mini-trail destacou-se o Guarda 3CL-PEM Silva Neves (BNL) com 00:48:30.



Com 62 anos, o ASS OP Joaquim Amado (DA) é dos participantes mais assíduos. Completou os 15km em 01:33:32

	ESC	NII	Posto	Nome	U/E/O	Tempo
15 km	I M	9103913	STEN TN	Gonçalves Castelão	DA	01:14:59
	II M	9815500	CAB FZ	Maduro da Silva	CCF-BAT1	01:10:14
	III M	36000696	FAROLSUBC	Gonçalves Pires	CAP SETUB	01:14:12
	IV M	140450	CHEFE	Jorge Freitas	PSP	01:27:55
	V M	403085	SCH CM	Silva Santos	UAICM	01:16:49
	II F	9311397	1SAR ETA	Vera Reis	DA	01:33:20
8 km	M	932000115	G 3CL-PEM	Silva Neves	BNL	00:48:30
	F	9323397	2TEN STMEC	Sónia Jorge	DA	01:11:12

BTT – 2º TORNEIO ABERTO

Com um percurso de 2 horas de resistência, foram 57 os participantes na prova de BTT realizada na Mata da BNL, no dia 16 de novembro. Por ser um Torneio Aberto, contou com a participação de vários elementos de outros Ramos e Forças de Segurança, enaltecendo assim as boas relações entre os Ramos e Forças, promovidas através do desporto. Nas tabelas seguintes destacam-se os três primeiros classificados da geral e de cada escalão.

Em 2018 irá realizar-se o I Campeonato Nacional Militar de BTT

ESC	NII	Posto	Nome	U/E/O	Tempo
I M	154389	AGENTE	Ricardo Ramos	PSP-DN/DAE	02:01:07
II M	151276	AGENTE	Nuno Inácio	PSP-DN/DAE	01:54:54
III M	145675	AGENTE PR	Filipe Nunes	PSP-Almada	02:01:45

e caberá à Marinha – CEFA a organização do mesmo, que ocorrerá na semana de 19 a 23 de março.



VOLEIBOL – 33º CAMPEONATO DA MARINHA 2017

Realizou-se de 21 de novembro a 13 de dezembro o 33º campeonato da Marinha de Voleibol, prova que contou com a participação de 57 atletas representando os agrupamentos BNL, EN e ETNA. O campeonato disputou-se com 3 equipas no escalão masculino e 3 no feminino, tendo a BNL vencido no masculino e a ETNA no feminino.



ETNA – Vencedora do Escalão Feminino

	Escalão Feminino	Escalão Masculino
1º	ETNA	BNL
2º	EN	EN
3º	BNL	ETNA



BNL – Vencedora do Escalão Masculino

A QUÍMICA DO AMOR

"Dopamina, norepinefrina, serotonina... Somos uma fábrica de drogas naturais quando nos apaixonamos."

-Helen Fisher-

Albert Einstein disse que tentar explicar o que sentimos por uma pessoa especial e o motivo pelo qual nos apaixonamos, sob os termos estritos da química do amor, é subtrair a magia do assunto. Eu gosto de magia. Mas é minha função informar os leitores que, apesar de ser agradável pensarmos que seguimos o nosso coração, a ciência tem explicações menos poéticas para os caminhos românticos que atravessamos na vida.

"Os homens devem saber que do cérebro, e só do cérebro, derivam o prazer, a alegria, o riso e o divertimento, assim como a tristeza, a pena, a dor e o medo", disse Hipócrates (460-377 a.C.), o médico grego considerado o pai da Medicina.

O amor resulta de uma complexa cadeia de reações químicas cerebrais e acredita-se que existe apenas com o objetivo de propagar a nossa espécie. Por outras palavras, nós amamos porque somos o resultado de um processo evolutivo bem sucedido: ao entrarmos numa relação estável, a probabilidade de criarmos com sucesso os nossos descendentes são muito maiores. Para poupar energia e tempo no processo da corte, fomos também selecionados para concentrar a nossa atenção numa só pessoa.

