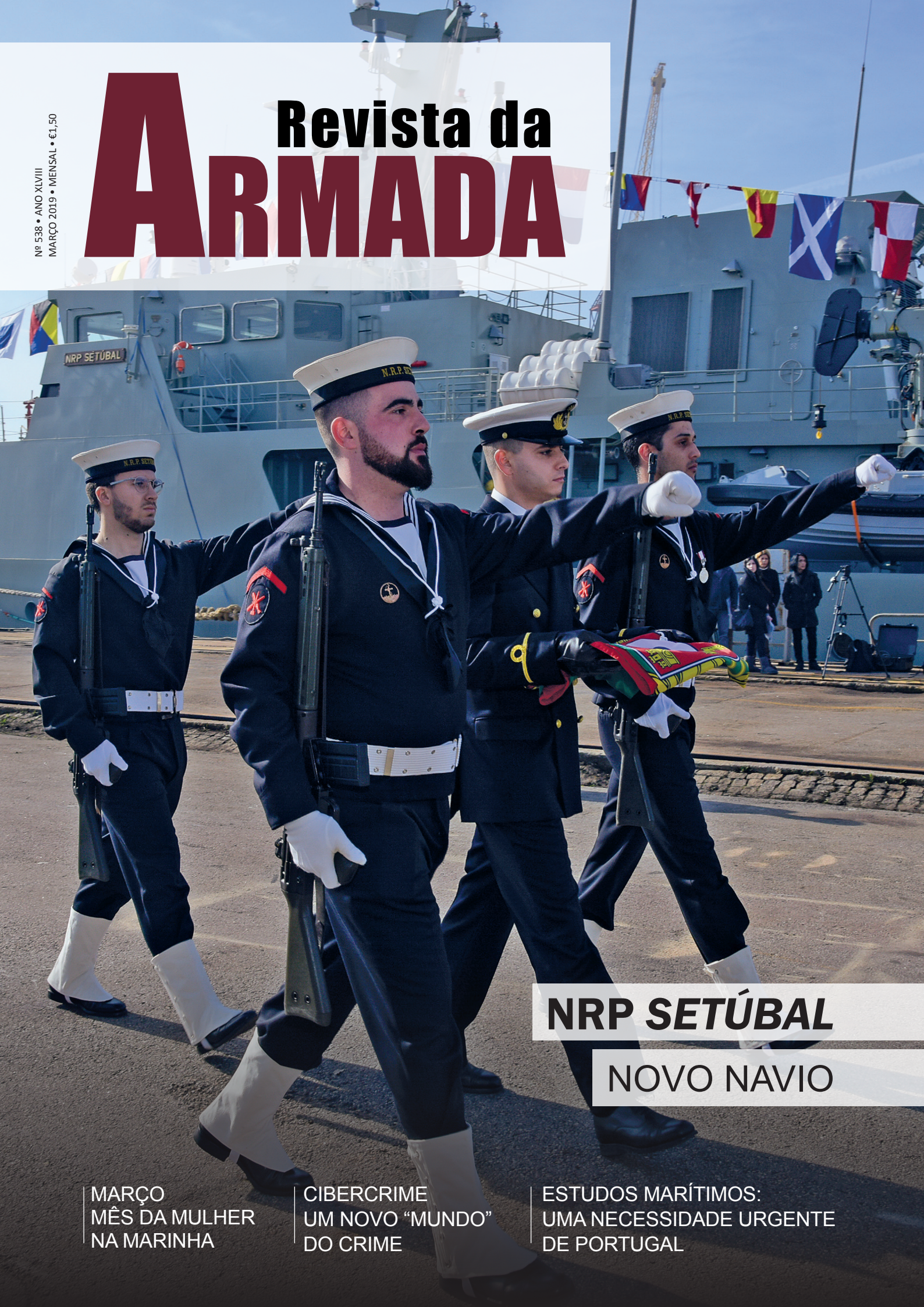


N.º 538 • ANO XLVIII
MARÇO 2019 • MENSAL • €1,50

A Revista da ARMADA



NRP SETÚBAL

NOVO NAVIO

MARÇO
MÊS DA MULHER
NA MARINHA

CIBERCRIME
UM NOVO "MUNDO"
DO CRIME

ESTUDOS MARÍTIMOS:
UMA NECESSIDADE URGENTE
DE PORTUGAL



Prémio “Fundação Oriente”/2019

Até 30 de Setembro de 2019 está aberto o concurso para atribuição do Prémio “Fundação Oriente”/2019, no valor pecuniário de cinco mil euros, a um trabalho original no âmbito da História, Artes, Letras e Ciências ligadas ao Mar, e à presença portuguesa na Ásia Oriental.

Informações:

www.academia.marinha.pt

academia.marinha@marinha.pt

Telefones: 210 984 708/14

SUMÁRIO

02	Prémio "Fundação Oriente"/2019
04	Strategia (46)
07	NRP <i>Setúbal</i>
12	<i>Admiral's Cup Regatta</i>
14	Os Cães no Corpo de Fuzileiros
16	Marinha recebe visita de Adidos de Defesa e Militares / Primeiro evento dos Sargentos Secretários Adjuntos dos Adidos de Defesa e Militares
21	Entregas de Comando/Tomadas de Posse
22	Direito do Mar e Direito Marítimo (20)
24	Academia de Marinha
25	Marinheiros da Esperança
26	Notícias / Livros
28	Estórias (47)
29	Novas Histórias da Botica (76)
30	Serviço & Saúde (3)
31	Saúde para Todos (63)
32	Desporto
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / Convívios
CC	Símbolos Heráldicos

MARÇO – MÊS DA MULHER NA MARINHA **06**



10 CIBERCRIME. UM NOVO "MUNDO" DO CRIME



ESTUDOS MARÍTIMOS: UMA NECESSIDADE URGENTE DE PORTUGAL **17**



Capa

Escolta à Bandeira Nacional a ser içada, pela primeira vez após o batismo, a bordo do NRP *Setúbal*.

Foto SAJ A Ferreira Dias



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 538 / Ano XLVIII
Março 2019

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

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
CTEN 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 Edição
Revista da Armada – Edifício das Instalações Centrais da Marinha – Rua do Arsenal 1149-001 Lisboa – Portugal
Telef: 21 159 32 54

Estatuto Editorial
www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx

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

CABOS SUBMARINOS: AS ARTÉRIAS DA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA

Em 1850, foi estabelecido o primeiro cabo submarino internacional, no canal da Mancha, entre a França e o Reino Unido. Cerca de 8 anos mais tarde, foi colocado, pelos navios HMS *Agamemnon* e USS *Niagara*, a primeira linha de telégrafo transatlântica, com um comprimento superior a 3000 km, entre a Irlanda e a Terra Nova. Esse cabo serviu para a troca dos primeiros telegramas, entre a rainha Vitória e o presidente James Buchanan, no dia 16 de agosto de 1858. A velocidade de transmissão era muito baixa, pelo que o telegrama da rainha Vitória (constituído por 98 palavras) demorou quase 16 horas a ser transmitido... Todavia, esse acabou por ser um momento algo anti-climático, uma vez que a linha de telégrafo viria a avariar apenas umas semanas decorridas.

