

Nº 531 - ANO XLVIII
JULHO 2018 - MENSAL - €1,50

Revista da ARMADA



A DIMENSÃO HUMANA

AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

NRP BÉRRIO
A MAIOR MISSÃO DE SEMPRE

INSTREX 181

NRP POLAR
DISCOVERIES RACE 2017



No dia 19 de fevereiro, a Banda da Armada (BA) recebeu nas suas instalações, em Alcântara, a visita do Ex-Chefe de Estado-Maior da Armada, ALM Saldanha Lopes, acompanhado pela sua esposa, D. Maria da Graça, pelo Diretor da Comissão Cultural de Marinha, VALM Mourão Ezequiel e pelo Diretor do Pessoal, COM Soares Ribeiro.

Esta visita serviu para assinalar oficialmente a oferta de um metrónimo de finais do século XIX pertencente à família do Ex-CEMA, o qual ficará exposto numa das históricas paredes do edifício da Banda da Armada.

O Chefe da Banda da Armada, CTEN MUS Délio Gonçalves, proferiu algumas palavras de agradecimento pela gentil oferta, justificando porque faria todo o sentido tê-lo exposto na sala de ensaio da BA, construindo assim uma simbiose entre a simbologia deste engenho mecânico intrinsecamente ligado à Música e a Cultura Naval, da qual a BA é um expoente no seio da Marinha portuguesa.

No uso da palavra, o ALM Saldanha Lopes fez uma pequena resenha histórica da ligação da sua família com a música, manifestando a sua satisfação por poder fazer esta oferta ao mencionado agrupamento.

Para retribuir tal gesto, o Chefe da BA ofereceu a cresta da BA e um exemplar do livro “Música e Poder Simbólico – a Banda da Armada como Paradigma Nacional”, da autoria da 1SAR B Vera Pereira.

O evento terminou com a apresentação da Marcha dos Marinheiros cantada pelos membros da BA.

Na tarde do mesmo dia, o Almirante Saldanha Lopes, acompanhado pela sua esposa, deslocaram-se à Escola Naval (EN) para proceder à doação de um piano vertical que foi pertença da sua família. O Almirante Saldanha Lopes teve a oportunidade de explicar a origem e percurso do piano, bem como a enorme satisfação em realizar esta oferta, atenta a capacidade da EN em apreciar e usar o piano vertical. Este foi colocado junto ao auditório grande, podendo assim ser utilizado aquando dos inúmeros eventos culturais que ali se realizam.

A inauguração do piano foi efetuada pela 1MAR B Lara Baptista, que tocou “Sonata ao Luar”, de Beethoven, “Tom Waits”, de António Pinho Vargas, “Oblivion”, de Astor Piazzolla, Sonata “Pathétique”, de Beethoven, e “Sunrise, Sunset”, de Jerry Bock.

A EN agradece ao ALM Saldanha Lopes e à sua família a oferta, atenta a certeza de que aquele equipamento será uma mais-valia para o abrilhantar dos momentos culturais da EN.



SUMÁRIO

02	Oferta de instrumentos musicais à Marinha
04	Strategia (40)
09	NRP <i>Zaire</i> . Missão em São Tomé e Príncipe
12	Exercícios. <i>Real Thaw 18/ Ramstein Guard 01-18</i>
13	NRP <i>Bartolomeu Dias</i> . <i>Sight Survey</i>
14	A Dimensão Humana da Autoridade Marítima Nacional
18	A Dimensão Humana do Setor Cultural da Marinha
23	Academia de Marinha
24	Entregas de Comando/Tomadas de Posse
26	Notícias
27	Convívios
28	Estórias (41)
30	Vigia da História (101)
31	Desporto
32	Saúde para todos (56)
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / Convívios
CC	Símbolos Heráldicos

NRP *BÉRRIO* A MAIOR MISSÃO DE SEMPRE **06**



10 INSTREX 181



NRP *POLAR DISCOVERIES* RACE 2017 - 1ª EDIÇÃO **20**



Capa
Trabalhos em boias a bordo da UAM *Guia*.



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 531 / Ano XLVIII
Julho 2018

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
ACD PRINT, S.A.
Rua Marquesa d'Alorna, 12 A
2620-271 Ramada

Tiragem média mensal: 4000 exemplares

DIPLOMACIA DE CANHONEIRA

“A frota passaria então ao longo da costa, perante os olhos das outras cidades, exibindo a força de Atenas”, Tucídides
 “A suprema arte da guerra é subjugar o inimigo sem lutar”, Sun Tzu

INTRODUÇÃO

A palavra *canhoneira* (ou *gunboat*, em língua inglesa) generalizou-se a partir de meados do séc. XIX, usando-se para classificar navios de pequeno e médio porte, armados com um ou mais canhões e normalmente usados para tarefas de defesa costeira e de imposição da lei. Durante a época Vitoriana (1837-1876), a canhoneira ficou muito associada a uma forma de diplomacia naval, caracterizada pela coerção deliberada do forte relativamente ao fraco, conhecida como a diplomacia de canhoneira.

Em Portugal, as canhoneiras constituíram a espinha dorsal da Marinha Portuguesa entre cerca de 1880 e o pós-I Grande Guerra, representando cerca de 2/3 do total de navios combatentes.

Por alturas da I Grande Guerra, as canhoneiras passaram a ser designadas, mais comumente, como avisos e, mais tarde, como patrulhas, corvetas e até, nalguns casos, fragatas. Contudo, o facto do termo *canhoneira* ter caído em desuso, não implicava que a diplomacia de canhoneira também estivesse ultrapassada. Até porque, para exercer diplomacia de canhoneira, não é necessário que se empreguem obrigatoriamente canhoneiras, podem usar-se outros meios navais ou mesmo a aviação naval ou os fuzileiros. Ou seja, a diplomacia de canhoneira deve ser entendida não no seu sentido literal, mas sim num sentido conceptual, querendo significar uma forma de diplomacia coerciva exercida com recurso a capacidades de âmbito naval.

Entretanto, em 1971, James Cable (1920-2001), um oficial do exército e embaixador britânico, escreveu uma obra seminal intitulada *Gunboat Diplomacy: Political Applications of Limited Naval Force* (1971), em que analisou, de forma pioneira, a utilização de *força naval limitada*, com objetivos políticos. No seu livro, Cable procurou des-

montar a ideia prevalecente nalguns círculos de que a diplomacia de canhoneira era uma técnica obsoleta, que deixara de fazer sentido com o fim da era Vitoriana, devido à alteração dos comportamentos políticos e à evolução da tecnologia naval. Nesse sentido, Cable mostrou à evidência e com grande profusão de exemplos, como as marinhas foram extensivamente usadas pelos respetivos governos, para garantir vantagens ou evitar perdas nas relações internacionais, durante o período compreendido entre 1919 (*i.e.*, após o fim da I Grande Guerra) e 1969.

O extraordinário sucesso do livro levou a que fossem publicadas novas edições, revistas e atualizadas, em 1981 (estendendo o período analisado até 1979, o que motivou o novo título *Gunboat Diplomacy 1919-1979*) e em 1994 (alargando o período até 1991 e reformulando outra vez o título para *Gunboat Diplomacy 1919-1991*).

DIPLOMACIA DE CANHONEIRA

James Cable define diplomacia de canhoneira como sendo “o uso ou ameaça do uso limitado da força, por meios navais, sem constituir um ato de guerra, de forma a obter vantagens ou a evitar perdas, no quadro de uma disputa internacional ou,

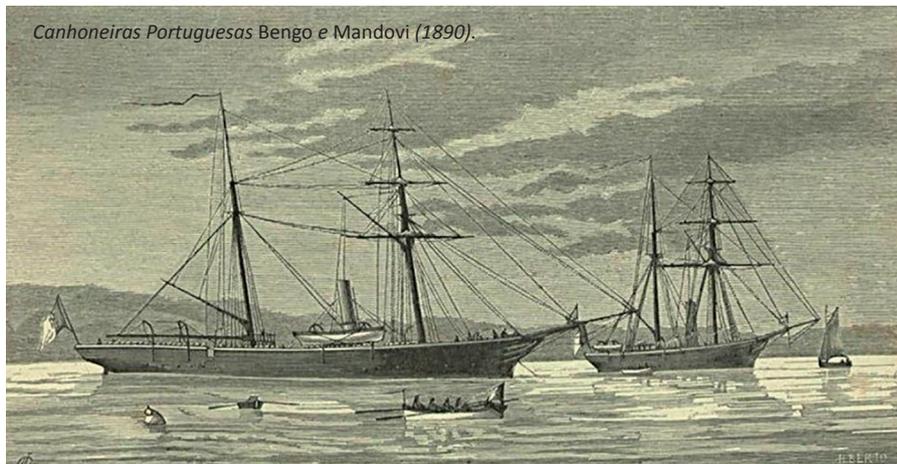
então, contra estrangeiros no seu território ou na jurisdição do seu estado”.

Justificam-se algumas explicações adicionais sobre esta definição.

Primeiro, Cable coloca a ênfase no “uso ou ameaça do uso limitado da força”. No limiar inferior, tem que haver uma ameaça (por mais delicada e discreta que seja) de empregar a força naval em apoio de objetivos diplomáticos concretos, sendo que Cable considera que, se a mera ameaça atingir o objetivo pretendido, então essa é a situação em que “a força naval limitada é empregue da forma mais económica”. No limiar superior, o uso da força deve – a acontecer – ser limitado na sua violência, ficando aquém do que possa ser considerado um ato de guerra.

Isso leva à segunda explicação, que visa esclarecer o que é que pode (ou não) ser considerado um ato de guerra. Cable alerta para a grande dificuldade em fazer essa distinção, pois nenhuma definição conseguirá aplicar-se a todos os casos. Não obstante, para efeitos do seu estudo, Cable definiu ato de guerra como sendo o uso da força armada contra um estado estrangeiro, com o objetivo primário de o prejudicar, (i) como parte de uma política pré-existente de agressão relativamente a esse estado, (ii) como início de hos-

Canhoneiras Portuguesas Bengo e Mandovi (1890).



tilidades contra esse estado, ou (iii) sem atender à possibilidade do estado-vítima retaliar em escalada, levando à guerra. Por outras palavras, um ato de guerra: (i) pode continuar uma guerra já existente; (ii) pode, deliberadamente, iniciar uma guerra; ou (iii) pode ser responsável por levar o estado-vítima a iniciar uma guerra.

Por outro lado, um ato de diplomacia coerciva visa obter determinadas vantagens específicas junto de outro estado, perdendo o seu caráter diplomático se infligir dano desproporcionado ou se o dano causado levar o estado-vítima a um escalar de hostilidades, que acabe por conduzir à guerra. Concluindo, “a diplomacia coerciva é, assim, uma alternativa à guerra e, se levar à guerra, então não só devemos considerar que falhou, como até devemos duvidar de que alguma vez tenha merecido esse nome”.

Com esta distinção, Cable faz tábua rasa do conceito de guerra limitada, pois considera não haver qualquer distinção entre guerra ilimitada e guerra limitada – para ele há simplesmente guerra. O contraponto à guerra é, naturalmente, a paz, durante a qual é possível usar a força limitada na prossecução de objetivos diplomáticos. Quando a força limitada envolver meios navais, então entra-se no domínio da diplomacia de canhoneira. Dessa forma e como corolário, a alternativa à guerra é a diplomacia de canhoneira, que permite empregar a força naval limitada para a obtenção de vantagens no concerto das nações.

Importa acrescentar que a distinção proposta por Cable entre atos de guerra e atos de diplomacia coerciva não deixa de ser algo ambígua e dúbia, pois baseia-se essencialmente na interpretação das intenções do estado perpetrador do ato em causa. Se se pretender causar dano a um estado ou aos seus habitantes (aquilo que Cable considerava ser uma intenção negativa), então trata-se de um ato de guerra. Se “apenas” se pretender ganhar algo (intenção positiva), então está-se no domínio da diplomacia coerciva. Só que, nas Relações Internacionais, as intenções contam pouco e o que conta verdadeiramente são os atos em si e, sobretudo, a forma como são percebidos pelos vários atores envolvidos. O próprio Cable reconhecia a dificuldade em interpretar as intenções, quando referia que um determinado ato podia ser visto por uns como uma violação da soberania nacional e por outros como a manutenção da ordem internacional. Da mesma forma, aquilo que uns entendessem como uma agressão, podia ser entendido por outros como autodefesa.



O navio mais empregue pela maior potência naval (EUA) em ações de diplomacia de canhoneira são os porta-aviões. Na foto, o porta-aviões Carl Vinson.

MOstrar A BANDEIRA

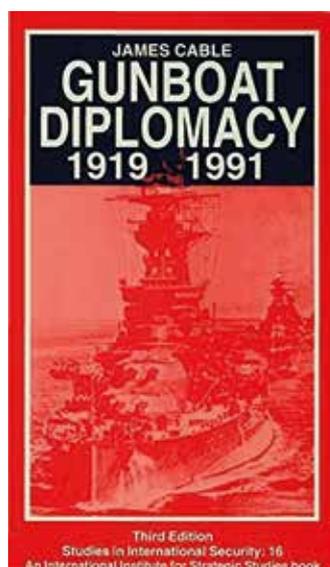
Em 1987, num artigo escrito para a revista *Naval Forces*, James Cable viria a alargar o seu quadro conceptual da diplomacia naval, introduzindo o conceito de *mostrar a bandeira* (do inglês: *showing the flag*), que complementava o de *diplomacia de canhoneira*, que foi o cerne das suas investigações. Mostrar a bandeira concretiza-se através de visitas a portos estrangeiros com objetivos benignos, como demonstrar pacificamente capacidades militares, estreitar relações de amizade entre povos, dar boa impressão do país de origem e apoiar o comércio e a indústria nacionais. Tudo isso obriga a ponderar cuidadosamente o momento, o local e a forma da visita (em conjunto com o governo local), de forma

a não haver dúvidas quanto às intenções amistosas da visita. Assim, enquanto a diplomacia de canhoneira implica, como já vimos, o uso ou a ameaça do uso da força, mostrar a bandeira “é um lembrete mais genérico aos estrangeiros da existência da marinha em causa”, em que a ameaça do uso da força será muito remota.

Segundo Cable, “mostrar a bandeira torna-se diplomacia de canhoneira, quando se corre o risco deliberado de encontrar resistência armada”. Ou seja, se há o risco de se encontrar resistência e, mesmo assim, se planeia uma determinada missão diplomática, então é porque há fortes motivos para o fazer, entrando-se por isso no domínio da diplomacia de canhoneira e não no domínio do *showing the flag*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A obra de James Cable constitui o primeiro estudo da aplicação política da força naval limitada, no século XX, com objetivos políticos. O livro apresenta numerosos casos de diplomacia de canhoneira ocorridos entre 1919 e 1969 (período posteriormente alargado até 1979 e 1991, nas edições subsequentes) de forma a provar a tese de que o uso da força naval limitada, sem ser como ato de guerra, continuava a ser uma técnica largamente empregue pelos governos para obter vantagens ou para evitar perdas nas relações internacionais. Isso levou Richard Hill a escrever, logo em 1976, na revista *Survival* que “desde 1971 é impossível discutir o poder no mar sem mencionar Cable”.



Capa da 3ª edição de *Gunboat Diplomacy*, de James Cable.

NRP BÉRRIO

A MAIOR MISSÃO DE SEMPRE

Após 88 dias de missão, o NRP *Bérrio* atracou na Base Naval de Lisboa (BNL), a 31 de março, dia em que completou 25 anos ao serviço da Marinha Portuguesa.

A conclusão desta missão foi um marco para toda a história do navio, sendo que foi a mais longa de sempre enquanto Navio da República Portuguesa. No decorrer destes três meses o navio visitou seis países (Espanha, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Gana, Costa do Marfim e Senegal) e praticou oito portos (*Las Palmas*, Mindelo, Tema, *Abidjan*, Dakar, São Tomé, Príncipe e Praia). Percorreu mais de 9730 milhas, o correspondente a cerca de 18.000 Km, num período superior a 1080 horas de navegação.

A missão foi multitarefa, multidesafiante e potenciadora de uma aprendizagem contínua, originando situações únicas que careceram de uma acentuada prudência e ponderação. A largada da BNL ocorreu a 3 de janeiro de 2018, em companhia do NRP *Zaire* que se deslocava para uma missão de um ano em águas de São Tomé e Príncipe. O primeiro desafio era o acompanhamento e apoio logístico ao trânsito daquele patrulha.