ESCOLHA DO PARCEIRO

A escolha de um parceiro parece não ser aleatória. Neste processo inconsciente sabe-se que os mamíferos fêmeas tendem a procurar um macho que garanta o sustento dos filhos (tem de transpirar sucesso e segurança!), enquanto os machos procuram fêmeas com boa capacidade de reprodução (ex: com anca larga). Ambos os sexos "andam à caça" de alguém com um sistema imunológico diferente do seu, dado que a variabilidade genética garante o sucesso da espécie e evita as anomalias do cruzamento entre familiares. Nesta parte assume um papel crucial o chamado Complexo de Histocompatibilidade Principal (MHC), relacionado com as defesas imunitárias dos indivíduos. Aparentemente, são as proteínas que constituem os genes deste Complexo, muito diferentes de pessoa para pessoa, que libertam um "odor" – as chamadas feromonas. Pelo menos esta é a conclusão do teste das camisolas suadas, realizado em 1995 pelo biólogo Claus Wedekind e sua equipa. Nesta investigação, um grupo de mulheres foi convidada a cheirar camisolas usadas por diferentes homens durante dois dias, manifestando depois a sua preferência. A preferência foi sempre pelos homens com perfis MHC bastante distintos dos próprios, ou seja, pelos parceiros mais adequados geneticamente.

FASES DO AMOR

Quando duas pessoas estão apaixonadas existe mesmo química entre elas: várias investigações já encontraram relações diretas entre os compostos químicos que circulam no nosso sangue e atuam sobre o nosso cérebro, e os nossos comportamentos nas diversas fases do amor.

A Dr^a Helen Fisher, uma das principais especialistas mundiais da biologia do amor e da atração, autora de vários livros sobre este

tema, propôs a existência de 3 fases no amor, cada uma delas com as suas características emocionais e os seus compostos químicos próprios.

FASE 1 – FASE DO DESEJO: o desejo sexual é despertado pela circulação das hormonas sexuais, a testosterona nos homens e o estrogénio nas mulheres. A circulação destas hormonas, que levam o nosso cérebro a interessar-se por parceiros sexuais, começa na adolescência.

FASE 2 – FASE DA PAIXÃO: esta é a fase da atração e do enamoramento, quando se perde o apetite e o sono, só se consegue pensar na pessoa amada, as nossas mãos suam e a respiração torna-se difícil. Nesta fase os três compostos químicos que atuam sobremaneira no nosso cérebro são a norepinefrina, também chamada noradrenalina, a serotonina e a dopamina. A norepinefrina está associada à exaltação, euforia, falta de sono e de apetite. A serotonina leva-nos à fixação no ser amado, ou seja, torna-nos obcecados (a Prof. Donatella Marazziti, nos seus estudos com doentes que sofriam de perturbação obsessiva compulsiva, descobriu que os baixos níveis de serotonina de quem se apaixona se aproximam dos níveis característicos dessa doença mental) – portanto o amor deixa-nos loucos de verdade! A dopamina é fundamental no mecanismo de desejo e recompensa (faz-nos sentir felizes só com um sorriso ou olhar) e os seus efeitos no cérebro são análogos aos da cocaína – podemos dizer, então, que o amor é uma "droga".[©] É interessante referir que estes 3 compostos químicos (chamados de neurotransmissores, dado que intervêm nas transmissões do sistema nervoso) são controlados por um outro, chamado feniletilamina. Como a própria palavra indica, estamos diante de um composto orgânico que tem muitas semelhanças com as anfetaminas e que, combinado com a dopamina e a serotonina, sintetiza a receita perfeita para um filme de amor. "A feniletilamina é como o açúcar numa bebida ou o verniz que se coloca numa tela: tudo se torna mais intenso". A feniletilamina está presente em vários alimentos, mas é no chocolate que ela é degradada mais rapidamente, tendo um efeito quase imediato... daí que os bombons são uma prenda muito apreciada entre namorados... e é também por isso que o chocolate é viciante.