De então para cá, a importância e a disseminação dos cabos submarinos foi aumentando, a ponto de a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de 1982, consagrar, no seu artigo 112.º, que “todos os Estados têm o direito de colocar cabos e ductos submarinos no leito do alto mar além da plataforma continental”. No entanto, nessa altura, a capacidade das linhas submarinas, constituídas por cabos coaxiais de cobre, era diminuta. Tal facto, associado aos elevados custos de instalação e de manutenção dos cabos submarinos, fizeram com que as comunicações por satélite, então em franca expansão, se tornassem bastante mais atrativas para as ligações intercontinentais. Com efeito, os satélites apresentavam uma capacidade de transmissão dez vezes superior aos cabos de cobre e implicavam um investimento dez vezes inferior, o que levou a que os cabos submarinos ficassem quase esquecidos no fundo dos oceanos.

Contudo, a fibra ótica iria alterar radicalmente essa realidade, devido à gigantesca capacidade de transmissão de dados que



MV Willem de Vlamingh, navio luxemburguês lançador de cabos.

DR

possibilita, inapelavelmente superior à dos satélites. Neste quadro, a instalação do primeiro cabo transatlântico de fibra ótica, em 1988, marcou um ponto de viragem. Atualmente, esses cabos submarinos (que pertencem, na quase totalidade, a empresas privadas) transportam cerca de 97% das comunicações de dados e de internet mundiais, servindo de suporte à esmagadora maioria das transações financeiras e das comunicações intercontinentais. A tabela que acompanha este artigo mostra outros dados que ilustram a importância dos cabos submarinos para a sociedade contemporânea, evidenciando que eles constituem as artérias da vida globalizada dos nossos dias.

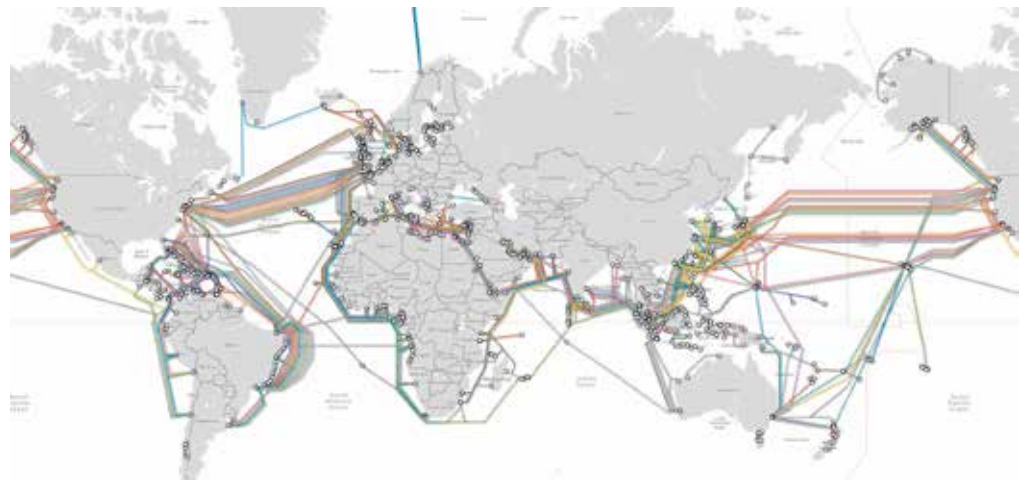
Porém, os cabos submarinos acabam por não ser devidamente protegidos no direito internacional. De facto, embora o artigo 113.º da CNUDM estabeleça que os Estados devem adotar leis que punam “a ruptura ou danificação, por um navio arvorando a sua bandeira ou por uma

pessoa submetida à sua jurisdição, de um cabo submarino no alto mar, causadas intencionalmente ou por negligência culposa”, a realidade é que a maioria dos países (incluindo Portugal) não possui legislação específica sobre esta matéria. A isso acresce, também, a ausência de jurisdição, não só sobre atos praticados a bordo de navios que arvoram a bandeira de outros Estados, como também em espaços marítimos que não estão sob jurisdição de qualquer Estado. Além disso, a CNUDM não permite a abordagem de navios de guerra a navios suspeitos de danificar cabos submarinos, como acontece (ao abrigo do artigo 110.º) relativamente a navios que se dediquem à pirataria ou ao tráfico de escravos, a navios que efetuem transmissões ilícitas ou a navios sem nacionalidade ou com falso pavilhão. Ou seja, o enquadramento legal (ou a falta dele) está em consonância com o papel que os cabos submarinos tinham nos anos '70 e '80 do século passado, mas

mostra-se insuficiente para proteger uma infraestrutura que se tornou verdadeiramente crítica para a sociedade atual.

E a realidade é que os cabos submarinos de fibra ótica estão extremamente vulneráveis a ações, intencionais ou não, que podem afetar de forma significativa a vida de milhões de pessoas e de empresas. De acordo com os dados do *United Nations Environment Program* (UNEP), através do *World Conservation Monitoring Centre* (WCMC), todos os anos, em média, são danificados entre 100 e 150 cabos submarinos, sendo que a maior parte desses problemas ocorre de forma não intencional. Efetivamente, a pesca é responsável por cerca de 45% dos danos, os ferros (ou âncoras) dos navios por cerca de 15% e as causas geológicas por quase 3%, havendo ainda a curiosidade de algumas das avarias se deverem a dentadas de tubarões, o que levou inclusive os fabricantes a protegerem os cabos com revestimentos à prova de dentadas...

Aquela que terá sido a falha com maior impacto até hoje, ocorreu devido a causas geológicas, concretamente um terramoto ocorrido em 26 de dezembro de 2006, que incapacitou seis dos sete cabos submarinos que atravessavam o estreito de Luzon, entre Taiwan e as Filipinas. Esses cabos eram (e são) usados para distribuir os serviços de internet e de telefone para Taiwan, China, Hong-Kong, Japão, Singapura e Coreia do Sul, o que deixou milhões



Representação dos cabos submarinos atuais.

de utilizadores e de empresas sem internet e sem telefone móvel – sendo que os poucos serviços remanescentes ficaram inteiramente dependentes de uma única ligação submarina que resistiu ao terramoto. Foram necessários 11 navios e 49 dias para terminar as reparações nas ligações afetadas. Depois deste incidente, as operadoras de comunicações começaram a evitar colocar cabos submarinos em áreas tão suscetíveis a atividade sísmica como o estreito de Luzon, embora isso nem sempre seja possível.