Saída a barra de Lisboa, iniciou-se o trânsito para *Las Palmas*, primeiro porto de escala, tendo a chegada às Canárias ocorrido no Dia de Reis, efeméride de grande significado para Espanha. Após dois dias de estadia e depois de efetuado um reabastecimento de combustível para carga do *Bérrio* e reposição do nível de gasóleo do *Zaire*, os navios partiram para nova singradura até ao porto do Mindelo, em Cabo Verde.

A estadia na Ilha de São Vicente serviu para, mais uma vez, repor o nível de combustível do patrulha e para algum descanso das guarnições. Saídos de Cabo Verde impunha-se a maior tirada até São Tomé e Príncipe, cerca de 10 dias, em que era premente reabastecer de combustível o patrulha, em virtude da sua autonomia não ser suficiente para a distância que mediava entre os dois pontos.

Embora inicialmente o mar estivesse alterado, após iniciar a entrada no Golfo da Guiné as condições atmosféricas foram melhorando, o que permitiu efetuar, pela primeira vez, em 17 de fevereiro, um reabastecimento em alto mar. O risco estava calculado e o sucesso foi alcançado, o que permitiu que o restante trânsito fosse efetuado sem sobressaltos de escassez de carburante no *Zaire*. Nesta manobra foram também passados água potável e mantimentos. Para além desta foram efetuadas mais três trasfegas de combustível, duas na situação de atracados (*Las Palmas* e Mindelo) e uma com o navio fundeado (São Tomé), num total de 68.450 litros.

Decorridos mais 10 dias de viagem, os navios chegaram à Baía de Ana Chaves, na Ilha de São Tomé, tendo o *Zaire* atracado ao cais e o *Bérrio* fundeado. Começava agora o segundo grande desafio, que era o desembarque de mais de 50 toneladas de material, que o *Bérrio* transportou, para apoio à instalação do patrulha em São Tomé e para diversas entidades do arquipélago. Com o apoio de meios locais, uma barcaça e um rebocador, a guarnição do *Bérrio* conseguiu desembarcar todo o material em cerca de três dias.

Iniciaram-se então um conjunto de ações de cooperação com a Guarda Costeira de São Tomé, ao nível técnico e de procedimentos, que habilitou a recuperação de diversas áreas, como a reati-



vação das comunicações em diversos modos entre Lisboa e São Tomé e Príncipe, o início das ações de alojamento da guarnição do *Zaire*, a instalação da boia de amarração para o patrulha, para quando o cais não esteja disponível, e a aproximação às entidades locais, num princípio de desenvolvimento do conhecimento mútuo.

A navegar nestas águas tivemos a possibilidade de atravessar o paralelo do Equador e, de acordo com os preceitos da tradição naval, *cutar a linha* e pintar de vermelho as buzinas do navio.

Nestas ilhas vivemos um dos momentos mais emotivos de toda a missão: a entrega de brinquedos, roupas e material escolar a crianças e jovens apoiados por instituições de cariz social, produto de uma recolha solidária efetuada pelos elementos da guarnição e para a qual contribuíram todas as unidades da Marinha, tendo resultado em mais de 3,5 toneladas de material.

Paralelamente com estas tarefas, foi necessário aprontar o navio para receber o Ministro da Defesa Nacional (MDN), Prof. Dr. Azeredo Lopes, que iria oferecer a bordo um jantar ao seu congénere de São Tomé e Príncipe e embarcar para uma navegação de uma noite entre as duas ilhas do arquipélago. Este evento ocorreu de 8 para 9 de fevereiro, tendo o navio o privilégio de



ter embarcado, simultaneamente, para além do MDN, entre outros elementos da comitiva, o Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, General Pina Monteiro, o Chefe do Estado-Maior do Exército, General Rovisco Duarte, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Silva Ribeiro, e o Diretor-geral de Política de Defesa Nacional, Dr. Nuno Pinheiro Torres.

Após uma estadia de cerca de dois dias fundeado na baía de Santo António, o navio saiu de águas de São Tomé e Príncipe, despedindo-se de um período memorável, já com vontade de voltar.

Iniciava-se um novo desafio, a participação na Iniciativa Mar Aberto 18. O próximo porto era Tema, no Gana, um país com bastantes referências ligadas à passagem do povo Lusó por aquelas paragens, tendo a chegada ocorrido no dia 15 de março. Apresentados os devidos cumprimentos às autoridades locais, foi bastante enfatizado pelo Comandante Naval da Zona Leste a vontade de, em futuras oportunidades, estabelecer ações de treino e cooperação com as nossas unidades, tendo aquele oficial general mencionado por diversas vezes a história e capacidades que são reconhecidas à Marinha Portuguesa. Era a primeira vez que o *Bérrio* estava no Gana e a receção foi bastante positiva.

Voltámos ao mar. A próxima tarefa era o primeiro reabastecimento à fragata *Álvares Cabral*, que também estava empenhada na Iniciativa Mar Aberto 18. Eram cerca das seis horas da manhã do dia 18 de fevereiro, quando nos encontrámos numa posição previamente definida e iniciámos os procedimentos para a operação de reabastecimento no mar. Foram trasfegados 243.000 litros de gasóleo através da estação NATO-B, método que já não é normalmente utilizado, mas que neste caso foi necessário operar, em virtude de estarmos em testes da estação de PROBE, que tinha sido intervencionada durante o aprontamento do navio. Durante o restante tempo de missão foram efetuadas mais três operações de trasfega de combustível, duas pelo método PROBE e mais uma

através do NATO-B, num quantitativo total superior a 763.500 litros de gasóleo e 3.600 litros de óleo.

Rumámos a terra, em rota para *Abidjan*, na Costa do Marfim. Após termos efetuado o trânsito pelo canal de entrada no porto, que dura mais de uma hora, atracámos pela primeira vez naquele porto, a 21 de fevereiro, perto do centro da cidade, num cais normalmente destinado aos navios de guerra, onde a segurança do perímetro é efetuada através de uma barreira de contentores, com acesso controlado. Foi nesta localização que tivemos a honra de receber, pela segunda vez nesta missão, o Ministro da Defesa Nacional, que se encontrava de visita àquele país, acompanhado pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, e que convidou o seu homólogo costa-marfinense para visitar o *Bérrio*, o que aconteceu na tarde de 24 de fevereiro. Nesta ocasião foram proferidas duas apresentações em língua francesa, por uma oficial de bordo, sobre meios e missões da Marinha Portuguesa.

Concluída a passagem por Abidjan, em 25 de fevereiro, iniciou-se mais uma tirada de dez dias até ao arquipélago de Cabo Verde. Durante este trânsito foram efetuadas diversas séries de treino próprio para manutenção dos padrões navais e adestramento da guarnição.

A chegada a Cabo Verde, em 5 de março, levou-nos até ao porto da Praia, onde fundeámos. Esta escala trazia novas tarefas e desafios, neste caso diversas interações de cooperação com as Forças Armadas de Cabo Verde, cujo ponto mais esperado era a realização de um exercício de apoio a zona sinistrada, previsto para 12 de março no porto do Mindelo. Após suspendermos da Ilha de Santiago, onde voltámos de 14 para 15 de março, para desembarcarmos uma força de fuzileiros de Cabo Verde, navegámos para São Vicente, cumprindo durante o trânsito mais uma operação de reabastecimento da *Álvares Cabral* e atracando no Mindelo em 9 de março.

O primeiro dia no Mindelo foi dedicado à apresentação de cumprimentos protocolares às autoridades. Os restantes dias foram de cooperação militar, com ênfase na realização do exercício de apoio a zona sinistrada por sismo “Salvar Vidas”, que decorreu em toda a área metropolitana e contou com a participação, para além de elementos das Forças Armadas de Cabo Verde, de meios e pessoas dos Bombeiros, do Hospital local e de alunos das Faculdades de Enfermagem e de Comunicação Social, Publicidade e Relações Públicas. Foi um momento ímpar de partilha de experiências e conhecimento entre todas as partes envolvidas, salientando-se, em conformidade com as diferentes capacidades dos participantes, níveis de treino e doutrina, a excelente integração e interoperabilidade entre todos os meios envolvidos.

Nesta ocasião o navio foi visitado por 60 militares das Forças Armadas de Cabo Verde e por 71 alunos e professores das escolas da Ilha. Em Dakar o navio foi, igualmente, visitado por 120 alunos e professores das turmas da universidade, que têm no currículo escolar a aprendizagem do português.

No dia 13 de fevereiro partimos de Cabo Verde, com uma equipa de abordagem da Guarda Costeira daquele país a bordo, em direção a Dakar, no Senegal, onde estivemos, de 18 a 21 de março. Para além da apresentação de cumprimentos ao Chefe do Estado-Maior da Marinha do Senegal, acompanhados pelo Embaixador de Portugal, a estadia foi essencialmente o empenhamento na preparação e execução do exercício OBANGAME EXPRESS 18, que visou treinar a interoperabilidade entre os países africanos, europeus e americanos, no que concerne à segurança marítima, antipirataria, combate ao narcotráfico, migração ilegal, pesca ilegal e conhecimento situacional marítimo.

A ação do *Bérrio* neste exercício consistiu em ministrar formação específica de abordagem e decorrente projeção da equipa de Cabo Verde, em cenários fictícios de narcotráfico e de pirataria. Numa das séries em que estivemos envolvidos, foi simulado um navio mercante, em que a guarnição fora alvo de rapto, tendo sido resgatada por uma equipa de abordagem da Gâmbia. Foi uma oportunidade singular de interagir com equipas de Marinhas de outros países com que normalmente não operamos e que atuam com meios e procedimentos distintos dos nossos, logo, um momento de desenvolvimento de vivências e experiências.

Terminado o último reabastecimento à fragata portuguesa, em 24 de março, rumámos a norte para uma tirada até Las Palmas, onde efetuámos uma paragem técnica para reabastecimento dos tanques de carga, antes de aproarmos a Lisboa. A estadia nas Canárias foi só durante o tempo necessário e suficiente para a operação de embarque do combustível, inferior a 12 horas, no dia 28 de março, durante o arco diurno.



Faltava a reta final. Foram cerca de 66 horas a navegar, com mar bastante alterado, até entrarmos na baía do Tejo em 31 de março, por volta das 12 horas. O navio chegava à BNL, cumprindo a maior missão de sempre ao serviço de Portugal. Era sábado de Páscoa, no cais estava a receber o navio o Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, conjuntamente com os familiares e amigos dos 81 elementos da guarnição. A emoção pairava no ar e todos tínhamos presente a sensação do dever cumprido.

A missão estava concluída com relevância nas distintas dimensões da sua execução: da política, da diplomática, das operações, da estratégia, da segurança internacional, da cultura e da economia. E, como escreveu o então Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Silva Ribeiro, no Livro de Honra do navio aquando da sua visita em 9 de fevereiro, “...Numa missão: a mais longa e, porventura, a de maior alcance político e estratégico, que este navio realizou enquanto NRP...”.

NRP ZAIRE

MISSÃO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Depois de ter largado da Base Naval de Lisboa a 3 de janeiro, o NRP *Zaire* prossegue a sua missão no arquipélago de São Tomé e Príncipe.

No dia 20 de fevereiro, o navio e a sua guarnição contaram com a presença do Presidente da República Portuguesa e Comandante Supremo das Forças Armadas, Prof. Marcelo Rebelo de Sousa, que, acompanhado pelo Presidente da República de São Tomé e Príncipe, Evaristo Carvalho, visitaram o navio e assistiram à demonstração do projeto de capacitação da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe.

Durante a permanência naquele país, o navio tem executado diversas tarefas que visam transmitir e aperfeiçoar o conhecimento dos militares santomenses que irão constituir a futura guarnição do navio, efetuando periodicamente um vasto conjunto de instruções e exercícios práticos. Paralelamente, uma equipa de dez fuzileiros portugueses tem vindo a ministrar um curso de abordagem e condução de botes aos fuzileiros de São Tomé e Príncipe que serão parte da guarnição do navio e que, além das tarefas habituais a bordo, ficarão com as valências de abordagem e proteção do navio, bem como de operação e manutenção de botes e motores fora de borda.

Além do intenso empenhamento com os militares de São Tomé e Príncipe, durante os meses de fevereiro e março o navio participou no exercício African Nemo 18, realizando várias ações de abordagem com a fragata francesa FS *Lavallé*, num exercício de interoperabilidade com o navio patrulha oceânico *Amazonas*, da Marinha do Brasil, e no exercício internacional Obangame Express 18, organizado pelos Estados Unidos da América, que visa promover a segurança marítima na área do Golfo da Guiné, onde efetuou uma ação de abordagem ao navio dos Camarões CNS *Dipikar* e realizou um exercício com a fragata francesa FS *Premier L'Her*, onde foi efetuada uma operação com os fuzileiros de São Tomé que estão frequentar o curso de abordagem.

Estas ações conjuntas têm reforçado o trabalho efetuado e constituíram uma excelente oportunidade de treino com outras Marinhas amigas.

Ressalta, deste empenhamento coletivo, a forte motivação e o sentimento de orgulho e satisfação que vem sendo demonstrado, no dia a dia, pelos militares do setor do Comando Naval empenhados neste projeto, na certeza que estão a capacitar a



Demonstração do pelotão de abordagem à comitiva que visitou o NRP Zaire.



Exercício conjunto com o navio patrulha Amazonas da Marinha do Brasil.

Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe com os conhecimentos técnico-científicos necessários ao cumprimento eficaz das futuras missões e, simultaneamente, a dotarem os seus militares com os mesmos princípios e valores que caracterizam os militares da Marinha Portuguesa.



Colaboração do COMANDO DO NRP ZAIRE



INSTREX 181

No período de 5 a 16 de março, a Força Naval Portuguesa (FNP) realizou o exercício INSTREX 181, contando com a participação de aproximadamente 560 militares. Sendo este o primeiro exercício naval de 2018, os principais objetivos compreenderam o desenvolvimento das competências do Estado-Maior da FNP para a condução de operações navais, com especial foco nas operações anfíbias, antissubmarinas, antiaéreas, antissuperfície, guerra eletrônica e apoio às operações especiais.

Este exercício permitiu fomentar o treino das unidades navais, de fuzileiros e de mergulhadores, constituindo-se numa ação basilar na prossecução dos padrões de prontidão operacionais definidos para a esquadra. O treino das guarnições ao nível dos desempenhos é, a par do aprontamento do pessoal e do material, um dos três pilares fundamentais que garantem a correta prontidão das forças e unidades operacionais, de forma a que possam ser empregues nos mais diversos cenários, desde as operações de alta intensidade até às de segurança marítima.

O INSTREX 181 dividiu-se em duas fases: uma primeira fase de terra em que as unidades navais permaneceram atracadas na Base Naval de Lisboa e, como preparação para a fase de mar, foram desenvolvidos vários exercícios em ambiente de simulação, quer no simulador de navegação quer no simulador tático. Aproveitando esta fase de terra, foram também treinados procedimentos de abordagem e de defesa de unidades navais atracadas contra ameaça assimétrica subaquática, materializada por militares do Destacamento de Mergulhadores Sapadores nº 1 (DMS1). Terminada a fase de terra, no dia 12 de março iniciou-se a fase de mar do INSTREX 181, que consistiu na execução de um programa de diversos exercícios bem definidos no espaço e no tempo, os quais foram aumentando gradualmente de complexidade, culminando no último dia com a realização de um exercício de cenário livre¹ que combinou todas as valências anteriormente treinadas.

No que concerne aos meios e unidades participantes no exercício, foram integrados diversos meios da esquadra, nomeadamente, o NRP *Corte Real*, como navio-chefe, o NRP *D. Francisco de Almeida*, o NRP *Figueira da Foz*, o NRP *António Enes*, o NRP *D. Carlos I* e o NRP *Arpão*. Participaram também uma força de fuzileiros, que se consubstanciou na força anfíbia de desembarque, dois destacamentos de mergulhadores, o Destacamento de Ações Especiais e meios da Força Aérea Portuguesa, nomeadamente, aeronaves de caça F-16 e de patrulha marítima P-3C CUP+. A bordo do NRP *Corte Real*, esteve embarcado o Comandante da FNP, CMG Pessoa Arroiteia, e respetivo Estado-Maior, perfazendo um total de vinte e seis elementos.

Colocando agora em evidência a segunda fase do exercício (fase de mar), destaca-se o desafio permanente colocado pela presença de condições meteo-oceanográficas adversas, colocando à prova a resiliência dos militares embarcados e a capacidade constante de adaptar a condução do exercício, sem descurar a prossecução dos objetivos delineados.