FASE 3 – FASE DO AMOR: porque ninguém consegue manter-se eternamente na fase esgotante da paixão surge a última fase, a fase da ligação e do amor romântico, em que surgem os laços para que os parceiros permaneçam juntos. Nesta fase estão presentes, em maior quantidade, a oxitocina (a chamada hormona do carinho, que é a responsável pela criação de vínculo) e a vasopressina (indispensável para garantir a fidelidade dos parceiros sexuais). Ambas as hormonas se libertam durante o orgasmo, o que parece indicar que quanto mais relações sexuais um casal tiver maior é a ligação química entre eles. A Dr^a Fisher chega a sugerir que a melhor forma de uma pessoa se reapaixonar pelo seu parceiro, na fase em que a relação já arrefeceu, é fazer amor com ele!



Ana Cristina Pratas

1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema nº 210

NORTE (N)			
♠	♥	♦	♣
A	V	A	R
D		D	V
5		7	6
			4
			3

OESTE (W)			
♠	♥	♦	♣
10	D	R	10
9	10	9	8
8	7	8	2
2			

SUL (S)			
♠	♥	♦	♣
R	A	V	-
7	R	4	
6	9	3	
4	3		
3			
2			

ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣
V	8	10	A
6	6	D	
5	5	9	
4	2	5	

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO POR SER A 4 MÃOS

Todos vuln. S joga 6♠. Recebe a saída a 10♣. Analise com atenção as 4 mãos e descubra como deve S jogar para cumprir este contrato contra qualquer hipótese da defesa.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 210

Sem defesa e será obrigado a jogar 7♦ de baixo de R, possibilitando a S fazer as últimas 3 vezes nesse naipe e cumprir o contrato. A linha de jogo ganhante carece de uma análise atenta das cartas de S, W e N, baseando-se na aplicação das técnicas de cartão da eliminação e colocação em mão, já aqui abordadas na resolução de outros problemas. Vejamos então: faz de A, bate A e corta o 3 com o pequeno trunfo do morto; joga D e vem à mão num corte a ♣; bate os restantes 3 trunfos e chega à seguinte posição a 4 cartas do fim: S: 5 - 9♦ - 4♥ - 10♣; W: 8 - 10♦ - 9♥ - 10♣; N: 7 - 8♦ - 10♥ - 10♣; E: 6 - 6♦ - 5♥ - 10♣. Coloca agora a mão em W na D com o 9♥, que fica

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema nº 193

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											

HORIZONTAIS: 1 – Relativo a sabatina. 2 – Cidade da Ásia menor, à beira do Helesponto, célebre pelos amores de Hero e Leandro; viagem sem rumo. 3 – Abastada; ligeiro. 4 – Transmite gratuitamente a outrem bens presentes; o mesmo que anual; antes do meio dia. 5 – Arte. feminino (Pl.); boi adorado pelos antigos egípcios; reze. 6 – Jovem pastor siciliano, amado por Galateia, e que Polifeno, cheio de ciúmes, esmagou debaixo de um rochedo (Mit.); professor e homem de letras, redactor gerente do Jornal do Comércio, do Rio de Janeiro, nascido em Paris (1818-1867) (Ap.). 7 – Aperto; criar. 8 – Fruto da pereira; estacione. 9 – Goste muito; bisneto de Pompeio que foi tratado com clemência por Augusto, contra quem havia conspirado; antes de Cristo. 10 – Sexta nota musical; soltar mios; ligo. 11 – Rota de um navio que segue a linha ortodrómica (Pl.).