Outra falha de grandes proporções ocorreu também na Ásia, em 2007, quando pescadores vietnamitas procuravam recuperar o cobre de um cabo coaxial submarino já desativado, mas acabaram por içar e danificar cabos de fibra ótica em pleno funcionamento, causando interrupção dos serviços de internet no Vietname durante 3 meses, além de prejuízos de milhões de euros.

Além das avarias ocorridas nos oceanos, os cabos submarinos estão particularmente vulneráveis nos pontos de amarração, em terra. Ainda por cima, boa parte dos cabos amarram em pouco mais de duas dúzias de pontos, pois isso permite diminuir custos, sendo que também não é fácil encontrar locais adequados para o efeito. Esta concentração de cabos em número reduzido de pontos em todo o mundo, torna esses locais verdadeiramente críticos. Cabe aqui referir que Portugal continental possui três locais de amarração: Carcavelos, Seixal e Sesimbra, onde amarram 12 cabos submarinos, perspetivando-se que Sines também venha a constituir um ponto de amarração a curto prazo. A esses locais, acrescem ainda os das ilhas dos Açores e da Madeira.

Aliás é interessante referir, como bem notou o professor Marques Guedes, que “os cabos transatlânticos de fibras óticas ... saem, no que à Europa diz respeito, na sua esmagadora maioria, dos antigos impérios marítimos, ... a saber, e por ordem cronológica, Portugal, a Grã-Bretanha, a Holanda, a França, e, embora tão-só residual ou marginalmente, a Dinamarca”.

Neste âmbito, a centralidade da posição de Portugal fica evidente no facto de ser o único país do mundo com ligações diretas por cabos submarinos a todos os continentes (Europa, América do Norte e do Sul, África e Ásia).

Parecem-me evidências bem claras de como a geografia – que sempre nos atirou para o mar, culminando no grande empreendimento da expansão marítima – continua a determinar o nosso presente e o nosso futuro, consagrando-nos uma posição de charneira nas autoestradas digitais que cruzam os oceanos.

Dados sobre cabos submarinos

97% das comunicações de dados e de internet globais circulam por cabos submarinos (restantes 3% das transmissões de dados globais são feitas por satélite).

Cerca de 450 cabos constituem a rede global de cabos submarinos.

Comprimento total dos cabos submarinos: ~1,2 milhões de km.

Cabo submarino mais longo, *Southeast Asia-Middle East-Western Europe 3* (SEA-ME-WE3), que liga a Alemanha à Austrália, ao Japão e à Coreia do Sul, passando por Portugal (onde tem uma amarração em Sesimbra): ~39 000 km.

15 milhões de transações financeiras diárias por cabos submarinos.

10 biliões (i.e. 10×10^{12}) de dólares movimentados por dia por cabos submarinos.

Fiabilidade dos cabos submarinos: 99,999% (regra dos cinco 9), implicando que as falhas não excedam, em média, cerca de 5 minutos por ano.

Número médio de falhas nos últimos anos: entre 100 e 150 (cujas consequências são bastante mitigadas pelas redundâncias existentes, que permitem roteamento do tráfego).

MARÇO

MÊS DA MULHER NA MARINHA

A igualdade de género tem sido uma prioridade para a Marinha desde que, em 1992, foram integradas as primeiras mulheres militares. No ano de 2019, a Marinha celebra o “Março – Mês da Mulher na Marinha”, que contempla várias atividades, com o objetivo de enaltecer e reconhecer o trabalho realizado pelas mulheres.

Atualmente, várias campanhas estão a decorrer ao nível nacional e internacionalmente. Na ONU, o tema central é: “Pensemos em igualdade, construção com inteligência e inovação para a mudança”, com um foco nas formas inovadoras para a defesa da igualdade de género e empoderamento das mulheres.

Está também a decorrer, com grande impacto nas redes sociais, uma campanha¹ que valoriza o equilíbrio de género, como fator gerador de um mundo melhor, com locais de trabalho saudáveis e organizações mais eficazes, nos quais todos têm um papel a desempenhar.

Há ainda estudos, no âmbito da NATO, que indicam que no atual contexto de Defesa, caracterizado por uma elevada complexidade, a existência de diferentes perspetivas origina uma maior eficácia, sendo necessário e vantajoso as competências, experiências e contribuições tanto de homens como de mulheres. Em situações operacionais que requeiram inovação e elevada capacidade de resolução de problemas, as equipas com diversidade e equilíbrio de género têm apresentado melhor desempenho².

Na Marinha Portuguesa tem-se verificado uma evolução significativa neste âmbito, ao longo dos anos, marcada com todos os ajustes organizacionais inerentes (do ponto de vista logístico, de cultura organizacional e do progressivo assumir das várias responsabilidades pelas mulheres). Atualmente, não existem restrições no acesso das mulheres a qualquer função, havendo total igualdade de salário e equidade de progressão na carreira.

Uma das atuais preocupações é a conciliação entre os diversos aspetos da vida. É fundamental proteger as especificidades das mulheres (nomeadamente, a gravidez e o aleitamento) mas tendo o cuidado de permitir a todos – homens e mulheres – uma melhor conciliação da vida profissional, pessoal e familiar.

Esta conciliação, numa profissão com períodos de embarque e missões que implicam o afastamento de casa por tempo significativo, é um enorme desafio. Na Marinha, alinhado com o “Programa 3 em Linha” (Programa para a Conciliação da Vida Profissional, Pessoal e Familiar 2018-19), têm vindo a ser adotadas várias medidas – designadamente, no âmbito da proteção da parentalidade, de apoio à promoção das condições de bem-estar e apoio social aos seus militares, militarizados e civis e seus agregados familiares (no domínio do cuidado, educação, transportes e saúde).

A nível nacional verifica-se que, culturalmente³, as tarefas associadas à vida doméstica e familiar ainda recaem maioritariamente sobre as mulheres, responsabilidades essas que importa equilibrar. Trata-se assim de um compromisso que implica uma mudança cultural para benefício de toda a sociedade. A melhor conciliação da vida profissional, pessoal e familiar contribui para uma maior qualidade de vida, com impacto também nas organizações profissionais com a diminuição do absentismo, aumento da produtividade e retenção de pessoas.



Platão dizia “Existem três tipos de homens: os mortos, os vivos e os que andam no mar”. Atualmente, na Marinha, já se pode dizer – “Existem três tipos de mulheres e homens: ...”