A FNP desenvolveu assim a sua atividade em águas nacionais do continente, num cenário fictício de projeção para uma região assolada por elevada instabilidade social e política, cumprindo com uma determinação da comunidade internacional e tendo como principal missão garantir uma resposta rápida e eficaz em cenário de crise. O referido cenário fictício procurou replicar situações reais que permitissem o treino em todo o espectro das componentes convencionais da guerra aérea, de superfície



e submarina, com vista ao incremento das perícias e competências dos navios em força. Foi ainda dado destaque à vertente de operações de segurança marítima, com a projeção do pelotão de abordagem por meios orgânicos (helicóptero e semirrígida) a fim de serem realizadas vistorias a navios suspeitos, garantindo a manutenção de uma zona de exclusão marítima, a qual abrangia a aproximação e a entrada dos portos de Setúbal e Sines.

Contando com a interação do submarino *Arpão*, foram realizadas diversas ações no âmbito da luta antissubmarina, uma das atuais prioridades da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), tendo este meio sido empenhado sobretudo na perspectiva de força opositora, potenciando assim o treino contra uma ameaça do ambiente de subsuperfície. Neste âmbito destaca-se a excelente participação dos meios aéreos de asa fixa (P-3C CUP+) da Força Aérea e de asa rotativa (*Lynx* MK95) da Marinha,





cuja integração com diversas unidades de superfície tem sido uma oportunidade rara de treino nos últimos anos e que no INSTREX 181 ocorreu por diversas vezes, permitindo o incremento das perícias de coordenação e interoperabilidade nesta área.

A coordenação entre os meios de superfície e aéreos foi apanágio deste exercício, sendo um bom exemplo disso a série de busca e salvamento marítimo (SAREX) realizada ao largo de Sesimbra logo no primeiro dia de mar, que contou com a busca, deteção e recolha de um naufrago, largado por helicóptero, após um procedimento rigoroso de passagem de informação. Foi ainda possível a realização de treinos de operações de voo, importantes para a manutenção das certificações das tripulações dos destacamentos de helicópteros e das equipas de bordo.

No âmbito da marinharia e manobra, apesar da ausência do reabastecedor de esquadra em operação fora de área, realizou-se um treino de aproximações para reabastecimento no mar entre as fragatas *D. Francisco de Almeida* e *Corte Real* e também treino de manobra de reboque entre a corveta *António Enes* e o navio de patrulha oceânica *Figueira da Foz*.

Foi ainda desenvolvida uma operação de projeção de força, consubstanciada no desembarque faseado de uma equipa de mergulhadores para relato das condições das praias de desembarque, de uma equipa de reconhecimento dos fuzileiros para esclarecimento e relato do cenário tático no terreno, e, por fim, a projeção da força de desembarque a qual teve como objetivo garantir a segurança e controlo de um porto que permitisse, posteriormente, servir de ponto de apoio logístico das restantes operações em terra.

Adicionalmente aos exercícios de guerra convencional, foram realizadas diversas séries de ciberdefesa, controladas pela Direção de Tecnologias de Informação e Comunicação (DITIC), envolvendo todas as unidades da força, com o intuito de verificar os procedimentos internos e reações a este tipo de ameaça, cada vez

mais real, a qual, sendo efetiva, poderá reduzir significativamente a capacidade de comando e controlo das forças envolvidas.

Em complemento, o INSTREX 181 serviu ainda de palco para atividades na área da experimentação e desenvolvimento, sendo de realçar o teste, com elevado sucesso, de um sistema de monitorização do panorama tático anfíbio, o qual permitiu partilhar, em tempo real, a mesma imagem entre as forças em terra, dois navios e o comando operacional (Comando Naval), além de ter provado ainda que é uma excelente ferramenta de comando e controlo para operações anfíbias e terrestres.

Por fim, a força naval recebeu a visita do Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, que assistiu ao exercício anteriormente referido de cenário livre, em ambiente de multiameaça, o qual culminou com uma abordagem com oposição, realizada pelo Destacamento de Ações Especiais (DAE), a um navio considerado suspeito, com reféns a bordo. Foi assim conduzida uma operação de resgate (HRO²) que contou com a participação de forma coordenada de duas fragatas, dois helicópteros *Lynx* MK95 e uma aeronave de patrulha marítima P-3C CUP+.

“O INSTREX 181 foi o primeiro exercício de média dimensão do corrente ano, o qual permitiu à Força Naval Portuguesa, com o apoio da Força Aérea, incrementar as suas competências e manter os padrões de prontidão operacionais que lhe permitem ser empregue numa vasta diversidade de operações navais e conjuntas, em qualquer parte do espaço estratégico de interesse nacional”, reforçou o Comandante da FNP, CMG Diogo Arroiteia.



Colaboração do **COMANDO NAVAL**

¹ Apesar de ser conhecida a ameaça, a hora e local em que esta surge é inesperada.

² HRO – Hostage Rescue Operation

EXERCÍCIOS

REAL THAW 18 / RAMSTEIN GUARD 01-18

No início do mês de fevereiro, a Marinha participou nos exercícios *REAL THAW 18* (RT18) e *RAMSTEIN GUARD 1* (RG1), que decorreram no período de 29 de janeiro a 9 de fevereiro de 2018.

O RT18 é o maior exercício tático anual da Força Aérea Portuguesa (FAP), planeado e conduzido pelo Comando Aéreo, cuja coordenação foi realizada a partir da Base Aérea Nº 5 (BA5), em Monte Real. Este ano, contou com a participação de 30 aeronaves nacionais e de países aliados, com a principal finalidade de treinar, qualificar e aprontar as forças e unidades operacionais que, no conjunto das missões das Forças Armadas e do plano estratégico dos interesses nacionais e das alianças internacionais nos quais o país está incluído, possam vir a participar em operações militares nos mais diversos quadros de cooperação internacional (NATO, EU, ONU e CPLP) e cumprir as exigentes missões nela atribuídos. Para além da FAP, participaram, a nível nacional, a Marinha e o Exército, contando, a nível internacional, com a presença de meios aéreos e terrestres dos Estados Unidos da América (EUA), Espanha, França, Dinamarca, Holanda e da NATO.

Neste sentido, foi concebido um cenário simulado para o exercício, com o objetivo de criar situações realistas e complexas, a fim de se obter um ambiente multinacional operacional entre os vários ramos das Forças Armadas, semelhante ao das atuais operações militares internacionais, que proporcionem condições às forças participantes para executar este tipo de operações de forma eficaz e eficiente.

Paralelamente à realização do RT18, decorreu o exercício RG18, sob a égide do Comando da componente Aérea da NATO (*Air Command*), contando com os meios do *Joint Electronic Warfare Core Staff* (JEWCS) da NATO, cujo objetivo foi treinar e certificar as forças participantes num ambiente operacional sob fortes interferências eletrónicas, com recurso ao módulo de guerra eletrónica (*Transportable Radar Communications Jamming and Simulation Van* – TRACSVAN). Ao contrário de anos anteriores, em que este equipamento e a respetiva equipa de operadores embarcavam num meio naval, estes foram colocados num ponto em terra, na área militar do farol do Penedo da Saudade, na Nazaré. O TRACSVAN possui a capacidade de interferir no espectro eletromagnético, deteriorar as comunicações e informação obtida dos radares, interferir nas ajudas à navegação, reduzindo a eficácia dos sistemas de vigilância, comando e controlo. A interação com os meios navais permitiu explorar técnicas, táticas e procedimentos no âmbito da guerra eletrónica.

Foi ativada uma força naval adicional com a designação de TG 443.22, constituída pelo NRP *Bartolomeu Dias*, como navio-chefe, e pelo NRP *Corte Real*, contando ainda com o apoio do NRP *António Enes*, atribuído ao Dispositivo Naval Padrão (DNP), com missão de busca e salvamento na *Search and Rescue Region* (SRR) Lisboa, entre os dias 27 de janeiro e 22 de fevereiro, participando no exercício, entre os dias 6 e 8 de fevereiro, com a finalidade de exercitar as capacidades em operações navais, com foco no ambiente aeronaval, executando com segurança o plano de seriado aprovado, que permitisse otimizar as oportunidades de treino no mar.

Comandada pelo CFR Sousa Miranda (CTG 443.22), Comandante do NRP *Bartolomeu Dias*, a força naval nacional explorou, nos recursos disponíveis, a oportunidade para validar e consoli-



dar os procedimentos de comando e controlo adotados e implementados, que contribuem para um conhecimento situacional do espaço marítimo de maior realce.

O programa seriado permitiu abranger um leque diversificado de áreas, contemplando séries de luta de superfície, de defesa antissubmarina e, principalmente, de defesa aérea e de guerra eletrónica, rentabilizando a presença dos diversos meios envolvidos e constituindo-se como uma excelente oportunidade de instrução para o estágio de embarque do curso de especialização de oficiais, tendo embarcado 17 oficiais a bordo do NRP *Bartolomeu Dias* e do NRP *Corte Real*.

Esta missão foi, mais uma vez, cumprida com sucesso e em segurança, com um desempenho pautado pelo rigor e profissionalismo de todos os militares envolvidos, permitindo, durante as séries realizadas num âmbito conjunto e combinado, desenvolver ações de resposta militar prontas para garantir a defesa do território nacional e a proteção dos interesses nacionais onde tal seja necessário, e, conseqüentemente, “Servir Portugal no mar, com relevância, construindo a Marinha do futuro”.

Colaboração do **COMANDO DO NRP BARTOLOMEU DIAS**

NRP BARTOLOMEU DIAS

SIGHT SURVEY

As fragatas da classe *Bartolomeu Dias* têm previsto realizar, a partir do primeiro semestre de 2018, um programa de modernização designado de *Mid-Life Upgrade* (MLU). Este programa tem como objetivo estender a vida útil dos navios até 2035, eliminando a sua obsolescência técnica e logística, bem como proceder à atualização e edificação das valências necessárias, de forma a cumprir com os requisitos operacionais definidos pelas organizações de que Portugal é membro, casos da NATO e da União Europeia.

Esta modernização permitirá ao navio, para além de estender o tempo de permanência ao efetivo da esquadra de navios combatentes da Marinha Portuguesa, aumentar as suas capacidades de atuação e resposta, para que, a partir de 2020, possa ser empenhado num leque mais abrangente de missões combatentes e não combatentes, no âmbito estratégico nacional e internacional, conjunto e combinado, e, sucessivamente, garantir, através da sua flexibilidade, versatilidade e resiliência, o empenhamento operacional nos diversos compromissos assumidos por Portugal.

De forma a garantir a execução deste programa, foi assinado um acordo, designado por *Working Arrangement for M Frigates Upkeep Project* (WA Upkeep), entre os Ministros da Defesa da Holanda, da Bélgica e de Portugal, numa perspetiva de partilha de custos e em concordância com o definido num *memorandum* de entendimento entre os países que operam os mesmos meios (*M-class Frigate Users – MFG MoU*).

Neste enquadramento, o NRP *Bartolomeu Dias*, no início do presente ano, entre os meses de janeiro e fevereiro, realizou na Base Naval de *Den Helder*, na Holanda, país onde esta classe de navios foi construída, a última avaliação de condição da plataforma e sistemas de armas e sensores, no âmbito do projeto MLU.

Esta avaliação em 2018 recaiu nos sistemas e sensores de comando, controlo e comunicações de que o navio dispõe e que sofrerão alterações durante a MLU, e ocorreu após se ter realizado no ano de 2017, no mesmo período, a primeira avaliação que incidiu na área da plataforma, com enfoque nos sistemas propulsores e de governo, nos quais estiveram abrangidas provas de mar, a avaliação da parte das indústrias privadas subcontratadas pelo estaleiro responsável pela execução do projeto MLU (*Royal Netherlands Navy Directorate of Material Sustainment – DMI*).

Acompanhados pelo Grupo de Projeto do *Mid-Life Upgrade* (GP-MLU), que faz a ligação entre a Marinha Portuguesa e a Holandesa para este desafiante projeto, e pelos militares do navio, pertencentes aos diferentes departamentos de bordo e áreas funcionais que foram observadas, esta última avaliação antes da entrada em fabricos no estaleiro holandês decorreu durante três semanas, tendo sido cumpridas as metas planeadas. Durante este período, em que a fragata permaneceu na Base Naval de *Den Helder*, foram realizadas diversas visitas para verificação do estado da plataforma, por parte das empresas e estaleiros subcontratados pelo estaleiro DMI, ligados às áreas da propulsão e governo, distribuição de energia, equipamentos auxiliares e, principalmente, dos sistemas de deteção e identificação e sistemas de armas de bordo.

Aproveitando a presença na base naval de *Den Helder* de unidades navais que dispõem de sensores e sistemas semelhantes aos que o navio, depois da MLU, irá ter ou estará preparado para



receber, foi possível, tal como ocorrera no ano transato, realizar visitas para recolha de informação que possa ser útil e proveitosa para os militares portugueses que irão operar estes equipamentos e garantir a sua correta manutenção a bordo.

Para além disto, foi ainda possível realizar e desenvolver várias atividades de treino na área de operações, com outros meios atracados na Base Naval de *Den Helder* e nas instalações militares holandesas (simulador de navegação – SIMNAV), das quais se ressalva a realização de exercícios para a equipa de pilotagem, com realce para a navegação em águas restritas. Estas séries constituíram uma oportunidade única e uma mais-valia, quer para os elementos participantes, quer para o próprio navio, uma vez que o SIMNAV da Marinha holandesa não só recree um ambiente mais autêntico da classe *Bartolomeu Dias*, como poderá ser utilizado durante todo o período de execução da MLU, contribuindo para a melhoria e proficiência naquelas áreas.

Em abril do presente ano, o navio regressou à Holanda, iniciando no princípio de maio a fase final da modernização com a entrada em fabricos, tendo em vista a remodelação e modernização dos sistemas de armas e sensores e alguns dos equipamentos ligados à propulsão, governo e distribuição de energia, processo que decorrerá até meio do próximo ano. Durante estes períodos, o navio terá permanentemente na Holanda determinados militares de bordo, que receberão formação específica, nas suas áreas, sobre os novos sistemas do navio, de modo a que, no segundo semestre de 2019, se inicie a fase de treino já com a guarnição completa. Está previsto o NRP *Bartolomeu Dias* regressar a Portugal no início de 2020, após terminar o projeto MLU.

Colaboração do **COMANDO DO NRP BARTOLOMEU DIAS**

A DIMENSÃO HUMANA DA **AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL****DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA**

A missão da AMN traduz-se num quadro amplo e diversificado de competências exercidas nos espaços costeiros, dominiais, portuários, balneares e em águas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, através de uma ação multifuncional destinada a garantir o cumprimento da lei, e que, em termos materiais, privilegia a salvaguarda da preservação e proteção dos recursos, da segurança da navegação, do salvamento, socorro e assistência a tripulantes, marítimos e meios náuticos, bem como, no essencial, destinada a contribuir para que o exercício das atividades mercantis, piscatórias e náutico-desportivas e recreativas se desenvolva em segurança.

A AMN tem como órgãos executivos, técnicos e operacionais a Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), e sua estrutura desconcentrada, designadamente as Autoridades Marítimas Locais (AML), onde se inserem os Departamentos Marítimos, as Capitánias dos Portos e suas Delegações Marítimas, e a Polícia Marítima (PM).

Está legalmente cometida à DGAM a direção, coordenação e controlo das atividades exercidas por aqueles órgãos, bem como dirigir a atividade das suas direções técnicas, nomeadamente, a Direção de Faróis (DF), o Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), o Serviço de Combate à Poluição do Mar (SCPM) e a Escola da Autoridade Marítima (EAM).

A sua ação tem permitido projetar uma imagem de competência que ajudou a difundir um sentimento de utilidade pública e de credibilidade externa. Para o efeito, constituiu-se num conjunto de militares, de militarizados e de civis competentes e motivados, que têm servido a instituição ao longo dos anos, procurando, em todas as circunstâncias, pautar a sua atuação pela qualidade e rigor do serviço público que prestam à comunidade, nomeadamente:

- Capacidade de intervenção própria ou em coordenação com outras entidades com competências no mar;
- Cooperação com os atores nacionais com competências nos assuntos do mar;



Foto: SAJ A Ferreira Dias

- Relevância do fator tecnológico na eficiência e eficácia dos resultados;
- Rentabilização da aplicação dos recursos financeiros na renovação e manutenção dos meios e infraestruturas;
- Saber e experiência no exercício da Autoridade Marítima. 

SERVIÇO DO COMBATE À POLUIÇÃO DO MAR

A vigilância permanente e o apoio dos meios da Marinha são fundamentais para a preservação dos oceanos.

O treino e a formação constantes resultam em níveis de prontidão adequados para a resposta a eventuais incidentes de poluição. 