VERTICAIS: 1 – Personagem lendária, que a tradição clássica faz rei da Assíria de 836 a 817 a. C. e último descendente da fabulosa Semirami. 2 – Frutos de abieiro; adejar (Fig.). 3 – Peixe da família dos espáridas; medida agrária em alguns países. 4 – Nome próprio feminino; registo de sessão de corporações; corpo sólido, redondo e chato, que serve para triturar. 5 – Reco; aipo; homem valente. 6 – Erva-doce; dar pios. 7 – Recusar; parte externa e posterior da coxa do boi. 8 – Feito de Bronze; medida de uma superfície (Inv.). 9 – Ril na barafunda; pessoa que bebe muito vinho (Fig.); grito de dor. 10 – Letra grega; medida de superfície; aperta com fita. 11 – Relativo às medidas de relevo dos solos.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 193

HORIZONTAIS: 1 – SABATINHEIRO. 2 – ABIDO. 3 – RICA. 4 – AGIL. 5 – DOA. 6 – APIS. 7 – ORE. 8 – AS. 9 – AD. 10 – TO. 11 – ORTODROMIAS. VERTICAIS: 1 – SEMIRAMIS. 2 – PIRE. 3 – CINA. 4 – LA. 5 – MIA. 6 – ATO. 7 – NEGAS. 8 – SARDANAPAL. 9 – PERA. 10 – LA. 11 – ORTODROMIAS.

Carmo Pinto
1TEN

SUDOKU

Problema nº 42

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 42

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CALM EMQ Luís Manuel Ramos Borges, Diretor de Navios • CALM AN Nelson Alves Domingos, Superintendente das Finanças • COM ECN Carlos Alberto Lopes Moreira, Diretor de Infraestruturas • COM AN António Carlos Dias Gonçalves, Diretor de Abastecimento.

RESERVA

• CMG FZ Carlos Teixeira Moreira • SMOR FZ José Augusto Rebelo Ferreira • SMOR V João Eduardo Amaral Afonso Leitão • SMOR B Cristiano Rafael Ricardo Vieira Dias • SMOR MQ Licínio Vieira da Silva • SMOR T Manuel Batalha Simões • SMOR V José Manuel Sousa Alves • SMOR V João Eduardo Amaral Afonso Leitão • SMOR MQ António Jorge Ladeira Martinho • SCH E Fernando Augusto de Jesus Pereira • SCH FZ Narciso do Rosário Braz Branco • SAJ H Alberto Rato Alves Bexiga • 1SAR C Davide Fernando Marinho Correia da Silva • CMOR CRO José Carlos Farinha Cardoso • CMOR Carlos Manuel Moreira Fonseca da Silva Carvalho • CMOR CRO José Ruas da Silva Domingos • CMOR CRO José Manuel Moreira Teixeira • CMOR CRO Alberto Manuel dos Santos Afonso • CMOR FZ Manuel José Rodrigues Martins de Carvalho • CMOR CM António da Silva Guerreiro Afonso • 1MAR MS Olívia Sofia da Silva Talina.