Gabinete de Perspetiva de Género
Direção de Pessoal

Notas:

¹ #BalanceForBetter.

² Figueroa, C., 2015, *UNSCR 1325 Reload: An Analysis of Annual National Reports to the NATO Committee on Gender Perspectives from 1999-2013*. NATO Science for Peace & Security.

³ <http://cite.gov.pt/pt/acite/campanhas004.html>.



NRP SETÚBAL

APRONTAMENTO FINAL



O mais jovem navio da Marinha Portuguesa – NRP *Setúbal* (P363), quarto navio-patrolha oceânico (NPO) da classe *Viana do Castelo* – foi construído nos estaleiros navais de Viana do Castelo, pelo consórcio formado pelas empresas WEST SEA e EDISOFT.

A WEST SEA foi fundada no início de 2014 pelo grupo MARTIFER, para a exploração dos terrenos e infraestruturas dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) e também para preservar os mais de 70 anos de história e tradição da indústria naval portuguesa naquela cidade. A EDISOFT é uma empresa líder de mercado nos setores da defesa e vigilância marítima, aeronáutica e aeroespacial, com uma base tecnológica constituída por um grupo de engenharia de excelência e dotada com capacidades de gestão de projetos de elevada complexidade.

O NRP *Setúbal* integra o projeto NPO 2000, o qual visa a construção de navios versáteis, com grande autonomia e capacidade para operar em condições extremas de mar, para uma utilização prioritariamente em missões de segurança e salvaguarda da vida humana no mar, exercício da Autoridade do Estado e outras missões de interesse público. Não obstante a sua vocação eminentemente não combatente, o navio detém ainda a capacidade para executar, no Espaço Estratégico de Interesse Nacional (EEIN), operações de cariz militar de baixa intensidade em tempo de crise ou guerra, ações decorrentes da promulgação do estado de sítio ou emergência e de apoio humanitário na sequência de desastres naturais.

À semelhança do seu navio irmão, o NRP *Sines*, o planeamento de construção nas suas vertentes de execução material e financeira foi alvo de acompanhamento rigoroso ao longo de todo o projeto, permitindo o cumprimento dos prazos contratualmente estabelecidos. Desde a instalação do seu primeiro bloco até à

fixação de equipamentos vitais para o funcionamento do navio, nomeadamente a instalação propulsora, sistemas auxiliares e elétricos e demais elementos construtivos constantes da sua conceção, a condução desta construção foi alvo de permanentes inspeções de acompanhamento, assegurando uma adequada execução de montagem.

Após a prova de flutuação na doca de construção, o navio foi rebocado para o cais de aprestamento, junto das instalações da Equipa de Acompanhamento e Fiscalização (EAF) da Construção dos NPO.

Em antecipação às provas de mar, procedeu-se a uma fase de testes, denominados HAT (*Harbour Acceptance Trials*), comportando uma verificação exaustiva do adequado funcionamento dos sistemas, permitindo ao navio passar à fase seguinte com a necessária segurança.

Para a fase seguinte – as provas de mar do navio, que decorreram nos dias 5 e 6 de dezembro de 2018 –, a própria organização da habitabilidade, hotelaria e segurança do pessoal de bordo teve que ser acautelada, para que as provas pudessem ser maximizadas tendo em vista a operação do navio ao limite da sua capacidade, cumprindo com o plano de SAT (*Sea Acceptance Trials*).

O navio largou do cais comercial com uma vasta equipa de técnicos que puseram à prova todos os sistemas de bordo. As SAT decorreram num regime contínuo, com um incremento gradual do nível de exigência da plataforma, testando a estrutura, a instalação propulsora, o sistema de governo, a capacidade de manobra, sistemas elétricos e hidráulicos, mecânicos e eletrónicos, procurando conduzir o navio aos seus limites de operação, de forma a aferir desconformidades a serem corrigidas antes da entrega definitiva do navio à Marinha Portuguesa.

RECEÇÃO DO NAVIO E ENTREGA DE COMANDO



Fotos SAJ A Ferreira Dias

A cerimónia de receção e entrega de comando do NRP *Setúbal* realizou-se no dia 28 de dezembro de 2018, com o navio atracado nos Estaleiros Navais WEST SEA, em Viana do Castelo. A cerimónia foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), ALM Mendes Calado.

Antes da cerimónia procedeu-se à assinatura do Auto de Receção Provisória do NPO4, na sala de reuniões da Administração do Consórcio. Assinaram o auto o ALM CEMA e AMN, em representação do Estado Português, e os representantes da WEST SEA e da EDISOFT.



O CTEN Rui Manuel Zambujo Madeira, natural de Lisboa, ingressou na Escola Naval em 1994, tendo concluído em 1999 o Curso de Ciências Militares Navais – Ramo Marinha.

Foi Chefe dos Serviços de Navegação e de Comunicações do NRP *Cunene* e Oficial Imediato do NRP *Cacine*. Prestou serviço no NTM *Creoula*.

Especializou-se em mergulhador-sapador em 2005, tendo complementado a formação nacional com o “Advanced Mine Warfare Course” no Naval Mine Warfare Nato Centre of Excellence, na Bélgica.

Enquanto oficial imediato do Destacamento de Mergulhadores Sapadores Nº 1, participou em diversas missões de Guerra de Minas, de Inativação de Engenheiros Explosivos e de Mergulho Profundo, tendo participado em diversos exercícios nacionais e internacionais.

Após esta formalidade da entrega provisória do navio à Marinha Portuguesa, as mesmas entidades dirigiram-se para bordo para dar início à cerimónia de aumento ao efetivo, passagem ao estado de armamento e entrega de comando do NRP *Setúbal*.

A cerimónia iniciou-se com a leitura dos diplomas de aumento ao efetivo dos navios da Armada e passagem ao estado de armamento completo e de lotação completa e normal. Posteriormente, procedeu-se à cerimónia de tomada de posse do CTEN Zambujo Madeira como Comandante do navio.

Imposto o distintivo de comando, teve lugar a cerimónia de içar a Bandeira Nacional, símbolo recebido pelo recém-empossado Comandante das mãos do ALM CEMA e AMN. A Bandeira Nacional foi içada, pela primeira vez, a bordo do NRP *Setúbal*, tendo-lhe sido prestadas as devidas honras ao som do Hino Nacional.

No final da cerimónia, o ALM CEMA e AMN dirigiu algumas palavras à primeira guarnição do NRP *Setúbal*, realçando o orgulho que para ele representa estar presente na cerimónia de entrega do quarto NPO, enquanto parte integrante de um projeto idealizado e realizado em Portugal.