DIREÇÃO DE FARÓIS

Tendo presente que o capital intelectual é o somatório de tudo o que se sabe, consideramos que o valor agregado da guarnição é o nosso maior património. Assim, o desafio tem sido potenciar o conhecimento coletivo, para que este seja superior à soma dos conhecimentos individuais. Entendemos que a diversidade técnico-profissional das pessoas que desenvolvem a sua atividade na Direção de Faróis (DF), militares, militarizados e civis, num total de 104 elementos, constitui uma enorme vantagem na capitalização deste conhecimento coletivo. Ao longo da sua existência a DF tem tido vários desafios e alguns de elevada complexidade, mas através da resiliência, da partilha do valor agregado, da formação e de um elevado espírito de equipa tem sido possível superá-los de forma eficaz e eficiente. São exemplos disso a capacidade de adaptação à automatização dos faróis, em resultado dos avanços tecnológicos, com uma significativa redução de efetivos do quadro de faroleiros, bem como a operacionalização e manutenção da rede nacional de GPS diferencial (DGPS) e o contributo na edificação e operacionalização do sistema *Costa Segura*.

Ao longo de quase um século de existência, a Direção de Faróis tem sido capaz de se adaptar às várias vicissitudes resultantes dos avanços tecnológicos, do ajustamento do mapa de pessoal e de abraçar novos desafios.



INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

O Instituto de Socorros a Náufragos (ISN) responde com prontidão, cumprindo o objetivo contínuo de SALVAR MAIS E MELHOR. Tem a responsabilidade de realizar auditorias nas praias incidindo sobre as condições de segurança dos banhistas.

No âmbito de uma das parcerias do ISN para as praias durante a época balnear, são realizadas campanhas de sensibilização relacionadas especificamente com um dos maiores riscos que ocorrem nas praias marítimas: os agueiros.



Elementos do ISN em manobras de reanimação durante um exame específico de aptidão técnica ao módulo adicional de condução de motos todo-o-terreno.



Ação de treino de governo de embarcações testando manobras de acostagem a embarcações em movimento.



Ação de treino de natação de sobrevivência em zona de rebentação.

A DIMENSÃO HUMANA DA **AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL****POLÍCIA MARÍTIMA**

Fotos: António Manuel Loureiro de Sousa

FISCALIZAÇÃO NUMA PERSPETIVA DE PROXIMIDADE

A Polícia Marítima (PM), como polícia de especialidade no âmbito da AMN, e no quadro de matérias do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), é um órgão de polícia e de polícia criminal que garante, e fiscaliza, o cumprimento das leis e regulamentos nos espaços integrantes do Domínio Público Marítimo (DPM), em áreas portuárias e nos espaços balneares, bem como em todas as águas interiores sob jurisdição da AMN e demais espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, devendo preservar a regularidade das atividades marítimas.

Compete à PM, como polícia de especialidade que exerce funções nos espaços de jurisdição da AMN, executar ações de policiamento, fiscalização e vigilância, fazendo cumprir o Edital de Praia e demais normas e regulamentos em matéria de assistência a banhistas, e executar medidas de fiscalização e de polícia nos espaços balneares.

A ação direta dos elementos da PM, efetuada maioritariamente numa perspetiva de proximidade com os diversos intervenientes e responsáveis pelas atividades desenvolvidas no domínio público marítimo, designadamente nos espaços balneares e nas águas interiores sob jurisdição da AMN, revela-se da maior importância para o cumprimento dos objetivos e sucesso da ação da Polícia Marítima, como polícia de especialidade no âmbito da AMN. Neste contexto, salientam-se as mais de 100.000 ações de fiscalização que, em média, são efetuadas anualmente pela PM.

PROTEÇÃO E PRESERVAÇÃO DO MEIO MARINHO

Igualmente relevante é a aplicação, por parte dos elementos da PM, das medidas que, no âmbito da proteção e preservação do meio marinho, se inserem no âmbito da repressão de atos ilícitos e do combate à poluição do mar. Ao fiscalizar o cumprimento dos regimes legais em matéria de pescas, aplicando as medidas cautelares que sejam definidas pelo Capitão do Porto, os elementos da PM contribuem, na sua atividade diária, para conservação do meio marinho no que respeita a recursos vivos e inertes.

FISCALIZAÇÃO NO MAR

A fiscalização das embarcações de pesca no mar constitui um dos elementos diferenciadores da ação da PM. Desta ação, realizada muitas vezes num contexto de significativa adversidade resulta um efeito dissuasor da maior importância, para o qual contribui a boa preparação e especificidade dos elementos da PM. O esforço de fiscalização no mar é um dos vetores de atuação mais relevantes da PM, sendo que, por ano, são realizadas, em média, mais de 10.000 ações de fiscalização no mar.

COOPERAÇÃO NO CONTROLO E VIGILÂNCIA DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS

No domínio das fronteiras, compete à PM, em colaboração com outras entidades nacionais, nomeadamente a Marinha, a Força Aérea Portuguesa e a Guarda Nacional Republicana, exercer vigilância da Fronteira Marítima Nacional, consequentemente da fronteira externa da União Europeia (Espaço Schengen). Em termos internacionais, desde 1 de abril de 2014 que a PM tem vindo a participar com a Agência FRONTEX no controlo de fronteiras marítimas no mar Egeu, salvando vidas e contribuindo para a segurança marítima. Esta participação tem sido muito estimulante e dignificante para a PM, tendo os agentes destacados para esta missão sido chamados a resgatar milhares de migrantes que tentam chegar à Europa por mar, em condições dramáticas e de enorme insegurança.

MERGULHO FORENSE

O Grupo de Mergulho Forense (GMF) é uma unidade especial da PM vocacionada, preparada e treinada para executar missões subaquáticas, designadamente buscas, no âmbito forense, a cais, obras vivas de navios e embarcações. O GMF executa ainda buscas na área molhada para a deteção, localização e remoção de cadáveres, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas proibidas, veículos ou objetos que tenham sido usados, sejam o produto ou se destinem a ser usados na atividade criminosa, assegurando a preservação e obtenção dos meios de prova com vista à realização das finalidades do processo, cooperando, sempre que solicitado, com as autoridades de polícia científica e judiciária, coadjuvando-as na prossecução das finalidades do processo.

Para além das respetivas competências e áreas de atuação no âmbito do mergulho forense, o GMF executa, quando solicitado, trabalhos de salvação marítima, vistorias e reparações subaquáticas em embarcações afetadas à Autoridade Marítima.

ATUAÇÃO EM SITUAÇÕES DE ELEVADO RISCO NO MAR

O Grupo de Ações Táticas (GAT) da Polícia Marítima é uma unidade de reserva estratégica da PM, altamente treinada e disciplinada, especialmente equipada para executar ações policiais não convencionais, reduzindo o risco associado a uma situação de emergência ou ataques coordenados a alvos específicos.

SER JURISCONSULTO

O processo de construção profissional de um jurisconsulto público passa por três vertentes primordiais: um quadro axiológico sólido, o desafio intelectual que lhe é colocado em permanência, e o enquadramento funcional e de aprendizagem que lhe é dado ter no seu crescimento; ora, aproveitando os ensinamentos dos meus velhos mestres, precursores únicos no pensamento jurídico, e bem assim relevando a importância de uma ilustre escola de oficiais de Marinha que me transmitiram, nos primeiros anos de serviço, os grandes princípios que, penso, soube moldar à minha área técnico-científica, sei que cresci, na Marinha e na Autoridade Marítima Nacional (AMN), com os valores certos. Ao fim de mais de 27 anos de serviço, sempre na mesma Instituição, tenho que afirmar, com orgulho, que integrei a importância prioritária daquelas vertentes, tendo-me empenhado em crescer numa área de especialidade que, num Estado geomorfologicamente costeiro, é única, na qual, com esforço, dedicação e espírito de prosseguir o Interesse Público e o Bem Comum, podemos fazer alguma diferença e Servir a sociedade.

E Servir, em especial, naquilo que mais pode dignificar um jurisconsulto público: participar no processo legislativo, contribuir para conceber as leis que nos enquadram, determinam e regulam. É isso, no fundo, que de facto nos importa: servir a **Causa Pública**.

Se tivermos este sentido último, na nossa vida profissional, como móbil inelutável e diferenciador, somos firmes nas convicções, sólidos na perseverança, seguros nas motivações, e resistimos a tudo e a todos, até a convites hierarquicamente muito desafiantes de outros departamentos de Estado.

Na dogmática jurídica pública, é essencial perceber-se isto: há um conjunto basilar de princípios que têm que caminhar lado a lado; de entre eles, é vital cumprir e apreender o determinante que resulta do princípio da legalidade e do princípio da prossecução do interesse público. É isso que aprendemos; é isso que ensinamos.

Na AMN, temos, entre todos, sabido construir uma escola de jurisconsultos especialistas, vários já com mais de 17 anos de serviço, e que são um fio condutor, sólido e permanente, de um percurso funcional lógico e consequente. As premissas dessa escola fundam-se em processos de estudo, experiência profissional, critérios metódicos, crescimento intelectual e solidez curricular, formativa e sustentada, também, em experiência internacional. Este é, sei-o, o melhor exemplo que podemos transmitir aos mais novos que entendam seguir caminhos similares, garantindo-lhes, com estes exemplos, que a Marinha é uma Casa-mãe que permite crescer, caminhar e construir uma carreira.

Na AMN, encontram um percurso de estudo, rigor, dedicação, exigência e permanente desafio, onde, com empenho, sapiência e galhardia, podemos construir uma reputação profissional, com impacto fora de portas, até a nível académico, como temos tido aqui inúmeros exemplos ao longo dos anos.

Depois, é o papel da motivação matricial de cada um. No meu caso, outra das premissas nucleares que defini para mim próprio ter como exemplo referencial saber honrar, é o prosseguir na senda de serviço público de – no imediato, apenas para referir estas – 3 gerações dos meus antecessores familiares, todos eles, digo-o com infundável orgulho, condecorados publicamente nas suas áreas de actividade. Este facto honra-me, responsabiliza-me, e induz-me a ser cada dia melhor, para saber estar à altura dos meus antepassados e do serviço que prestaram ao Estado.

Foi isto tudo, que aqui testemunho na brevidade destas palavras, que me fez ficar. Crescer e aprender na Marinha. **A minha Casa de sempre**. Do que já fiz, e do muito que ainda vou fazer.



Dr. Luís da Costa Diogo
DIRETOR JURÍDICO DA DGAM

N.R. Os autores não adotam o novo acordo ortográfico.



Foto: ISAR ETC Silva Parracho

Testemunho de um jurista que saiu da Marinha, e regressou:

“Este meu regresso à Marinha, e especificamente à Autoridade Marítima (AM), há 15 meses, é visto, por mim, como um motivo de enorme orgulho, além do notório desafio intelectual que encerra, voltando assim a uma organização que me dirigiu um convite para regressar, constituindo este um factor diferenciador que, porque me honra profissionalmente,

entendo como um elemento que me distingue.

Importa salientar que ingressei na Marinha em 2008, exercendo funções, então, como militar em regime de contrato, na AM, até atingir o termo do meu contrato.

No período de, aproximadamente, 1,5 ano, que se seguiu àquela fase, exerci inicialmente funções no sector privado, predominantemente de consultoria, até que, em inícios de 2016, surgiu uma oportunidade de regressar à Administração Pública, honrando a minha tradição familiar de contribuir para a causa pública, em especial ligada à área da Defesa e da Segurança Interna, pelo que a Marinha sempre seria um des-

tino natural atendendo ao vasto leque de áreas funcionais em que as minhas valências podem ser empenhadas, bem como à matriz de valores que assumo, estando mesmo a prosseguir os meus estudos de doutoramento numa área ligada a este sector público.

Aliás, entendo que o período de 1 ano antes deste meu regresso à Marinha, cumprido num departamento do Estado com intervenção em áreas complementares às da AM, que então me seleccionou e atribuiu tarefas de responsabilidade, são como uma menção honrosa e um sinal identificador que poderá ter utilidade para outros servidores da Marinha, pois sensibiliza-nos para o reconhecimento de algo que entendo ser uma premissa: o termos uma formação de excelência com valores de ética profissional, transparência, rigor, sentido de equipa, e um profundo respeito pela sociedade, a qual temos bem firme nos nossos quadros de princípios como juristas.

Atenta a amplitude de matérias que temos que estudar, e bem assim as sedes de responsabilidade, nacionais e internacionais, onde temos que defender as nossas posições, encaro o ser jurisconsulto nesta Casa como um **desafio intelectual único e uma honra acrescida**, sendo uma função que quero dignificar.”



Tiago Benavente

A DIMENSÃO HUMANA DO SETOR CULTURAL DA MARINHA



O Mar tem para os portugueses uma dimensão cultural muito importante e a Marinha coloca grande empenho no fomento da cultura marítima portuguesa, tarefa que se encontra a cargo de um conjunto diversificado de órgãos. A Comissão Cultural de Marinha tem por missão apoiar a representação institucional e a comunicação estratégica da Marinha, divulgar e garantir a preservação da sua memória histórica e contribuir para o desenvolvimento científico e cultural nacional, no âmbito do mar e das ciências náuticas, competindo-lhe dirigir as atividades dos Órgãos de Natureza Cultural (ONC).



Gabinete de Divulgação da CCM



Criado em 1898 pelo Rei D. Carlos, o Aquário Vasco da Gama assegura a exposição de exemplares vivos em aquários e aquaterrários, de coleções oceanográficas ou de outra natureza relacionadas com a biologia marinha, desenvolvendo atividades de investigação no domínio da fauna e da flora aquáticas e promovendo o interesse pela Aquariologia.



A Banda da Armada visa assegurar a participação no cerimonial militar da Marinha, no protocolo de Estado e em atividades de caráter cultural, no âmbito da música, na Marinha e na sociedade civil.



A Biblioteca Central de Marinha promove o tratamento e conservação do património bibliográfico e arquivístico de natureza histórica da Marinha, contribuindo para o estudo e investigação de temas relativos à Marinha e ao Mar.



O Museu de Marinha, criado em 1863, assegura a conservação e exposição dos objetos de valor histórico, artístico e documental do património da Marinha, ou confiados à sua guarda, que constituam documentos do passado marítimo dos portugueses e dos serviços por si prestados à civilização e ao progresso da humanidade.



Pólo Museológico associado ao Museu de Marinha, este Navio tem a particularidade de exigir dos seus colaboradores grande polivalência, visto haver a necessidade de possuir sólidos conhecimentos técnicos nas áreas de marinharia e carpintaria como só este histórico Navio exige.



O Planetário Calouste Gulbenkian assegura a promoção do interesse pela astronomia, através da divulgação dos conhecimentos científicos relativos ao Universo, junto do público em geral e da comunidade escolar em particular.



A Revista da Armada tem por missão assegurar a edição e distribuição da publicação oficial da Marinha, constituindo uma fonte de informação importante para todos aqueles que servem e se interessam pelos assuntos da Marinha.

NRP POLAR

DISCOVERIES RACE 2017 – 1ª EDIÇÃO



O NRP *Polar* participou, entre 27 de agosto e 2 de setembro de 2017, na 1ª edição da regata internacional *Discoveries Race 2017*, regata em homenagem aos descobridores portugueses e espanhóis, percorrendo em 6 dias as cerca de 740 milhas náuticas que separam Lisboa/Cascais e *Las Palmas – Gran Canaria* (ESP), no âmbito do tradicional Cruzeiro de Instrução de Verão dos cadetes da Escola Naval (EN).

A regata *Discoveries Race 2017* foi organizada pela *Cofradía Europea de la Vela*, e contou com a participação de 6 veleiros, 3 de Portugal e 3 de Espanha, dos quais 3 navios escola – NRP *Zarco*, NRP *Polar* e *Nautilus*, este último pertencente à Armada Espanhola. Esta regata é um evento desportivo náutico a ser realizado a cada 2 anos e pretende ser uma homenagem aos países europeus descobridores, com objetivos de promoção do desporto e intercâmbio cultural e económico, bem como desenvolver e fomentar a compreensão e amizade entre as nações participantes, que têm em comum a "paixão pelo mar".

Após o final de cada ano letivo, os veleiros do agrupamento da EN cumprem anualmente o tradicional Cruzeiro de Instrução de Verão (CIV), embarcando cerca de 16 cadetes, para uma viagem de duração aproximada de um mês, normalmente junto da costa portuguesa, da costa sul de Espanha e do arquipélago da Madeira.

Em 2017, o NRP *Polar* foi empenhado no Cruzeiro de Instrução de Verão (CIV-17), embarcando 10 cadetes do 4º ano que, em conjunto com a sua guarnição de 6 militares (2 oficiais, 1 sargento e 3 praças) e um oficial convidado, iria despedir-se da sua base naval, no Alfeite, a 17 de agosto, para uma missão cuja duração teria 40 dias. Os portos inicialmente planeados para o CIV-17 foram os de Portimão, Cascais, *Las Palmas – Gran Canaria* e Funchal, incluindo participação na 1ª edição da regata *Discoveries Race*, com partida da barra do rio Tejo, e chegada ao *Puerto de la Luz*, em *Las Palmas*.