REFORMA

• CMG AN João Carlos Colaço Alegre Branco • CMG M Júlio Manuel Sajara Madeira • CMG SEG José Manuel Lopes Pires • CMG M José Arménio Fernandes de Vasconcelos • CMG EMQ Vítor João Nunes Bernardino • CMG EMT Paulo Manuel Dinis Mónica de Oliveira • CMG M Fernando Manuel Maia Pimentel • CMG EMQ Francisco José Piedade Oliveira • CMG M João Manuel Rijo da Fonseca Ribeiro • CMG M Pedro Manuel Filipe do Amaral Frazão • CMG MN Mário Marques dos Santos Anjos • CMG EMQ Paulo Alexandre de Almeida Machado • CMG M Nuno Miguel Dinis Mónica de Oliveira • CMG MN Nuno Manuel de Freitas Lomelino Gomes Machado • CFR M Carlos Manuel da Silva Crespo • CFR SEG Francisco Manuel Ferreira Tavares • CFR MN Carlos Manuel Rodrigues Gaspar • CFR M José Eduardo Fragoso Gouveia • CFR M Jorge Manuel Martins da Cruz • CFR M Nuno José Galvão Teles Viegas • CFR SEG Gil Valentim dos Santos Lopes • CFR EN-MEC João Pedro da Veiga Ventura Pericão de Almeida • CTEN TS João Manuel Silva da Graça • CTEN SEL Tito Manuel Carvalho • CTEN SEP José António Neves Ferreira • 1TEN STP José Ascenso Pereira • 1TEN STL Fernando José Fialho dos Santos Lucas • SMOR E José António Gonçalves de Armada • SMOR SE Carlos José Monteiro Claro • SMOR A José Augusto Silva Pereira • SMOR MQ Manuel Barroso Martins • SMOR M Carlos Alberto dos Santos Martins • SMOR E Jorge de Jesus Santos Simões • SMOR H Albertino Batista Martins • SMOR H Pedro Jorge Flores Figueira • SMOR V Jaime de Jesus Lopes • SMOR ETC Manuel Francisco Conejo Filipe • SMOR R Ângelo Tomé Flor • SMOR FZ Amândio Augusto de Freitas • SMOR US Fernando Manuel Ângelo Gouveia • SCH SE Carlos Manuel Ferreira Rangel • SCH L Manuel Joaquim Rocha dos Santos • SCH C João Rosa Garcia • SCH C Jerónimo da Silva Salgado • SCH ETC Vítor Manuel da Silva Nunes • SCH CM Fernando Rodrigues de Oliveira • SCH CM José Manuel da Silva Gaspar • SCH C José Manuel Real Fernandes • SCH T Jacinto Dias Bastos • SCH T Luís Carlos Esteves Ferreira de Almeida • SCH A Manuel Deodato Neves • SCH M Franklim de Jesus Borges • SCH T José Mário Gonçalves Branco • SCH ETS Silvano António Fernandes Deusdado • SCH H Eduardo Augusto Cachucho Bule • SCH H Manuel Joaquim Cardoso Ferreira • SCH MQ Luís Manuel Calado Pinto • SCH

MQ Jorge Manuel Levita Antunes • SCH ETA António Manuel Canaria Ribeiro • SCH US Jaime Manuel Antunes Margarido • SCH MQ Francisco de Nazaré Varela Massa • SCH ETS Mário João de Brito Martins Santos • SAJ C Adriano Manuel Azevedo Cardoso • SAJ M Elias José Costa Marques • SAJ L José Fernando Lopes da Rosa • SAJ ETI José Manuel Xavier Rosado Marreiros • SAJ E Alcide Jesus Garcia • SAJ FZ António Manuel Paula Marta • SAJ FZ António Manuel de Campos Dias • SAJ CM Joaquim Manuel Branco Bico • SAJ CM Edgar Guerreiro Dias • SAJ A Mário Manuel Guerreiro Galamba • SAJ A Francisco Fernando Rodrigues • SAJ T Joaquim Manuel Bispo Ermitão • SAJ C Fernando Manuel Cardoso Pereira • SAJ C Carlos José Ludovina Brito • SAJ R José dos Santos Nunes Duarte • SAJ L Diogo Ramiro Valério Santana • SAJ L Luís Agostinho Reis Cara Linda • SAJ L José Manuel Ribeiro Pinguinhas • SAJ C José Camilo do Rosário Videira • SAJ MQ Lucílio Manuel Pelixo Monteiro • SAJ ETI Domingos José Gomes Martins • SAJ T Domingos António Marto Lopes • SAJ C José Carlos Ramires Teixeira • SAJ C Joaquim Felizardo Murcho Alves • SAJ ETA Hilário Domingues Fernandes • SAJ ETS José Manuel Almeida Bola • SAJ ETI Adelino Manuel Antunes Henriques • SAJ MQ António Joaquim Henriques Lino Cláudio • SAJ ETI Joaquim Manuel Garraio Barbas Pires • SAJ A Fernando Manuel Eirinha Teixeira Alves • SAJ MQ Rui Humberto Cravo Pereira • SAJ C António Fernandes Gomes de Oliveira Loais • SAJ C Manuel António Nunes Dias • SAJ C Luís Manuel Guerreiro Birra • SAJ L Manuel Ventura Pascoal • SAJ MQ José Luís Batalha Francisco • SAJ ETC António Simões Faustino • SAJ MQ Paulo Jorge Lopes D'Assunção • SAJ R José Carlos Pina Brito • SAJ MQ José Manuel Saraiva Barreiros • SAJ C Vítor Manuel Safoeiro Arrifes • SAJ T Heitor Manuel Saleiro Valente • SAJ T Mário João Guerreiro Farola Saloio • SAJ L Carlos Manuel Rocha Arsénio • SAJ ETC Fernando Rodrigo Santos Ferreira • SAJ L Paulo Jorge Bento Tenrinho • SAJ ETA José Osvaldo Rosado Mateus • SAJ MQ Luís Miguel Martins Correia • SAJ L Ilídio Joaquim da Costa • SAJ ETS Paulo João Algarvio Pacheco • SAJ ETA Paulo Rui da Silva Freire • SAJ ETA Valentim Antunes Henriques • 1SAR L António Pereira Rodrigues Costa • 1SAR L José Carlos Gomes da Silva Maia Rodrigues • 1SAR A António Duarte de Almeida • 1SAR FZ José Ferreira Pedras • 1SAR António José Rocha de Carvalho • 1SAR V José Carlos Pereira Antunes • 1SAR V Juvino Timóteo de Oliveira • 1SAR CM Mariano Manuel Marques Carrilho • 1SAR CM António Fernando Lourenço Horta • 1SAR L António Gonçalves Marques • 1SAR A Rui Manuel Filipe Ferreira • 1SAR A Francisco José Gageiro dos Santos • 1SAR A Artur José Rodrigues Serrinha.