O dia 28 de dezembro de 2018 assume, assim, particular importância para a primeira guarnição do NRP *Setúbal*, para a Marinha Portuguesa e para Portugal, com o aumento ao efetivo de mais uma unidade naval, desenvolvida especificamente para e por portugueses, dando continuidade à nobre missão da Marinha que é servir Portugal no mar.

Foi comandante do Destacamento de Mergulhadores Sapadores Nº 2 entre 2008 e 2010, tendo cumprido diversas missões de apoio à esquadra, ao Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo e à Proteção Civil. No âmbito do *Submarine Emergency Rescue (SMER)*, participou em dois exercícios de salvamento de submarinos.

Exerceu o cargo de chefe da secção de operações do CZMA e gestor de operações do Centro de Coordenação de Busca e Salvamento (MRCC) de Ponta Delgada, tendo nessa qualidade representado Portugal no *North Atlantic Coast Guard Forum* e no *North Atlantic MRCC Meeting*.

Foi Chefe do Serviço de Mergulho da ES, Chefe da Secção de Treino e Avaliação e Diretor Técnico-Pedagógico da Escola de Mergulhadores, integrando ainda a Comissão Técnica para o Mergulho Profissional e o *European Diving Technology Committee*.

Foi o último comandante do NRP *Jacinto Cândido*.

CERIMÓNIA DE BATISMO

A cerimónia de batismo do NRP *Setúbal* realizou-se no passado dia 6 de fevereiro, tendo como Madrinha a Dra. Jessica Rachel Hallett, esposa do Ministro da Defesa Nacional, Professor Doutor João Gomes Cravinho, que presidiu à cerimónia. A assistência era composta por cerca de 280 convidados, entre os quais o Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, Eng. José Maria Costa, a Presidente da Câmara Municipal de Setúbal, Dra. Maria das Dores Meira, o Chefe da Casa Militar do Presidente da República, TGEN João Nuno Jorge Vaz Antunes, o Presidente da MARTIFER, Eng. Carlos Manuel Marques Martins, e o Presidente do Conselho de Administração da EDISOFT, Eng. João Araújo.

No cais estiveram formados a Banda da Armada, sob a direção do CTEN MUS Délio Gonçalves, o comandante do NRP *Setúbal*, CTEN Zambujo Madeira, e a respetiva guarnição.

À chegada do Ministro da Defesa Nacional, foram-lhe prestadas as devidas honras militares, acompanhadas pelo Hino Maria da Fonte, interpretado pela Banda da Armada.

Durante a cerimónia proferiram alocações os Presidentes da MARTIFER e da EDISOFT, o Chefe do Estado-Maior da Armada e o Ministro da Defesa Nacional. Realce para uma tónica comum – a excelente relação profissional entre as partes na conceção e construção dos NPO *Sines* e *Setúbal*, que permitiu concretizar este megaprojeto dentro do prazo e orçamento contratualmente previstos. Foi igualmente consensual a absoluta importância da construção de mais seis novos NPO. Estas novas construções, a par do Navio Polivalente Logístico e do Reabastecedor de Esquadra, estão previstas na Lei de Programação Militar, recém-aprovada na generalidade pela Assembleia da República.

No seu discurso, o Ministro da Defesa Nacional salientou que *“Para o nosso país é fundamental dotar as nossas Forças Armadas dos meios essenciais à sua ação, mas temos também de saber dotar o país de capacidade autónoma de desenvolvimento desses meios”*.

O Capelão-Chefe da Marinha, CMG Ilídio Costa, procedeu à bênção do navio, proferindo uma oração, após o que tomou a palavra a Madrinha do navio.

Na breve alocução que dirigiu à guarnição do NRP *Setúbal*, a Dra. Jessica Hallett evocou os seus antepassados, pai, avós paterno e materno, e as suas respetivas ligações à Marinha, num discurso muito emotivo que marcou a cerimónia.

Com uma nota muito pessoal referiu também que as circunstâncias do seu casamento foram envoltas em referências a Vasco da Gama e ao belo poema *“Navegavam sem o mapa que faziam”*, de Sophia de Mello Breyner Andresen (ver caixa).

Concluída a sua alocução, a Madrinha formalizou o batismo do NRP *Setúbal* com a tradicional quebra da garrafa de espumante no costado do navio.

A cerimónia de batismo de navios, após a sua construção e antes de iniciarem a sua comissão, é uma tradição que remonta ao 3º milénio antes de Cristo, havendo numerosos relatos de cerimónias religiosas, pedindo aos deuses a bênção para os novos navios e para as suas guarnições. Contudo, a primeira referência a um batismo celebrado com uma Madrinha mulher remonta ao início do século XIX.

A Dra. Jessica Hallett fica, assim, ligada para sempre à história do NRP *Setúbal*, relação essa firmada pela sua assinatura na primeira entrada do Livro de Honra do novo navio.



Fotos SAU A Ferreira Dias

NAVEGAVAM SEM O MAPA QUE FAZIAM

Navegavam sem o mapa que faziam

(Atrás deixando conluios e conversas
Intrigas surdas de bordéis e paços)

Os homens sábios tinham concluído
Que só podia haver o já sabido:
Para a frente era só o inavergável
Sob o clamor de um sol inabitável

Indecifrada escrita de outros astros
No silêncio das zonas nebulosas
Trémula a bússola tacteava espaços

Depois surgiram as costas luminosas
Silêncios e palmares frescor ardente
E o brilho do visível frente a frente

Sophia de Mello Andresen, 1979

Colaboração do **COMANDO DO NRP SETÚBAL**

CIBERCRIME

UM NOVO “MUNDO” DO CRIME



INTRODUÇÃO

A Associação Portuguesa de Apoio à Vítima (APAV) alerta, na sua publicação online, que o cibercrime é a vertente do crime económico que mais tem crescido em Portugal e internacionalmente. De facto, nos dias de hoje verifica-se um crescimento exponencial das burlas informáticas e das fraudes financeiras à escala internacional. Estima-se que em 2017 mais de 978 milhões de adultos, em 20 países, foram vítimas de cibercrime. Esta tendência verificou-se também em Portugal. De acordo com o Relatório Anual da Segurança Interna (RASI 2017), o crime de acesso ilegítimo aumentou 13%, a sabotagem informática 32% e a falsidade informática 41%. Acresce que, segundo dados da Direção-Geral de Política de Justiça, também citados no relatório RASI 2017, os crimes informáticos mantêm a tendência de subida, registando-se mais 175 casos em relação a 2016, o que corresponde a um acréscimo de 21.8%.