Para a guarnição, não se pode dizer que a missão tenha começado propriamente no dia 17 de agosto. Todos os preparativos iniciaram-se cerca de um mês antes, visando a preparação para o CIV-17 e o sucesso na regata, com ênfase para a segurança do navio, numa das missões mais emblemáticas realizadas pelo NRP *Polar* nos últimos anos.

A partir do dia 10 de agosto, os cadetes escalados para o CIV-17 acompanharam o Imediato e a guarnição do *Polar* no aprontamento logístico do navio para a missão. Confirmou-se o estado do velame, do poleame e de toda a palamenta do navio, foi garantido o reabastecimento de gasóleo e o abastecimento de géneros alimentares, acondicionou-se todo o material a bordo e, por fim, efetuaram-se limpezas profundas e arrumações dos espaços comuns. Paralelamente, os cadetes distribuíram-se pelas suas futuras funções a bordo, mormente pela gestão dos serviços de navegação, comunicações, abastecimento, relações públicas e protocolo, secções técnicas de mecânica, limitação de avarias (LA) e electrotecnia.



1ª FASE – A PREPARAÇÃO

Reunidas as condições necessárias para início da missão, o NRP *Polar* largou do cais 7 da BNL, no dia 17 de Agosto, rumo a Portimão, tirada durante a qual o navio testaria a sua organização de bordo a 3 quartos. Paralelamente, treinaria a organização para as fainas de mastros e velas, algo que, mais tarde, durante a regata, iria definir a capacidade de resposta às variações das condições de vento e de mar. Iniciava-se, portanto, uma fase de "preparativos" pré-regata, durante a qual também se efetuou a rendição do cargo de Imediato, e a sua necessária adaptação ao navio para a regata *Discoveries Race*.

Ao navegar para sul, o *Polar* foi acompanhado pelos usuais ventos e mar de NW da costa ocidental portuguesa, permitindo ao navio velejar com todo o pano numa bolina folgada até ao Algarve. Aqui, no momento de dobrar o cabo de S. Vicente, os cadetes tiveram oportunidade de homenagear o Patrono da EN, tradição centenária da nossa Marinha, através de uma breve alocação ao Infante D. Henrique, grande impulsor da navegação e da expansão portuguesa no séc. XV.

Chegado à Marina de Portimão ao início da tarde de 18 de agosto, o NRP *Polar* juntou-se ao NRP *Zarco*, este último também em missão, e atracaram no cais de honra, onde, pelo seu particular destaque, puderam exibir-se perante os transeuntes, embandeirando em arco e iluminação de gala. Apesar de curta, a estadia permitiu ao navio efetuar um "ajuste fino" em relação aos preparativos levados a cabo na BNL, rematando as faltas sentidas durante a primeira tirada, em especial no que concerne à organização a navegar e respetiva atribuição de encargos. Em Portimão, ambos os veleiros tiveram também oportunidade de realizar um *cocktail* ao pôr do sol, a bordo do NRP *Zarco*, com a presença da Diretora da Marina de Portimão, Dra. Marina Correia, do Capitão do porto de Portimão e respetivo Patrão-mor, de forma a reforçar laços de camaradagem, amizade e cooperação tidas no apoio a estes veleiros desde o passado.

A segunda tirada, efetuada entre Portimão e Cascais, decorreu conforme previsto, dando continuidade à fase de "preparação". Após chegada à Marina de Cascais em 23 de agosto, iniciou-se todo o processo de integração e inspeção pré-regata, com visita das entidades do Comité de Regata (CR) a bordo de todos os veleiros participantes e receção de instruções para a *Discoveries Race 2017*.

Depois de cumprido o criterioso seriado inspetivo por parte do CR, a 26 de agosto, os comandantes do *Polar* e *Zarco* e restantes *skippers* participariam num almoço no Hotel *Vila Galé Cascais*, a convite da *Cofradia Europea de la Vela*, que teve a presença do seu *Gran Maestre*, Eng.º Francisco Quiroga Martinez, juntamente com distintos oficiais da Marinha Portuguesa e altas individualidades portuguesas e espanholas relacionadas com a organização desta regata. Na tarde de 26 de agosto, no âmbito do programa da *Discoveries Race 2017* para Cascais, as tripulações dos veleiros puderam assistir a uma conferência sobre "Cultura Marítima em Cascais", seguida de *briefing* de meteorologia para os dias da regata, culminando com um recital da Orquestra da Câmara de Cascais e Oeiras, sob orientação do maestro *Nikolay Lalov*. Durante esta estadia, todas as tripulações dos veleiros tiveram ainda possibilidade de assistir às famosas "Festas do Mar" de Cascais, e participar na festa *Bye Bye Summer*, nas instalações do Clube Naval de Cascais. Na manhã do dia seguinte, 27 de agosto, iniciar-se-ia a 1ª edição da regata *Discoveries Race 2017*.

2ª FASE – A REGATA

A largada da *Discoveries Race 2017* realizou-se no rio Tejo, a 27 de agosto, em frente ao emblemático *Padrão dos Descobrimentos*. Este momento atraiu inúmeras embarcações que quiseram assistir de perto à largada da regata, com particular destaque para a caravela *Vera Cruz*, de onde o Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, se despediu dos veleiros, desejando boa sorte e ventos de feição. A largada foi acompanhada de um vento "envergonhado" e de quadrantes desfavoráveis de oeste, obrigando o "pesado" *Polar* a vários bordos antes de conseguir sair o porto de Lisboa pela barra norte, em direção a Cascais. Apesar de largar em último, lentamente foi ganhando velocidade, conseguindo ultrapassar o *Zarco* ainda em pleno rio Tejo. Valeu-lhe a corrente favorável que se fez sentir até virar a maré junto a S. Julião, sendo nesta altura ultrapassado pelo *Zarco*. Os veleiros do agrupamento da Escola Naval, maiores e mais pesados que os seus concorrentes, dobraram em último a bóia junto do molhe da Marina de Cascais, antes de rumarem em direção às Canárias.



O final da tarde de 27 de agosto, devido à falta de vento e ao rodar deste para os quadrantes de sul, iria mostrar a perícia de todos os velejadores e a capacidade dos navios em navegar contra ventos contrários. O estacionar de uma baixa pressão com duração de 2 dias junto a Cascais, obrigou à adoção de diferentes táticas por parte dos comandantes e *skippers*, tendo o *Polar* optado por navegar junto a costa, de forma a aproveitar a brisa existente, que, apesar de fraca, ia possibilitando navegar "timidamente" para sul.

Assim, a fase inicial da regata fez-se em condições não muito favoráveis à prática da navegação à vela, com ventos de sul de baixa intensidade, contrários ao desejado, obrigando os navios a realizar vários bordos e a velocidades reduzidas durante os primeiros dois dias de regata. Nestas circunstâncias, os veleiros mais leves rapidamente ganharam vantagem e, assim, foram-se distanciando de forma a apanharem ventos mais favoráveis, a sul ou a oeste, conforme a tática adotada.

Já perto do cabo de S. Vicente, na madrugada de 29 de agosto, o vento começou a soprar de WNW permitindo ao NRP *Polar* atingir velocidades de cerca de 4-5 nós, levando-o a atravessar os esquemas de separação de tráfego durante a manhã e o início da tarde. O afastar de costa trouxe também maior intensidade de vento, com este a rodar para quadrantes de NW, permitindo assim boas condições para rumar diretamente para *Las Palmas*. Com o agravamento das condições de mar, as condições a bordo tornaram-se também mais difíceis, particularmente no que toca à confeção das refeições, que pouco a pouco se foram tornando mais saborosas apesar das dificuldades sentidas. A partir deste momento, mesmo com um deslocamento de 77 toneladas em aço, o NRP *Polar* mostrou ser capaz de atingir velocidades médias de 7 nós, fazendo uso somente do seu aparelho vélico, enquanto a sua guarnição e cadetes mostravam provas de forte resiliência para suportar um sistema de racionamento de água, mantendo apenas as mais básicas condições de higiene durante uma tirada que iria ter 6 dias de duração.

As piores condições de vento e mar ocorreram entre os dias 30 e 31 de agosto, a cerca de 100 milhas náuticas a oeste de Marrocos, entre *Safi* e *Agadir*, com ventos dos quadrantes norte acima dos 25-30 nós e ondulação de cerca de 4 metros, obrigando a tomar acrescidas medidas de precaução que incluíram diminuir a área vélica exposta rizando a vela do 'grande'. A ondulação motivou, por duas vezes, o arriar do motor-gerador, devido à entrada de água na zona de escape dos gases de evacuação junto à popa, originando alguns calafrios, especialmente durante a noite.

Depois de 5 longos dias de mar, o terceiro e penúltimo ponto obrigatório da regata ultrapassou-se na última noite de agosto, obrigando à passagem este-oeste do estreito entre a ilha de *Lanzarote* e a ilha de *Aleganza*. Com maior calmaria nas águas interiores das ilhas Canárias, o *Polar* chegava, ao princípio da noite de 2 de setembro, junto a *Las Palmas – Gran Canaria*. Rondou a última boia no sentido norte-sul, que definia juntamente com a embarcação da CR a linha de chegada da regata, às 21h08m23s de 6 de Setembro, totalizando um total de 153h38m23s na 1ª edição da *Discoveries Race*. Logo que recebidos pela embarcação de apoio do CR, o *Polar* foi guiado até à Marina do *Puerto de La Luz*, onde atracou à Mediterrânea, já perto das 23h00, lado a lado com o *Zarco* e o *Nautilus*.

A 2 de setembro, o NRP *Polar* terminou de forma digna a 1ª edição da *Discoveries Race 2017*, regata de homenagem aos descobridores portugueses e espanhóis, tendo o navio percorrido em 6d21h08m23s as cerca de 740 milhas náuticas que ligaram *Lisboa a Las Palmas*, obtendo o 2º lugar na classe *Open*. O troféu *Fernão de Magalhães*, atribuído à embarcação que percorresse a distância no mais curto espaço de tempo, foi atribuído ao veleiro da Armada Espanhola *Nautilus*, da classe ORC, que cruzou a linha de chegada com um tempo de 5d11h21m22s.

3ª FASE – A ESTADIA EM LAS PALMAS

A estadia em *Las Palmas* ocorreu de 2 a 8 de setembro e serviu para a guarnição e cadetes conhecerem a ilha de *Gran Canaria*, ao mesmo tempo que recuperavam energias e aprontavam o navio para os dias de mar que ainda estariam para vir, no âmbito da penúltima parte do CIV-17.

Com a chegada de todos os veleiros, a cerimónia de entrega de prémios e diplomas foi agendada para o dia 4 de setembro nos salões do *Real Club Náutico de Gran Canaria*, ficando programada também uma visita guiada à história e cultura da cidade de *Las Palmas*. Assim, na manhã de 4 de setembro, realizou-se uma visita conjunta, oferecida pelo CR, aos locais mais emblemáticos de *Las Palmas*, a bordo de um autocarro da *City Sightseeing*. Após volta pelas principais artérias e ruas da cidade, visitaram-se "os cantos" do *Barrio Vegueta* num passeio a pé e, seguidamente, a *Casa de Colón* (Casa de Cristóvão Colombo). Esta instituição cultural de 1951 está localizada num dos mais emblemáticos edifícios de *Las Palmas*, que tem como missão divulgar a história das Ilhas Canárias e as suas relações com as *Américas*, com enfoque para a descoberta do *Novo Mundo*. Já no interior da *Casa de Colón*, pôde-se ver uma réplica em tamanho real do "camarote do almirante" da caravela *La Niña*, um dos três navios que formaram a 1ª Esquadra de Cristóvão Colombo em 1492 na sua viagem às Américas, bem como vários instrumentos náuticos, cartas de navegação, mobiliário, pinturas e outras peças relacionadas com a viagem inaugural feita por este navegador ao serviço do Reino de Espanha. Neste local pôde-se ver, também, uma reprodução do *Tratado de Tordesilhas* (original conservado no Arquivo *General de Índias*, em Sevilha), acordo firmado a 4 de junho de 1494 entre os reinos de Portugal e Espanha, e que foi o documento precursor do fenómeno da globalização.

Findo o passeio a *Las Palmas*, decorreu a cerimónia de entrega de prémios e diplomas no Real Clube Náutico de Grande Canária, seguida de um almoço de convívio, onde estiveram presentes, além de todas as tripulações, várias entidades civis e militares de Espanha e Portugal, dando particular lustre a esta iniciativa de ligar por mar ambos os países precursores da globalização, relevando-se o prémio muito bonito de 2º lugar do NRP *Polar*.



Durante o restante tempo na *Gran Canaria*, o *Polar* aproveitou a estadia para algumas reparações decorrentes da regata (e.g. costura de velas), abastecimento e preparativos para a próxima tirada a navegar. Os cadetes e a guarnição tiveram ainda oportunidade de conhecer as famosas praias da cidade, comprar recordações, experimentar a gastronomia local (onde se incluem as famosas tapas), e visitar mais sítios emblemáticos, como o Museu e Parque Arqueológico *Cueva Pintada* em *Gáldar*, e *Maspalomas*, a sul da ilha, famosa pela Reserva Natural Especial das Dunas, atravessadas somente a pé ou de camelo.

Na manhã de 8 de setembro, o *Polar* largou do porto de *Las Palmas*, com destino ao Arquipélago da Madeira, onde atracaria no Funchal a 11 de setembro após percorridas mais de 315 milhas náuticas. Esta tirada foi realizada debaixo de condições de mar e vento nem sempre favoráveis à progressão para norte, obrigando a vários bordos e alguns enjoos, sempre característicos do *Polar*. A permanência no maravilhoso porto do Funchal durou até 19 de setembro, altura em que regressou ao continente, até atracar no porto de Sines entre 23 e 25 de setembro. Ainda houve tempo, antes do fim da missão, para participar nas comemorações do Dia da Polícia Marítima, a 25 de setembro, no porto de Sesimbra.

A chegada à BNL ocorreu a 26 de setembro, concluindo-se assim o CIV-17 dos cadetes da Escola Naval, após percorridas 2061 milhas náuticas em quase quatrocentas horas de navegação, ligando-se por mar os portos de Lisboa, Portimão, Cascais, *Las Palmas*, Funchal, Sines e Sesimbra.

A participação do NRP *Polar* na 1ª edição da regata *Discoveries Race* ficará na memória de todos aqueles que a viveram, pela experiência única, aventuras vividas e amizades formadas, deixando todos mais ricos e os cadetes mais marinheiros. Felicita-se a Confraria Europeia da Vela por esta iniciativa, formulando votos de maiores sucessos naquela que será a 2ª edição da *Discoveries Race* em 2019.



ACADEMIA DE MARINHA

INAUGURAÇÃO XV EXPOSIÇÃO “O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS”

Na Sessão Solene de 29 de maio foi inaugurada a XV Exposição “O Mar e Motivos Marítimos” da Academia de Marinha, tendo sido presidida pelo Vice-chefe do Estado-Maior da Armada, VALM Jorge Novo Palma, em substituição do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional.

Com realização bienal, a mostra acontece novamente na Sala D. Luís do Museu de Marinha, estando patente ao público até 3 de setembro, no horário do Museu de Marinha.

Após agradecer a presença do VALM Vice-chefe do Estado-Maior da Armada, o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, referiu que “esta exposição voltou a despertar o interesse de um elevado número de participantes, 71, continuando a envolver artistas consagrados, amadores já com provas dadas e principiantes, que se apresentaram com 91 trabalhos de pintura, 5 de escultura e 5 de modelismo. (...) A todos os que concorreram, a Academia de Marinha agradece a sua participação e colaboração nesta iniciativa. Mas se o número de concorrentes parece ter estabilizado, a qualidade dos trabalhos aumentou significativamente, o que levou o júri a atribuir, para além de três primeiros prémios, um por modalidade, mais nove menções honrosas, todas na modalidade de pintura”.

A terminar, o Presidente da Academia agradeceu a participação e a colaboração de todos quantos concorreram com as suas obras, organizaram a Exposição, ou integraram o júri. Reconheceu à Comissão Cultural de Marinha, na pessoa do seu Diretor, Vice-almirante Augusto Mourão Ezequiel, a colaboração dada à concretização de mais esta Exposição, e aos patrocinadores – as Tintas *HEMPEL*, através da sua Diretora-geral Comercial para Portugal, Eng^a Leonor Corte Real, e do seu Diretor Comercial para a Área Marítima, Eng.^o Carlos da Maia, bem como da *Lusitania, Companhia de Seguros, S.A.*, na pessoa do Presidente da Comissão Executiva, Dr. Fernando Nogueira.