FALECIDOS

• 86563 CTEN AN REF António Júlio Monsanto de Campos • 365754 1TEN OT REF Manuel Joaquim Lopes dos Santos • 1071163 SCH M REF Joaquim Ramos Cascalhais • 349853 SAJ SE REF Francisco Fernando dos Santos Barreto • 311753 SAJ CE REF José Maria Carvalho da Silva • 69964 TF REF Vítor do Nascimento • 979763 SAJ FZ REF António Jorge Fernandes da Cunha • 342753 1SAR C REF Francisco de Almeida Lopes • 192580 1SAR M REF António Manuel Viana da Silva • 247650 CAB T Luís Ferreira de Almeida • 143889 CAB L ATI José Carlos Nunes Barraco • 716661 2MAR E REF Luís Inácio de Oliveira Abreu.

ERRATA

• Na RA 524/DEZ2017, página 34, secção Reforma, onde se lê 1TEN TS Vítor Manuel Martins **Escalada**, deverá ler-se 1TEN TS Vítor Manuel Martins **Escalda**.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE LAGOS



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de azul com esfera armilar de ouro, acantonada de duas estrelas de seis pontas de prata, carregadas com âncora de azul. Chefe de prata carregado com banco de pinhar de azul com três pendentes, cada um sobrecarregado com três flores-de-lis de ouro alinhadas em pala. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE LAGOS».

SIMBOLOGIA

A esfera armilar constitui uma referência ao legado do Infante D. Henrique, enquanto o banco de pinhar alude às suas armas pessoais, que também se encontram no brasão de Lagos. A estrela de seis pontas é um elemento associado às forças policiais, considerado um guia para a ação e repositório de nobreza. A âncora alude à maritimidade e é sinónimo de constância, segurança e firmeza.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DA HORTA



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de púrpura com torre torreada de prata, com duas guaritas laterais no eirado inferior, aberta e lavrada de negro, acantonada de duas estrelas de seis pontas de ouro em chefe, carregadas com âncora de azul. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras maiúsculas, tipo elzevir, «COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DA HORTA».

SIMBOLOGIA

O brasão integra elementos constantes no quarto quartel das armas municipais e o ondado de verde e prata simboliza o mar que envolve a ilha. A estrela de seis pontas é um elemento associado às forças policiais, considerado um guia para a ação e repositório de nobreza. A âncora alude à maritimidade e é sinónimo de constância, segurança e firmeza.