CONCEITO DE CIBERCRIME

Importa referir que o conceito de criminalidade informática, ou cibercrime, como é vulgarmente designado, não é exato e está longe de ser consensual. Neste contexto, perante tal indefinição poder-se-á considerar o conceito amplo, defendido por Venâncio (2011, p. 16), o qual abrange “toda a panóplia de atividade criminosa que pode ser levada a cabo por meios informáticos, ainda que estes não sejam mais do que um instrumento para a sua prática, mas que não integra o seu tipo legal, pelo que o mesmo crime poderá ser praticado por recurso a outros meios”.

De igual modo, concretamente no que concerne à legislação portuguesa, esta aglomera quatro tipos de atividade criminosa associada ao cibercrime, nomeadamente:

– **Os crimes com recurso a meios informáticos**, não alterando o tipo penal comum, correspondem a uma especificação ou qualificação deste, sendo exemplo a “devassa por meio de informá-

tica” (art.º 193º do Código Penal), o crime de burla informática e nas telecomunicações (art.º 221º do Código Penal);

– **Os crimes relativos à proteção de dados pessoais ou da privacidade** (Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de abril de 2016);

– **Os crimes informáticos em sentido estrito**, sendo o bem ou meio informático o elemento próprio do tipo de crime. Neste grupo, inserem-se os crimes previstos na Lei do Cibercrime: falsidade informática (Art.º 3); dano relativo a programas ou dados informáticos (Art.º 4); sabotagem informática (Art.º 5), acesso legítimo (Art.º 6); interseção ilegítima (Art.º 7); reprodução ilegítima de programa protegido (Art.º 8).

– **Os crimes relacionados com o conteúdo**, onde se destacam a violação do direito de autor, a difusão de pornografia infantil (art.º 172º, nº 3, alínea d), do CP) ou a discriminação racial ou religiosa (art.º 240º, nº 1, alínea a), do CP).

A INTERNET COMO POTENCIADORA DE NOVAS FORMAS DE CRIME

Ao longo dos últimos anos, é possível constatar que as práticas e capacidades da informática, em particular da internet, têm originado uma deslocação da atividade criminosa para a *web*, de tal modo que cada vez mais pessoas se sentem seduzidas a utilizar este meio para as suas práticas criminosas, arriscando-se, inclusive, na consumação de crimes que por outros meios não praticariam.

Neste âmbito, um dos fatores que se encontra na base da deslocação da atividade criminosa para a *web*, assenta no facto de existir um denominado “mundo obscuro” na internet. Na realidade, o conteúdo acedido pela maioria dos utilizadores da internet a nível mundial corresponde apenas a uma ponta do “iceberg”, a qual é denominada por *surface web* (internet superficial), e onde se encontram os *websites* que estão registados e que podem ser acessados através dos motores de busca tradicionais, tais como

o *Google*, o *Bing* ou o *Yahoo*. Porém, a informação disponibilizada nos *websites* que diariamente são acedidos, tais como, por exemplo, o *Facebook*, o *Twitter* ou o *Youtube*, representam menos de 10% das páginas existentes na rede.

Por conseguinte, a maioria da informação existente na internet não se encontra registada nos tradicionais motores de busca, estando, por sua vez, localizada na designada *deep web*. Com efeito, voltando à metáfora do “iceberg”, verifica-se que esta informação se encontra “submersa”, tornando-se, assim, invisível ao público em geral.

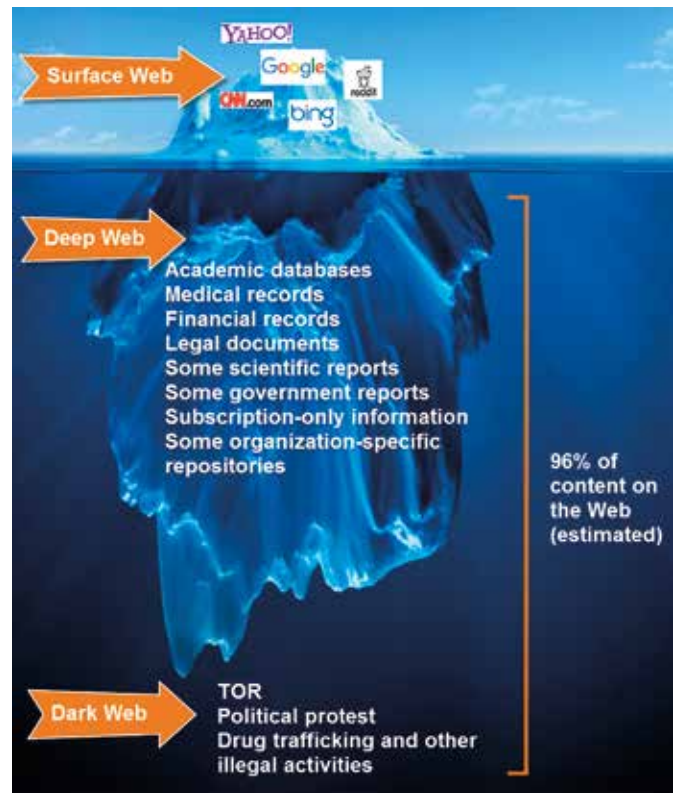
Na realidade, é praticamente impossível quantificar a dimensão da *deep web*. Não obstante, alguns autores adiantam que esta contém informação na ordem de 400 ou 500 vezes superior ao da *surface web*, incluindo aproximadamente 550 biliões de documentos individuais, comparados com 1 bilião da *surface web*.

Com efeito, para se aceder aos conteúdos da *deep web*, ao longo dos anos têm sido desenvolvidos navegadores específicos que permitem localizar esta informação de uma forma automática, sendo o *TOR (The Onion Routing)* o mais conhecido.

De facto, a *deep web*, conforme elucida Michael Bergam, considerado um dos mais respeitados investigadores nesta matéria, não é mais do que um conjunto de *sites* e páginas ocultas que, por um lado, podem apenas conter um conjunto de informações importantes, de determinados grupos ou clãs que pretendem fundamentalmente manter a sua privacidade, e, por outro, podem albergar *hackers* e cibercriminosos que visam aproveitar-se deste anonimato para desenvolverem as suas atividades ilícitas. Pode ainda, na sua faceta mais sombria, servir como uma espécie de capa protetora, para pessoas que divulgam conteúdos impróprios como a pornografia infantil, venda de estupefacientes, substâncias ilícitas, órgãos, entre outras atividades vedadas de divulgação. Deste modo, torna-se importante referir que uma parte específica da *deep web*, que engloba uma panóplia de atividades vedadas de divulgação, se constitui como uma rede ainda mais profunda, que é cognominada *dark web*.