Na Pintura, foi atribuído o Prémio “Comandante Raúl de Sousa Machado” à obra “O Douro”, de Correia Pinto, e distinguidos com Menções Honrosas nove trabalhos: “Cruzador Adamastor”, de António Delfim; “66º Norte”, de Bela Branquinho; “Mulheres do Norte”, de Correia Pinto; “Fragmentos de Mar II”, de Isabel Maria Vianna de Montenegro Carneiro; “A minha onda”, de José Augusto Dias Ribeiro da Silva; “Iceberg”, de Maria Leonor Cardoso de Menezes Villa de Brito; “Impertinência”, de Martim Lebens Cymbron; “36”, de Michael Hudec e “Mare Nostrum”, de Ricardo de Campos.

O Prémio de Escultura foi concedido à obra “Giroscópio”, de Joana Paiva Sequeira.

No Modelismo, o Prémio “Henrique Maufroy de Seixas” foi entregue à obra “F330 NRP Vasco da Gama” e uma Menção Honrosa ao trabalho “A5203 NRP Andrómeda”, ambos da autoria de Rui Manuel Reis Figueiredo.

A cerimónia terminou com a visita à Exposição.



José dos Santos Maia
SAJ



Prémio de Pintura



Prémio de Escultura, vendo-se à esquerda a autora



Prémio de Modelismo



Vista parcial da exposição, com Prémio de Pintura à esquerda

Fotos: Rui Salta

Foto: Rui Salta

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

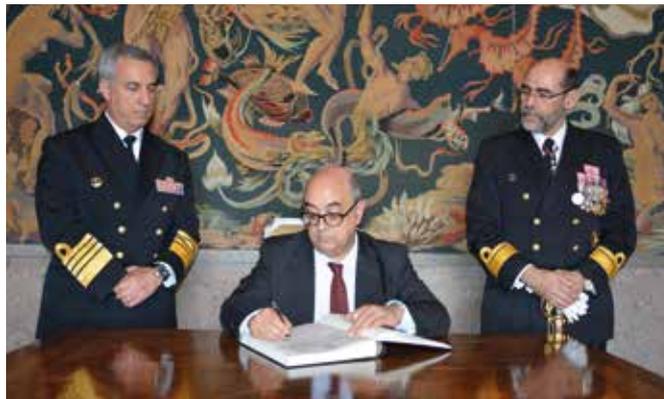
COMANDANTE DA ESCOLA NAVAL

No dia 14 de março tomou posse como Comandante da Escola Naval (EN) o CALM Simões Marques, em cerimónia presidida pelo Ministro da Defesa Nacional, Prof. Dr. Azeredo Lopes, estando presentes o Secretário de Estado da Defesa Nacional, Dr. Marcos Perestrello, o Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), Almirante Mendes Calado, bem como inúmeras personalidades e entidades da Marinha, dos restantes ramos das Forças Armadas, e vários representantes de outros estabelecimentos de ensino superior.

A cerimónia teve início com a apresentação de cumprimentos ao Ministro da Defesa Nacional pelo corpo docente, seguido das honras militares prestadas pelo corpo de alunos e entrega do estandarte da EN pelo Almirante CEMA e AMN ao novo Comandante.

Na sua alocação, o CALM Simões Marques salientou o grande entusiasmo e motivação ao abraçar o desafio que resulta da sua nomeação para o cargo de Comandante da EN, e partilhou a sua visão de que a EN se deve afirmar como “A Escola de Mar de referência, em Portugal”. Reconhecendo os inúmeros desafios e condicionantes que se colocam ao presente e ao futuro da EN, finalizou afirmando que *“tudo farei para garantir que esta Instituição continua a ser um referencial de excelência, fazendo jus ao seu lema “talant de bien faire”, formando líderes prontos, na paz e na guerra, para servir abnegadamente a ditosa Pátria nossa amada.”*

De seguida, usou da palavra o CEMA e AMN que começou por demonstrar todo o seu apoio ao novo Comandante da EN, e aproveitou a ocasião para se dirigir aos cadetes da EN, exortando-os *“a que assumam uma atitude de rigor na análise e na ação, num convívio marcado pelos princípios da sã camaradagem, onde se cultive a coragem e a honra como valores fundamentais para*



que, quando chegar o momento, possam, também, dar o vosso contributo para afirmar a Marinha como instituição de referência no serviço que presta na proteção dos nossos concidadãos e na defesa dos interesses estratégicos do nosso País.”

O Ministro da Defesa Nacional, na sua breve alocação, desejou ao novo Comandante sucesso para a nova missão, enfatizando que *“A Escola Naval é, reconhecidamente, espaço de diálogo e de encontro, de conhecimento e de partilha de conhecimento. Uma verdadeira Escola, portanto: uma escola de mar e de valores, onde à formação académica se alia uma sólida formação militar, cívica e moral, onde o vasto legado histórico se afirma e revitaliza em abertura ao futuro, onde o rigor, a exigência e a disciplina se fazem cidadania.”*

Seguiu-se um Porto de Honra no átrio do auditório.

O CALM Simões Marques nasceu em Lisboa e ingressou na Escola Naval em 1980, tendo concluído a licenciatura em Ciências Militares Navais – Marinha em 1985.

Especializado em eletrotécnica, frequentou o CGNG, o CPOG e ainda diversos cursos de atualização e aperfeiçoamento de que se destacam os relacionados com a preparação para a receção das fragatas classe *Vasco da Gama*. Concluiu o Mestrado em Engenharia Informática, na Faculdade de Ciências e Tecnologia, e o Diploma de Estudos Avançados em Engenharia e Gestão, no Instituto Superior Técnico.

Serviu em diversas unidades navais como chefe de serviço e imediato, tendo integrado a primeira guarnição da fragata *Vasco da Gama*. Comandou as corvetas *Jacinto Cândido* e *António Enes* (1999-2001).

Prestou serviço no G1EA, entre 1993 e 1999, onde foi responsável pelo desenho e pela coordenação das primeiras edições dos cursos nacionais sobre o sistema de combate das fragatas “Vasco da Gama”, vindo a ocupar os cargos de subdiretor e diretor da Escola de Eletrotécnica.

De setembro de 2011 a outubro de 2015 foi Chefe de Gabinete do Vice-Almirante Superintendente do Material.

Prestou serviço na Direção-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa/MDN, como chefe de divisão (2001-2007), e, entre maio de 2007 e julho de 2010, foi Oficial de Ligação junto do US Joint Forces Command, em Norfolk, EUA.

Foi promovido ao posto de Comodoro em 17 de setembro de 2015, tendo sido nomeado Comandante de Apoio Geral, estrutura do EMGFA que foi ativada com a sua tomada de posse, em 13 de outubro de 2015.

Entre 24 de junho de 2016 e 13 de março de 2018, desempenhou o cargo de Subchefe do Estado-Maior da Armada. Entre setembro de 2016 e setembro de 2017, foi *Chairman* do *European Coast Guard Functions Forum*.

O Contra-almirante Simões Marques, durante a sua carreira, foi agraciado com vários louvores e condecorações, nacionais e estrangeiras.

COMANDANTE DO NRP ESCORPIÃO

Presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, realizou-se no passado dia 1 de março, no Palácio do Alfeite, a cerimónia de entrega de comando do NRP *Escorpião*. O evento contou com a presença de antigos comandantes do navio, oficiais e diversas entidades da Marinha.

O Comandante cessante, 1TEN Tristão de Brito, salientou a relevância do apoio prestado pelos diversos organismos de Marinha e salientou o esforço da sua guarnição ao longo do seu comando.

O 2TEN Veloso Domingues ingressou na Escola Naval em 2009, tendo terminado o mestrado em Ciências Militares Navais – Ramo de Marinha em 2014. Foi graduado no posto de Guarda-marinha em outubro de 2014, quando iniciou a sua carreira a bordo dos navios.

Após a promoção a Guarda-Marinha desempenhou funções de chefe do serviço de navegação e adjunto ao imediato para a gestão de pessoal a bordo do NRP *Baptista de Andrade*, entre outubro de 2014 e fevereiro de 2016. Posteriormente em fevereiro de 2016 foi indigitado para per-

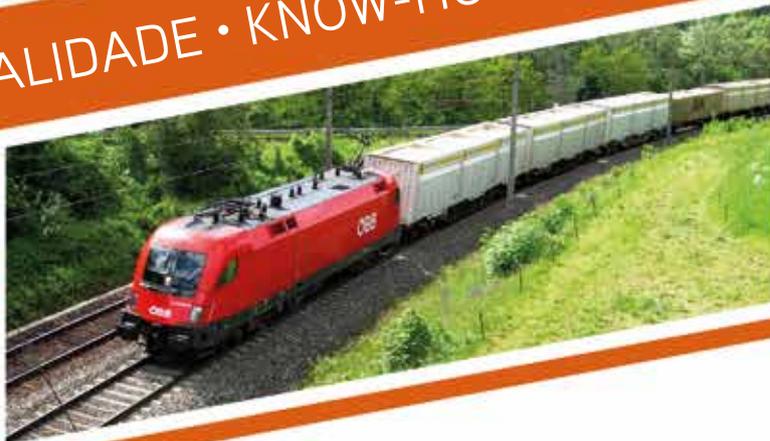
tencer à primeira guarnição do NRP *Tejo*, desempenhando as funções de imediato, de 5 de maio 2016 a 1 de março de 2018. Durante o período de embarque participou em diversas missões nacionais e internacionais das quais se destacam a operação SPANISH MINEX 15 e mais recentemente a operação FRONTEX – TRITON 17, de combate à migração irregular no mediterrâneo ocidental.

O 2TEN Veloso Domingues é casado, tem um filho e vive na freguesia de Fernão Ferro.

O 2TEN Veloso Domingues é casado, tem um filho e vive na freguesia de Fernão Ferro.



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



NOTÍCIAS

XXV JORNADAS DE CLASSIFICAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS

Decorreram na Escola Naval, nos dias 5, 6 e 7 de abril, as XXV Jornadas de Classificação e Análise de Dados, uma área científica transversal a muito do trabalho que se realiza na Marinha, aplicando-se desde a Saúde ao Conhecimento Situacional Marítimo.

Estas jornadas dirigiam-se, entre outros, a docentes, investigadores, estudantes e utilizadores que partilhem interesses na Classificação e Análise de Dados.

O programa do evento contou com a realização de um mini-curso sobre estatística ambiental pelo Prof. Wolfgang Schmid; três Sessões Plenárias proferidas por oradores convidados, pela Prof. Cinzia Viroli da Universidade de Bolonha, Prof. Wolfgang Schmid da Universidade de Frankfurt, e Prof. Manuel Cabral Morais do IST; quatro Sessões Temáticas; e Comunicações Livres selecionadas, organizadas em Sessões Paralelas Orais e Posters. No total estiveram envolvidas 22 Universidades e Politécnicos, 31 Centros de investigação, 130 autores e co-autores, cerca de 80 participantes e vários hospitais, empresas, particulares, oficiais da força aérea, etc.

A vertente social do programa contou com visita à Escola Naval, visita à fragata NRP *Corte Real* e jantar de gala a bordo da fragata *D. Fernando II e Glória*. O retorno de todas estas atividades não podia ser mais positivo, tendo-se refletido numa profunda admiração pelo trabalho realizado pela Marinha, pela tecnologia e conhecimento demonstrados, e sobretudo pelo entusiasmo, empenho, e boa vontade dos militares.



Participantes e organizadores das Jornadas

O evento foi considerado pelo CINAV um enorme sucesso e uma excelente oportunidade para divulgar o trabalho do CINAV e da Marinha na comunidade científica. Para o sucesso desta visita foi também fundamental a abertura da Marinha e das diversas unidades que se disponibilizaram a cooperar sem hesitar em todas as solicitações.

Colaboração da **ESCOLA NAVAL**

20th NAVAL SYSTEMS USER GROUP E 34th NLSE PROCESS TEAM



No âmbito da *NATO Support Procurement Agency* (NSPA), decorreu na cidade do Porto, entre os dias 10 e 12 de abril, o *20th Naval Systems User Group* e *34th NLSE Process Team* (NPT).

3ª CICLO-PEREGRINAÇÃO

Decorreu nos dias 20 a 22 de abril a 3ª ciclo-peregrinação da Esquadilha de Helicópteros da Marinha. O evento ligou a Torre (Serra da Estrela) ao Santuário de Fátima em três tiradas, com pernoitas em Lousã e Pombal.

À semelhança das duas peregrinações anteriores, foi celebrada uma missa na capela da Base Aérea nº6, no Montijo. No final da missa os participantes e respetivas “montadas” receberam a bênção do TCOR CPL Jorge Almeida, Capelão da Unidade.

Os doze ciclo-peregrinos e equipa de apoio partiram da Torre cumprindo os cerca de 200 km até ao Santuário de Fátima em três dias. Para tal, foi imprescindível apoio prestado pelo Pelotão de Montanha da GNR (na Torre) e das corporações de bombeiros da Lousã e de Pombal, que prontamente disponibilizaram instalações para refeição, banhos e dormida.

A Marinha, na condição de nação membro com participação ativa em diversos programas logísticas da NSPA, organizou os referidos eventos através da Direção de Abastecimento (DA), sob o lema “*bringing the NATO community even closer*”, os quais consideraram a participação de 31 elementos em representação de 15 nações (13 europeias e 2 americanas), sendo Portugal representado pelo 1TEN Cavaca Neves, STEN Macedo Carneiro e Assistente Técnica Vanda Freitas.

Os representantes da NSPA, o *chairman* do NPT, Mr. Mortan Takman, e as diversas nações, reconhecerem a excelente organização da Marinha Portuguesa, bem como o produto final das diversas matérias debatidas.

A DA contou com a colaboração da Câmara Municipal do Porto e da Divisão de Trânsito da Polícia de Segurança Pública do Porto.

Já em Fátima realizou-se um almoço-convívio para os participantes, familiares e amigos. Para o ano, ficou a vontade de organizar nova ciclo-peregrinação.



CONVÍVIOS

“FILHOS DA ESCOLA” | JANEIRO DE 72



No dia 24 de março realizou-se, na Base Naval de Lisboa (BNL), o convívio anual comemorativo do 46º aniversário da incorporação de janeiro de 1972.

O dia começou com um passeio no rio Tejo, a bordo da vedeta *Zêzere*, seguido de almoço na BNL. Realizou-se ainda uma visita ao NRP *Corte Real*.

O convívio, que decorreu em ambiente de *sã camaradagem*, contou com cerca de 119 “Filhos da Escola”, perfazendo um total de mais de 300 convivas, entre familiares e amigos.

“FILHOS DA ESCOLA” | ABRIL DE 73

Realizou-se no dia 14 de abril, em Montemor o Velho, o 26º encontro dos “Filhos da Escola” de abril 73.

O programa constou de uma visita ao castelo e à Pastelaria “Afonso”, em Tentúgal, onde houve oportunidade de ver o fabrico dos famosos “Pasteis de Tentúgal”, património

gastronómico certificado desta localidade. Seguiu-se o almoço na Carapinheira, no Restaurante “Patinhos”, onde se juntaram cerca de 200 convivas, entre familiares e amigos.

Ficou a promessa de novo encontro em abril de 2019, em Vila Nova de Famalicão.

III ENCONTRO DOS “FILHOS DA ESCOLA” VILA VELHA DE RÓDÃO

Organizado pelo SMOR FZE João Mendes (Presidente da Junta de Freguesia), com a colaboração do CMG FZ João Carmona e com o apoio de Luís Pereira, Presidente Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão, realizou-se no dia 21 de abril o III Encontro dos “Filhos da Escola” de Vila Velha de Ródão, que reuniu cerca de 130 convivas e respetivos familiares.

Em representação do Almirante CEMA e AMN, o Comodoro Dias Gonçalves acompanhou os “Filhos da Escola” desde a receção no Salão Nobre da Câmara Municipal, almoço-convívio, descerrar de uma placa e deposição de flores em homenagem aos “combatentes que serviram Portugal no passado, presente e futuro”.

O dia terminou com um concerto da Banda da Armada na Casa de Artes e Cultura do Tejo.



“FILHOS DA ESCOLA” | ABRIL DE 68



Realizou-se no dia 21 de abril, no restaurante “A Cabaça”, em Belverde, o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de abril de 1968, por ocasião do 50º aniversário de entrada para a Marinha.

O encontro, que decorreu em ambiente de *sã camaradagem*, contou com cerca de 140 convivas, entre familiares e amigos.

Para o ano haverá novo encontro, para que as nossas raízes comecem a dar frutos.

UMA TRAGÉDIA EVITADA (GUINÉ 1968)

AS LFP *ARCTURUS* E *PROCION*

As Lanchas de Fiscalização Pequenas (LFP) *Arcturus* e *Procion*, acabadas de construir no Arsenal do Alfeite, chegaram à Guiné-Bissau em princípios de julho de 1968, para reforçar o dispositivo naval. Eram comandadas, respetivamente, pelo Guarda-marinha Lopo Cajarabille e pelo Guarda-marinha Varela Castelo; este facto constituía uma exceção à regra, porque todas as outras LFPs em comissão na Guiné foram comandadas por oficiais da Reserva Naval.

Estas Lanchas faziam parte de uma nova série da classe *Bellatrix* e tinham algumas diferenças em relação à série anterior, o que se vai revelar muito importante para o episódio a relatar. Permaneciam na Guiné, desde 1961, as LFP *Bellatrix*, *Canopus* e *Deneb*, todas da primeira série, construídas na Alemanha.

As principais diferenças ente as duas séries eram as seguintes:

- A *Arcturus* e a *Procion* tinham um mastro central muito maior, com a antena do radar no topo. As da primeira série tinham a antena radar por cima da ponte, a bombordo, portanto bastante mais baixo.

- Os reparos da peça Oerlinkon, feitos em chapa balística, eram muito diferentes e bastante maiores.

- Enquanto as LFP da primeira série tinham cerca de 28 toneladas de deslocamento máximo e 1,24 m de calado, as da segunda série tinham 40 toneladas de deslocamento máximo e 1,80 m de calado, por serem construídas com chapa de maior espessura e possuírem maior capacidade dos tanques de combustível e aguada. As velocidades máximas eram idênticas, pois as da primeira série também receberam alguma chapa balística e com 7 anos de intensa atividade operacional já não atingiam as velocidades iniciais.

Precisamente no dia 17 de setembro de 1968 a *Arcturus* e a *Procion* largam de Bissau para cumprirem a primeira missão operacional de média duração no rio Cacheu: navegar até quase à foz do rio Geba e depois para norte até à embocadura do rio Cacheu. Porém, nesta missão, as LFP tinham passado próximo da boia de espera do Caió para saber se teria garrado¹, pois era muito importante para a navegação aterrar na Guiné. Assim, rumaram para a foz do Cacheu, vindo de uma direção mais a Oeste do que o habitual. As LFP navegavam em companhia, o que era uma situação rara, pois normalmente os trânsitos eram feitos de forma individualizada.

A GUERRA NA GUINÉ

Estava-se em plena guerra do Ultramar e, de longe, no pior teatro de operações em que participavam as unidades navais. Combatia-se o braço armado do PAIGC (Partido Africano para a Independência da Guiné e de Cabo Verde), apoiado política e militarmente pelo vizinho do Sul, a República da Guiné-Conakry. Os ataques aos navios eram frequentes, principalmente nos rios estreitos que tinham que ser patrulhados noite e dia. Algumas LDM (Lanchas de Desembarque Médias) foram mesmo afundadas (e depois recuperadas). A psicose da guerra era evidente e as armas eram utilizadas com muita frequência.

Sobre o inimigo havia informações, muitas vezes não confirmadas e, naturalmente, circulavam boatos sobre as capacidades a

NRP *Procion*NRP *Arcturus*

enfrentar. Uma das preocupações da Marinha centrava-se nas Lanchas Rápidas da classe Komar, construídas na União Soviética, havendo informação de que teriam chegado recentemente à Guiné-Conakry, mas pouco se sabia.

A existirem, quer no arsenal da Guiné-Conakry, quer no do PAIGC, era fácil deduzir que poderiam eventualmente ser utilizadas contra as nossas forças, embora corresse um risco muito elevado, face à nossa completa supremacia aérea na altura.

A LFG *HIDRA*

A Lancha de Fiscalização Grande (LFG) *Hidra* tinha sido construída no Arsenal do Alfeite em 1964 e, nesse mesmo ano, chegou a Bissau para fazer parte do dispositivo naval em permanência. Em maio de 1968 assumiu o comando o 2º Tenente Mota e Silva, rendendo o 1º Tenente Marques Pinto. Naquele 17 de setembro, a *Hidra* estava a sair a barra do Cacheu, após ter cumprido os habituais 12 dias de cruzeiro no âmbito da operação “Via Láctea”, a qual tinha como propósito negar ao inimigo o trânsito pela fronteira norte do território, atravessando o rio (cambança, na gíria local). O Comandante já tinha alguma experiência e sentia-se confiante em qualquer manobra.

O navio navegava a quatro quartos e com as peças encapadas, já que era previsível que fosse enxovalhado devido ao vento fresco sempre presente naquelas paragens de mar aberto. Tirando o pessoal de quarto, a guarnição estava recolhida e a descansar.

O Comandante vinha na ponte, com a atenção concentrada no radar, até a mesma ser desviada à voz do vigia: “Dois navios

na amura de estibordo, em aproximação”. Vinham, portanto, do largo para terra! Ora isto era um pouco estranho, mas a explicação já foi dada com a anterior passagem das LFP pela boia de espera do Caió². Os navios do dispositivo da Guiné não dispunham de equipamentos de IFF (*Identification Friend or Foe*). Para se esclarecerem dúvidas na identificação, poder-se-ia então recorrer ao morse luminoso ou ao contacto rádio.

O ENCONTRO IMPREVISTO

Pode parecer surpreendente, mas o certo é que o Comandante da *Hidra* nunca tinha visto as duas novas LFP, apesar de estas terem chegado à Guiné há mais de dois meses. Primeiro, porque sofreram pequenas transformações no Serviço de Assistência Oficial e, segundo, porque as lanchas permaneciam amarradas a boias um pouco distantes do cais onde as LFG atracavam em Bissau. Portanto, não se apercebeu das diferenças entre as LFP da primeira série que conhecia e as da segunda série, a *Arcturus* e a *Procion*.

Assim, numa primeira reação, aqueles navios não pertenceriam ao dispositivo naval pois, se assim fosse, ter-lhe-iam dado conhecimento das respetivas *Ordmove*³. Por outro lado, naquele ângulo, não eram visíveis nem a silhueta de través dos navios, nem a bandeira.

O Comandante mandou que fossem tentadas as comunicações em VHF canal 16 e no PRC 10, na frequência navio-navio, para esclarecer a sua identidade. De volta ao radar, numa rápida mudança de escala, verifica a distância e regressa à escala anterior para continuar a fazer a barra. Uma observação com os binóculos levou-o a concluir que a silhueta não lhe era familiar e que pareciam navios militares. Por outro lado, os “bigodes”⁴ da onda de proa dos navios pareciam maiores que os da classe *Bellatrix*. De facto, assim era, devido ao maior calado desta 2ª série de LFP, mas isso não tinha sido objeto de divulgação.

Logo pensou que seriam as tão faladas Lanchas de Conacry, pelo que, sem mais demoras, mandou tocar a postos de combate enquanto procurou terminar a saída da barra o mais rapidamente possível para dar à *Hidra* maior liberdade de manobra.

Num curto intervalo de tempo, já com a guarnição nos seus postos e as peças apontadas aos dois alvos que mantinham o rumo e a velocidade, escutada a opinião do Oficial Imediato e do Subtenente Brazão – terceiro oficial do DFE13 (Destacamento de Fuzileiros Especiais nº 13), a bordo, de boleia para Bissau – era consensual que os navios eram hostis e que era imperativo tomar a iniciativa e abrir fogo.

Ao virar-se para dar essa ordem para as peças de artilharia pelo intercomunicador, os dois navios diminuíram a velocidade, guinaram e, simultaneamente, uma voz soou no PRC10... em português! A bandeira tornou-se também então visível.

O “estado de alma” do Comandante foi por ele descrito aquando do *debriefing* semanal no Comando da Defesa Marítima da Guiné, com a presença do Comodoro Comandante da Defesa Marítima. Fê-lo tão fielmente quanto a sua memória e erudição permitiram, mas não com a ênfase que gostaria, já que a sua antiguidade não o aconselhava... protestando naturalmente por não ter recebido informação sobre a *Ordmove* das LFP, com as quais necessariamente se iria cruzar.

A bordo da *Arcturus* e da *Procion* nada de especial se passou. Houve várias tentativas de contacto via rádio com a LFG *Hidra*, mas por alguma razão não foi possível estabelecer de imediato a comunicação. O VHF não era muito utilizado no teatro de operações, já que a Força Aérea, o Exército e as LDMs utilizavam normalmente o PRC10 ou outro rádio compatível. Eventualmente o

PRC10 não estaria bem sintonizado ou estaria por qualquer razão no canal errado.

Todavia, não passou despercebida a movimentação das duas peças *Bofors* 40 mm da *Hidra* na direção das LFP, mas ambos os comandantes pensaram que se tratava de brincadeira própria do ambiente de guerra, pois não imaginavam que pudessem ser confundidos com o inimigo! Aproximaram-se mais da *Hidra*, reduzindo a velocidade para cumprimentarem como era das normas, tocando a sentido e fazendo depois os gestos de adeus da praxe, acompanhados dos sorrisos habituais. Só depois souberam o que na realidade se passou.



A RECORDAÇÃO QUE PERMANECE

O episódio relatado configura uma situação de quase “fogo amigo” ou de *blue on blue*, como hoje diríamos nos ambientes operacionais. Se tivesse havido disparos, as consequências teriam sido certamente funestas. Registe-se que os artilheiros da *Hidra* estavam bem treinados no uso das *Bofors*. Mas, como tudo acabou sem qualquer dano, para além do sobressalto e da enorme perturbação psicológica, hoje constitui um simples apontamento de guerra, tido como evitável, se a informação pertinente tivesse chegado a quem deveria ter conhecimento perfeito da zona de operações.

O Comandante da *Procion* faleceu há já muito tempo⁵. Os Comandantes da *Hidra* e da *Arcturus* fizeram carreiras longas na Marinha; apesar da diferença de antiguidades, sempre foram amigos e chegaram os dois a Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, com alguns anos de diferença. Hoje, ambos reformados, costumam lembrar o episódio agora relatado sempre que se encontram. Passaram quase 50 anos, mas a recordação permanece viva.



Luís Mota e Silva

VALM REF

Victor Lopo Cajarabille

VALM REF

¹ Termo náutico que quer dizer sair da posição por motivo de arrastamento da âncora pelo fundo ou do peso de ferro ou cimento que serve de âncora.

² A boia de espera estava colocada 25 milhas a Oeste do ilhéu de Caió.

³ Mensagem que ordena o movimento de uma unidade naval contendo a missão de uma forma genérica.

⁴ Na gíria naval os bigodes referem-se à água levantada em arco espumoso na roda de proa dos navios a navegar e que se assemelha a uns bigodes com as pontas levantadas em curva para cima.

⁵ O 1º Tenente Varela Castelo faleceu em 1976, na sequência de uma doença rara.

O SUCEDÂNEO DO BACALHAU

O assunto que hoje se propõe, contrariamente ao que é usual, não tem nada a ver com a Marinha, a não ser que se considere, como um anterior Presidente da República afirmava ao requerer o destacamento de um cozinheiro da Marinha para o seu serviço, ser na Marinha o lugar onde se come o melhor Bacalhau à Braz.

A escolha do tema não resultou dos dotes culinários do pessoal da Marinha para a confecção da especialidade referida, mas sim com a origem de um termo que no Dicionário da Língua Portuguesa da Academia das Ciências surge como sendo obscuro, na circunstância o *pichelim*, com o significado de sucedâneo do bacalhau, mas de inferior qualidade.

Embora possa parecer estranho para alguns, no decurso do séc. XVIII, a totalidade do bacalhau entrado na cidade do Porto, de acordo com os elementos recolhidos por Virgínia Rau, os elementos constantes na publicação periódica “Correio Mercantil e Económico de Portugal” e nos mapas do movimento da barra do Douro existentes no Arquivo Histórico Ultramarino, era transportado por navios ingleses, sendo de admitir, como provável, que no que se refere aos restantes portos nacionais, excepto algum caso pontual, o panorama não devesse ser muito diferente.

É nas páginas da publicação periódica atrás referida que se me afigura encontrar-se a origem do termo em causa.

Para além do bacalhau, especialmente quando o seu abastecimento escasseava, era frequente a importação de peixe seco, vindo na sua quase totalidade do porto britânico de *Lynn*, que nas páginas do Correio Mercantil surge inicialmente referido como *peixe de Linn*, para pouco tempo depois surgir referenciado como *piche de lynn* e não muito mais tarde, finalmente, como *pichelim*.

O exemplo que se apresentou não é – longe disso – a única corruptela que naquela publicação se encontrou, sendo que esta parece ter sido a única que vingou.



Cmdt. E. Gomes

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

DESPORTO

ORIENTAÇÃO – 30º CAMPEONATO DA MARINHA 2018

Realizou-se no Campo de Tiro de Alcochete, entre os dias 9 e 13 de abril, o 30º Campeonato da Marinha de Orientação, com organização do Corpo de Fuzileiros (CF). Participaram 50 atletas distribuídos por 5 escalões em representação dos 5 agrupamentos desportivos (EN, BNL, CF, ETNA, UAICM).

O CF venceu, no escalão masculino, o “Troféu Agrupamento Vencedor”, tendo a EN conquistado o troféu no escalão feminino.

ESC	Class.	NII	Posto	Classe	Nome	Agrup	Pontuação
I M	1º	1500995	1SAR	FZ	SILVA BRANCO	CF	200,00
	2º	9807700	1SAR	FZ	ALEXANDRE CRUZ	EN	186,55
	3º	21305	1TEN	FZ	PINHEIRO DOS SANTOS	CF	167,28

ESC	Class.	NII	Posto	Classe	Nome	Agrup	Tempo
II M	1º	9809800	CAB	FZ	LOUREIRO DUARTE	ETNA	195,78
	2º	32000105	GUARDA	2CL-PEM	MAGALHÃES CORREIA	UAICM	170,99
	3º	767090	CAB	FZ	SANTOS RODRIGUES	CF	168,88

ESC	Class.	NII	Posto	Classe	Nome	Agrup	Tempo
III M	1º	773482	SMOR	FZ MEF	MARQUES LUÍS	CF	200,00
	2º	772383	CFR	FZ	RODRIGUES PALMA	CF	171,12
	3º	720384	SAJ	FZ	ENGRASSA AMÂNDIO	CF	159,24



ESC	Class.	NII	Posto	Classe	Nome	Agrup	Tempo
II F	1º	9311397	1SAR	ETA	VERA REIS	BNL	170,88
	2º	20694	CTEN	EN-MEC	SUZANA LAMPREIA	EN	166,35
	3º	23798	CTEN	M	HELENA SANTOS	BNL	143,87

ESC	Class.	NII	Posto	Classe	Nome	Agrup	Tempo
I F	1º	9300203	1SAR	E	INÊS GANDAIA	EN	176,07
	2º	22216	CAD	M	ANA DE SOUSA	EN	151,29
	3º	21617	CAD	M	FRANCISCA MAURICIO	EN	149,61

VELA – TORNEIO ABERTO 2018

A EN organizou nos dias 2 e 3 de maio o Torneio Aberto de Vela nas classes Dote, Vaurien e Laser. Participaram 20 elementos. A entrega de prémios foi presidida pelo CCA da EN, CFR Ferreira Teles, e contou com a presença do Presidente do CNOCA, CFR Alcobia Portugal.

Classe	Class.	Nome
DOT	1º	CAD M Meneses Maurício
		CAD M Duarte Gonçalves
Laser	1º	1TEN TSN Quaresma dos Santos
Vaurien	1º	CTEN M Reis Vieira
		1TEN M Dias Pinheiro



EKIDEN – TORNEIO ABERTO 2018

Depois do sucesso da prova realizada pela 1ª vez na Marinha em 2017, a edição 2018 do Torneio Aberto Ekiden contou com 30 equipas participantes, num total de 128 atletas. O Ekiden consiste numa corrida de longa distância realizada em estafetas onde

Equipas 5 elementos	
1º	ETNA - 01:22:39 9309404 1SAR C Freitas Jordão 24303 1TEN M Vieira Pereira 20900 1TEN AN Sandra Conceição 9310200 1SAR CM Ribeiro lomba 9315197 1SAR TF Araújo Amorim
	PEM - 01:29:37 32000195 GUARDA 1CL-PEM Agostinho Mota 32000109 GUARDA 2CL-PEM Miguel Carneiro 32000695 GUARDA 1CL-PEM PEM José Reis 32000115 GUARDA 3CL-PEM Alírio Neves 32000105 GUARDA 2CL-PEM Magalhães Correia
	TEAM DA - 01:30:16 9103913 2TEN TN MEC Álvaro Castelão 9100913 2TEN TSN NUT Ana Teixeira 9333294 SAJ CM Torrado Ramos 9311397 1SAR ETA Vera Reis 11005309 ASS OPE Manuel Amaro

o resultado da equipa se sobrepõe aos resultados individuais dos atletas que a constituem. A equipa mais rápida da prova efetuou o percurso em 01:19:23.