PREVENÇÃO: A CHAVE PARA A PROTEÇÃO DO CIBERCRIME

De acordo com o *Special Eurobarometer 464a (2017)*, as perdas devido a cibercrimes representam biliões de euros por ano, estimando-se que existam mais de 150.000 vírus e outros tipos de *malware*



Representação da Surface Web, Deep Web e Dark Web

em circulação. Na realidade, verifica-se que as empresas e, em especial, o sector bancário e os seus clientes estão especialmente expostos ao cibercrime. A prevenção é, efetivamente, o elemento chave, dado que este tipo de criminalidade está também relacionado com o facto de as rotinas e os hábitos de vida quotidianos indicarem uma generalizada ausência de sensibilidade para a sua perigosidade. A título individual predomina ainda a ideia de imunidade a estes tipos de crime, transparecendo até uma clara falta de sentido de responsabilidade para a importância dos procedimentos de cibersegurança, em particular no que respeita à proteção dos códigos de acesso/*password*, ou na implementação de rotinas de controlo efetivo dos movimentos no extrato/saldo bancário.

Neste contexto, considera-se necessário proceder à divulgação de umas breves regras de bom senso expostas no “Relatório de Crimes Cibernéticos Norton: O impacto humano” (2017), as quais, apesar de simples, se encontram na base da primeira barreira de proteção contra o cibercrime.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, considera-se que, por forma a serem fundadas as bases essenciais para o combate eficaz ao cibercrime, é essencial existir, em primeiro lugar, uma boa compreensão deste fenómeno criminoso que afeta tudo e todos. Neste contexto, a cibereducação assume-se como a chave para o sucesso, sendo, por conseguinte, fundamental a edificação, o desenvolvimento e a implementação de uma estratégia transversal de cibereducação, que promova a consciencialização da sociedade.

REGRAS DE BOM SENSO QUE VOCÊ NÃO PODE IGNORAR

Estamos sendo socialmente projetados para “clique aqui” e sermos ludibriados pelo crime cibernético. Atualmente, pessoas demais estão tornando as coisas muito fáceis para os criminosos cibernéticos. Ao seguirmos algumas precauções de bom senso adicionais, podemos impedir os criminosos cibernéticos e evitar que todos os tipos de coisas ruins aconteçam.

Perigo! que os criminosos cibernéticos desbloqueiem todas as suas contas online. 83% das pessoas não utilizam um endereço de e-mail separado para a compra online.	Negar! Não facilitar as coisas para o criminoso cibernético. Utilize endereços de e-mail diferentes para contas diferentes.
Perigo! que um criminoso cibernético esvazie a sua conta bancária. 74% das pessoas utilizam um cartão de débito para compras online.	Negar! Impedir que criminosos cibernéticos tenham acesso ao seu dinheiro. Utilize um cartão de crédito separado com um limite de crédito pequeno.
Perigo! que os criminosos cibernéticos apaguem todos os arquivos do seu computador. 69% das pessoas não fazem backup dos arquivos regularmente.	Negar! Impedir que criminosos cibernéticos destruam dados insubstituíveis. Faça o backup regularmente (e também utilize-o como prova).
Perigo! que um criminoso cibernético adivinhe a sua senha. 62% das pessoas não alteram as senhas com frequência ou utilizam senhas complexas.	Negar! Impedir o fácil acesso do criminoso cibernético. Utilize senhas complexas para cada conta online e atualize-as com frequência.
Perigo! que o criminoso cibernético seduz-a a visitar um website falso. 60% das pessoas não utilizam um orientador de pesquisa para o navegador.	Negar! Recusar o seu clique para o criminoso cibernético. Navegue pela Internet de forma segura com o software de segurança correto.

Regras de bom senso para evitar ser vítima de cibercrime (Norton, 2017, p. 25)



Respondendo a um convite endereçado pela Marinha da Índia, a Marinha Portuguesa participou pela segunda vez na *Admiral's Cup Regatta* com uma delegação da Escola Naval constituída por um oficial e dois cadetes. A 9ª edição desta prestigiada prova na classe olímpica de Laser-Radial decorreu na Baía de Ettikulam, no período de 1 a 6 de dezembro de 2018, e foi, à semelhança dos anos transatos, organizada pela *Indian Naval Academy*.

A edição de 2018, para além da delegação portuguesa, contou com a participação de mais 30 países, incluindo o organizador, o que foi uma presença recorde de participantes, demonstrando que o interesse na participação tem crescido, em virtude da excelente organização e competitividade do evento.

Assim, além da Índia, país organizador, e de Portugal, estiveram presentes cadetes e aspirantes dos seguintes países: África do Sul, Alemanha, Austrália, Bahrein, Bangladesh, Brasil, Bulgária, Canadá, China, Egito, Emirados Árabes Unidos, Estados Unidos da América, Filipinas, França, Indonésia, Irão, Israel, Itália, Japão,





Malásia, Maurícias, Myanmar, Nigéria, Omã, Polónia, Qatar, Reino Unido, Singapura e Sri Lanka.

Para além da prática da vela, o programa contemplou uma visita ao *campus* da *Indian Naval Academy*, onde foi possível visitar as suas instalações escolares (salas de aula, laboratórios, simulador de navegação e biblioteca) e desportivas.

Por forma a que as diversas delegações estrangeiras pudessem ter algum contacto com a cultura do país, dado que não havia possibilidade de sair da *Indian Naval Academy*, foi feita uma apresentação sobre a Índia e a sua Marinha e, posteriormente, puderam assistir a um espetáculo de danças tradicionais de diferentes regiões do país.

Relativamente aos resultados do evento desportivo propriamente dito, e depois de quatro dias de prova com diferentes condições de vento que obrigaram a uma alteração contínua do campo de regatas, os dois cadetes portugueses, Meneses Maurício e Dias Ribeiro, obtiveram excelentes resultados desportivos, com a Cadete Maurício no 3º lugar feminino (13º da geral) e o Cadete Ribeiro no 27º lugar da geral, tendo Portugal ficado no 7º lugar da geral entre 31 países, o que constitui uma classificação extremamente honrosa, tendo em consideração que o tipo de embarcação utilizada não é usada com regularidade pelos cadetes da Escola Naval.

É de relevar, além da excelente prestação desportiva, a experiência enriquecedora proporcionada aos cadetes da delegação, fruto do contacto com militares e cadetes de Marinhas e Escolas Navais de países de diferentes continentes, o que contribuiu indubitavelmente para a sua formação como futuros oficiais de Marinha, através da troca de experiências e conhecimento com outras culturas e valores.