A cerimónia de entrega de prémios desportivos foi presidida pelo Diretor de Formação, Comodoro Soares Ribeiro.

Equipas 3 elementos	
1º	ETNA - 01:19:23 9352404 1SAR ETI Bragadeste Mota 9809800 CAB FZ Loureiro Duarte 359192 1SAR CM Teixeira de Sousa
	DN-DME1 - 01:24:00 6316091 1SAR MQ Fernando pereira 438891 1SAR MQ José Rodrigues 25693 CTEN EN-MEC Pedro Azenha
2º	
3º	ESCOLA NAVAL 1 - 01:31:05 504294 1SAR CM Domingues Arieiro 9303903 1SAR R Pedro Sousa 743486 CMOR FZ Nunes Valverde

ATIVIDADE FÍSICA: O SEXTO SINAL VITAL

Sabe-se atualmente que a atividade física não é uma mera questão de estilo de vida ou uma moda associada ao culto do corpo. Trata-se, segundo a Organização Mundial de Saúde, de uma prioridade na saúde das populações. A inatividade física pode levar a doença coronária, diabetes, cancro da mama e cólon, entre outros. Está também comprovado o efeito protetor da atividade física na depressão e na demência, bem como no aumento do rendimento académico e capacidade cognitiva dos jovens estudantes.

Em Portugal, a Direção-Geral da Saúde (DGS) criou em maio de 2016 o Programa Nacional para a Promoção da Atividade Física. É um dos programas de saúde prioritários da DGS e tem por missão generalizar o conceito de estilo de vida fisicamente ativo como sinal vital de saúde e bem-estar para todos, independentemente de condições de saúde, económicas, demográficas ou sociais. Visa aumentar o interesse e a prática regular de atividade física, desportiva e não-desportiva, por parte dos portugueses, e reduzir o tempo de sedentarismo. As suas metas de Saúde para 2020 incluem aumentar para 32% a percentagem de adultos que indica fazer exercício ou desporto com regularidade e aumentar para 25% a percentagem de adultos com menos de 7,5 horas/dia em atividade sedentária.

Para melhor enquadrar este novo sinal vital foi pedida colaboração ao 1TEN MN Santos Henriques, chefe da Unidade de Medicina do Exercício do Centro de Medicina Naval.

AP – Porque é que se criou este novo sinal vital – atividade física?

SH – Os médicos e a população em geral estão habituados a valorizar os cinco sinais vitais tradicionais, nomeadamente a temperatura corporal, frequência cardíaca, pressão arterial, frequência respiratória e dor. O resultado da sua avaliação, quando fora dos valores de referência para a normalidade, suscita imediatamente medidas de intervenção para regularizar o mesmo. Pois bem, conhecidos os benefícios da prática regular de atividade física para a saúde e bem-estar, sistematizar a avaliação do nível de atividade física é facilitar a promoção generalizada de um estilo de vida fisicamente ativo.

AP – Esta novidade é, então, mais uma forma de promover a prática regular de atividade física?

SH – Sim, sem dúvida. A Estratégia Nacional para a Promoção da Atividade Física, da Saúde e do Bem-Estar tem por objetivo promover a atividade física através dos profissionais de saúde, considerando que na sua relação com os utentes estes têm uma posição privilegiada para o fazer. A avaliação da atividade física durante as consultas, enquanto sexto sinal vital, permite aos médicos obter informação sobre a quantidade de atividade física que o utente faz e avaliar rapidamente a adequação desse valor às recomendações, dando a possibilidade de oferecer breves conselhos sobre atividade física. O registo sistemático deste novo sinal vital vai permitir conhecer os efeitos do aconselhamento.



AP – A avaliação da atividade física só se faz no contexto das consultas de Medicina do Exercício?

SH – Não, a avaliação pode e deve ser creditada em qualquer contexto de seguimento médico. A prática de atividade física é considerada como tratamento de primeira linha para inúmeras patologias, incluindo a hipertensão arterial, diabetes mellitus, dislipidemia, obesidade, depressão, fibromialgia ou lombalgia. Posto isto, a avaliação do sinal vital “atividade física” deve ser utilizado por todas as especialidades médicas como ferramenta que auxilia na discussão deste assunto com todos os utentes, independentemente do género, idade, capacidade funcional ou contexto social. Nem a propósito, a Unidade de Reabilitação do Centro de Medicina Naval realizou um estudo piloto entre dezembro de 2017 e fevereiro de 2018 tendo por base os utentes avaliados em consulta médica de primeira vez. Dos 45 inquiridos (80% homens, idade média 41±9 anos) apenas 49% cumpriam as recomendações de prática de atividade física e 36% afirmaram estar sentados, em média, mais de 7,5 horas por dia. Naturalmente, em 60% dos casos, a razão que

motivou a avaliação em consulta de Medicina Física e de Reabilitação impunha restrições à habitual prática de atividade física. Face ao exposto, foram recomendadas outras formas de atividade física para minimizar o sedentarismo. Agora importa implementar a avaliação deste novo sinal vital no Sistema de Saúde Naval.

AP – Atualmente quais são as recomendações para a prática de atividade física nos adultos?

SH – As recomendações atuais são para acumular, no mínimo, 150 minutos por semana de atividade física aeróbia de intensidade moderada (ex: marcha rápida) ou vigorosa (ex: corrida), sendo que estes períodos têm de ter sempre duração superior a 10 minutos. Importa ainda acrescentar exercícios de fortalecimento muscular (pelo menos 2x por semana), exercícios que estimulem a agilidade, a coordenação e o equilíbrio, bem como exercícios de flexibilidade (alongamentos) no final de todas as sessões de exercício.



Ana Cristina Pratas
1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 214

NORTE (N)				ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
A	D	A	2	6	A	4	A
D	V	R		3	5	3	R
V	10	D		4	2	V	10
		3	V				6
			10				
SUL (S)				OESTE (W)			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
10	9	9	D	R	R	8	9
9	8	5	4	8	2	7	8
7	7		3	4	6	7	
5	6			2			5

GRAU DE DIFICULDADE - MÉDIO

E-W vuln. Após a abertura de E em 1♣, S joga 4♥ marcadas agressivamente por N face à sua mão forte, e ter encontrado no decorrer do leilão 4+ cartas de ♥ na mão do parceiro. W sai a 9♣. Analise atentamente as 4 mãos e escolha a linha em que gostaria de estar sentado para marcar pontos para a sua coluna.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 214

Se escolheu a linha E-W fez a escolha certa, pois consegue derrotar o contrato. Na verdade, numa primeira análise o contrato parece impossível, dando apenas 1♦ e 2♥, mas uma defesa atenta consegue uma 4ª vez conforme vem: E faz de R e ataca ♣ pois mesmo o parceiro tenha o R estará condenado; N joga trunfo, E entra imediatamente de A para voltar a atacar e ♣ eventualmente fazer um corte que W lhe dará, jogando portanto na hipótese do parceiro ter o R de trunfo, como é o caso. Tratou-se de uma excelente tentativa de E, pois fez uma boa leitura do jogo e apercebeu-se que o corte a ♣ seria a única hipótese possível para derrubar o contrato, não sendo difícil o parceiro perceber a sua intenção face ao duplo ataque pouco natural para a fourchette.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema nº 197

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

HORIZONTAIS: 1 – Acção de somítico. 2 – Reza; almirante cartaginês que venceu os romanos no mar em 249 a. C. 3 – Vara para amarrar embarcações, para a impelir ou para lhe retesar a vela; ave-do-pa-raíso (Ant.); duas de vesgo. 4 – Demorar. 5 – Deras som; rema na confusão. 6 – Tratado acerca das aves. 7 – Reino da Indochina a Oeste do Vietname; convés na barafunda. 8 – Loire na confusão. 9 – Símb. quím. do gálio; de quem se fala; entidade aquática (Bras.). 10 – O mesmo que corredeira; no princípio da madeira. 11 – Estojo ou almofadinha em que se guardam pregados, alfinetes.

VERTICAIS: 1 – Tratado das partes sólidas do corpo. 2 – Aquela que pronuncia um discurso perante uma assembleia; no princípio do atlas. 3 – Nome de uma ordem de frades; no meio do rufo. 4 – Raias na confusão; planta bignoniácea do Brasil e da África (Inv.). 5 – Basta; no início de rato; lena na confusão. 6 – Partida; pedido de socorro; rio português. 7 – Tronco de videira; ele na confusão; símb. quím. do átomo. 8 – Cincho; ícaro na confusão. 9 – Símb. quím. do rubídio; faltam quatro, para ser reumatologia, na confusão. 10 – Andavas; tornar menor. 11 – Confusão de vozes.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 197

HORIZONTAIS: 1 – SOMITICÁRIO. 2 – ORA; ADEBAL. 3 – MARRA; APO; SG. 4 – ADIAR. 5 – TOARÁ; AEMR. 6 – ORNITOLOGIA. 7 – LAOS; SECONV. 8 – ERLIO. 9 – GA; ELA; IARA. 10 – ITUPAVA; MAD. 11 – ALFINETEIRA.
VERTICAIS: 1 – SOMATOLOGIA. 2 – ORADORA; ATL. 3 – MARIANOS; UF. 4 – AARIS; EPI. 5 – TA; RAT; ELAN. 6 – IDA; SOS; AVE. 7 – CEPÁ; LEE; AT. 8 – ARO; AOCRIL. 9 – RB; UEGOLAMI. 10 – IAS; MINORAR. 11 – ALGARAVIADA.

CARMO PINTO
1 TEN

SUDOKU

Problema nº 46

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 46

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CMG M António Manuel Gonçalves Alexandre, Coordenador de Departamento / Área de Ensino no Instituto Universitário Militar
• CMG M Paulo Miguel da Silva Brandão Correia, Diretor de Apoio do Instituto Hidrográfico • CMG M David Augusto de Almeida Pereira, Chefe do Gabinete do Superintendente do Pessoal • CMG M Carlos Manuel Baião Monteiro, Chefe da Repartição de Nomeações e Colocações • CMG AN Luís Miguel Pereira Gonçalves, Chefe do Gabinete do Superintendente das Finanças.

RESERVA

• CFR SEH António José Domingos Piçarra • CMOR L Carlos Alberto Alves dos Santos • CMOR CCT Manuel Carlos Dias da Costa Lacerda.

REFORMA

• CAB L Manuel Eugénio Santos Rodrigues Leite • CAB A Fernando Manuel Braz Silveiro.

FALECIDOS

• 8945 CMG M REF Manuel Primo de Brito Limpo Serra • 67446 CMG FN REF Carlos Fernando Costa da Silveira • 10746 CMG M REF José Maria Santos de Sousa Machado • 106550 CFR SG REF Manuel Lúcio Venâncio • 900562 CTEN SEE REF Casimiro Alves Soares • 115647 1TEN SG REF António Agostinho Pinto • 237948 1TEN OTS

REF António dos Santos Rodrigues • 242750 1TEN OTS REF João José da Cruz • 1074363 1TEN OT REF Augusto José Lobo Cesário • 520058 SMOR A REF João Bizarro Niza Rita • 73167 SMOR TRI REF Joaquim Alfredo da Silva Meira • 20172 SMOR CM REF Adelino Vicente dos Ramos Rosado • 513358 SCH TF REF Agostinho Purificação da Silva • 78772 SCH ETI REF Cláudio José Filipe Valente • 336553 SAJ TF REF Manuel Gomes Gonçalves Lucas • 401755 SAJ CE REF Artur Lopes Fino • 392755 SAJ Q REF Luís Pires Veríssimo • 393355 SAJ T REF Alípio Silva de Oliveira • 467657 SAJ M REF Carlos Rosa Bernardo • 451157 SAJ M REF José Ferreira Esteves da Silva • 708061 SAJ M REF António Alexandre Quinta • 197964 SAJ TF REF José António Carneiro • 168865 SAJ A REF Francisco José Martins Bencatel • 102365 SAJ FZ REF Fernando dos Santos Gomes • 266771 SAJ M REF Américo da Ascensão Delgado • 411087 SAJ MQ ATI Luís Pedro Carrapo Vitorino • 139545 1SAJ SE REF Ernesto Augusto • 304347 1SAR H REF Mário Esteves Ribeiro • 208448 1SAR B REF António Augusto da Cunha • 531058 1SAR C REF António Neves Trindade • 75465 1SAR O REF António José Cavaco • 326082 CMOR CRO RES José Ruas da Silva Domingos • 258849 CAB CM REF Manuel Inácio Fernandes • 255050 CAB TFD REF Domingos António Pedro • 258150 CAB CE REF Mário José da Silva • 283851 CAB C REF João Miguel Lopes • 473157 CAB TFH REF Narciso João Paijão da Silva • 766061 CAB TFH REF António Soares Leal • 85369 CAB FZ REF Joaquim Francisco Lopes Martins • 108077 CAB CCT REF José Manuel Cabrita Santos • 115781 CAB CRO REF José Pedro do Nascimento • 211484 CAB V REF Carlos Alberto Carvalho Coelho • 300746 1MAR CM REF Álvaro Cândido • 491057 1GR T REF Valentim de Jesus • 155367 1GR FZ Vítor Manuel Ferreira Coelho • 3309662 AG 1CL QPPM APOS Aníbal Nunes dos Santos • 32001869 Inspetor QPMM APOS José Carlos da Graça Bravo.

CONVÍVIOS

FRAGATA ALMIRANTE MAGALHÃES CORRÊA

50º ANIVERSÁRIO (1968-2018)

O Núcleo de ex-Marinheiros de Almeirim convida Oficiais, Sargentos e Praças que tenham estado embarcados na fragata *Almirante Magalhães Corrêa*, para um almoço-convívio em Almeirim, dia **14 de julho**.

Contactos: Telef. 243593551, TLM 939517794

Programa no Facebook

MARINHEIROS DO CONCELHO DO SABUGAL

Vai realizar-se, no dia **28 de julho**, o XXIV Encontro Convívio dos Marinheiros do concelho do Sabugal, que terá lugar na freguesia do Baraçal.

As inscrições para participação no evento deverão ser efetuadas até 20 de julho para: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfTiTNro2w0lSTHAenuFbpbZM26l-ZMEZVUYV6pLC8xL9LPg/viewform?c=0&w=1&usp=mail_form_link

Ou para os seguintes contactos:

Maximiano Janela TLM 966778150

Luís Carrico TLM 938571010, carrico.luis@gmail.com

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DO CONCELHO DE MÉRTOLA

Realiza-se no dia **18 de agosto** o 10º convívio anual da Associação de Marinheiros do concelho de Mértola (Mina de S. Domingos – Centro Republicano 5 de Outubro).

Programa: 09:00 – Homenagem aos Marinheiros falecidos no Cemitério de Corte do Pinto e Mina de S. Domingos; 11:30 – Receção; 13:00 – Almoço; 15:00 – Bolo de Aniversário; 15:30 – Música ao vivo; 17:00 – Lanche;

Para mais informações os interessados deverão contactar:

Ricardo Silva TLM 912295603 / 969067808

VISITA AO EX-GRUPO Nº 1 DE ESCOLAS DA ARMADA

Uma Organização de ex-militares da Armada, com a colaboração da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, está a programar uma visita às instalações do ex-Grupo nº 1 de Escolas da Armada, no dia **1 de setembro**, dirigida a todos aqueles que fizeram parte daquela unidade da Marinha e que pretendam desfrutar de uma oportunidade de reviver os tempos ali passados.

As inscrições terminam no dia **15 de agosto**.

Os interessados deverão contactar: Arnaldo Batalha Duarte TLM 965758340



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE PONTA DELGADA



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de vermelho com feixe de setas de ouro com as pontas apontadas ao contrachefe, atadas por uma fita de prata. Orla de ouro com oito estrelas de seis pontas do mesmo, carregadas com âncora de negro. 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 PONTA DELGADA».

SIMBOLOGIA

Os principais elementos do brasão foram inspirados nas armas municipais de Ponta Delgada. 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 DE PENICHE



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo burelado em onda de verde e prata, mantelado de vermelho à dextra, com duas chaves de ouro passadas em aspa e uma espada abatida em pala, e de prata à sinistra, com uma estrela de seis pontas de vermelho, carregada com âncora de prata. 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 DE PENICHE».

SIMBOLOGIA

A chave e a espada são, respetivamente, os símbolos de S. Pedro e S. Paulo, elementos que também se encontram presentes no brasão municipal, enquanto o ondado de verde e prata simboliza o mar. 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.