Classes	CLASSE LASER PADRÃO	CLASSE LASER RADIAL
Características		
Estatuto Mundial de Vela	Classe Olímpica	Classe Olímpica
Ano de Entrada nos Jogos Olímpicos	1974	1999
Tipo	Vela ligeira monotipo	Vela ligeira monotipo
Tripulação	1	1
Peso Ótimo da Tripulação	60+ kg	55 – 70 Kg
Desenhador	Bruce Kirby	Bruce Kirby
Material do Casco	Fibra de vidro	Fibra de vidro
Ano do Desenho	1969	1969
Trapézios	Cinta pés central	Cinta pés central
Comprimento do Casco	4,23 m	4,23 m
Boca	1,37 m	1,37 m
Área da Vela Grande	7,06 m ²	5,76 m ²
Peso do Casco	59 kg	59 Kg

Colaboração da **ESCOLA NAVAL**



OS CÃES NO CORPO DE FUZILEIROS

Os Cães de Guerra no Corpo de Fuzileiros surgem no decorrer da Guerra Colonial, tendo os primeiros Pastores Alemães sido adquiridos à África do Sul, com o objetivo dos Destacamentos e Companhias enfrentarem a profusão de minas e armadilhas colocadas pelo inimigo nos vários teatros de operações.

O relacionamento do homem com o cão sempre foi uma simbiose única, e o uso destes animais no serviço militar foi, e é, um fator importante e fundamental para o combate. Aproveitando a mais-valia proporcionada pelas características destes animais, tais como o seu faro, a audição, a visão, a mobilidade, a velocidade e a sua capacidade de aprendizagem, os primeiros cães empregues pelos Fuzileiros foram treinados para guarda, deteção de minas e armadilhas, e emboscadas.

Apesar de haver registos do emprego de Cães de Guerra em todos os teatros de operações, foi em Moçambique que a sua utilização teve maior destaque, utilizados em patrulhas de combate, em vigilância à Estação Radionaval de Lourenço Marques (atual Maputo) e ao aquartelamento dos Fuzileiros na Machava, em patrulhas da Polícia Naval e, ainda, em Paradas militares.

Em 13 de janeiro de 1966, foi registada pela primeira vez a utilização em combate de um cão de guerra, numa operação em que três secções do Destacamento de Fuzileiros Especiais N.º 12 (DFE 12) foram reforçadas por uma secção da Companhia de Fuzileiros N.º 6 (CF 6), um Cão de Guerra e o seu tratador:

“Iniciada a progressão para o interior, foi avistado numa curva de picada um grupo IN, constituído por 7 elementos armados. Foi aberto fogo imediatamente mas o IN que ainda se encontrava longe, fugiu, não dando tempo a que se lançasse o cão[...] [...] De registar o comportamento impecável do cão de guerra que pela primeira vez acompanhou uma Força numa operação do género”.

DFE 12, Operação “Teimosia”, Janeiro 66



No âmbito das operações anfíbias em Porto Amélia, o Destacamento de Fuzileiros Especiais N.º 1 (DFE 1) também utilizou, por diversas vezes, os Cães de Guerra. Apesar destes animais nunca terem entrado diretamente em combate, e mesmo tendo-se registado a morte da “Lady” que tropeçou numa armadilha durante uma operação, os Cães de Guerra deixaram-nos valiosos ensinamentos sobre a vantagem do seu emprego operacional.

No final da guerra colonial, com o processo de desmobilização em curso, foi necessário multiplicar as forças com recurso ao emprego dos Cães, para serem usados como sentinelas na defesa das instalações e dos pontos sensíveis das unidades do Corpo de Fuzileiros, sobretudo no arco noturno, período durante o qual eram colocados em certas posições estratégicas do perímetro defensivo para realizarem serviço de guarda, substituindo cada um três militares.

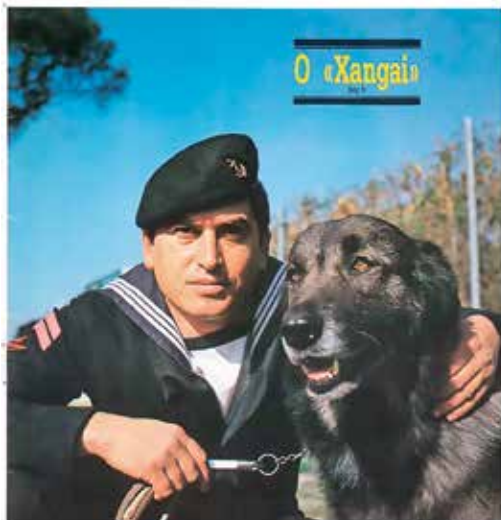
No verão de 1974, a Escola de Fuzileiros, com o apoio do Clube Português de Canicultura, adquiriu seis cães de raça Serra da Estrela, de pelo comprido (4 fêmeas e 2 machos), iniciando-se assim o Centro de Criação e Treino de Cães de Guerra.

No espaço de um ano foram construídas oito *boxes* para os animais, e começaram os treinos com o objetivo de formar cães de guarda e cães para a intervenção, ficando para segundo plano os “Cães de Água”. Em setembro de 1975, o Comando da Escola de Fuzileiros submeteu uma proposta para assegurar a/o:

a) Manutenção e apuramento das raças caninas nacionais “Serra da Estrela” (pelo comprido) e “Cão de Água Português”.

b) Treino de exemplares de raça “Serra da Estrela” para fins de defesa de instalações militares e intervenção.

c) Treino de exemplares de raça “Cão de Água Português” para acompanhamento dos grupos de



Capa da Revista da Armada n.º151, de abril de 1984



Fuzileiros em missões de patrulhamento aquático e desembarques.”

Este Centro foi lançado em maio de 1977, inscrito no Clube Português de Canicultura com o afixo “Vale de Zebro”. Desde então, e até meados da década de 90, o Centro de Criação e Treino de Cães de Guerra contribuiu significativamente para proteger as raças caninas nacionais, o “Serra da Estrela” (pelo comprido), o “Cão de Água Português” e o “Cão de Castro Laboreiro”, através da procriação e seleção destas raças. Foi também durante aquele período, que a participação em diversas exposições caninas trouxe um enorme prestígio ao canil de Vale de Zebro. As conquistas dos títulos de Campeões de Portugal, nomeadamente pelo “XANGAI”, cão Serra da Estrela, noticiada em diversos jornais e revistas da especialidade, viu a própria Revista da Armada dedicar-lhe uma capa, em abril de 1984 (n.º 151).

Mais recentemente, e com a frequência de cursos ministrados pela Guarda Nacional Republicana, o recente Núcleo Cinotécnico do Corpo de Fuzileiros (anteriormente designado por Secção Cinotécnica), passou a ter binómios cinotécnicos com valências nas áreas de Busca e Detecção de Estupefacientes. Por se considerarem raças bastante inteligentes e dóceis, foram adquiridos, em 1999, cães “*Retriever Labrador*” e, em 2002, “*Pastores Belga Malinois*”; a partir de 2003 adquiriu-se a capacidade na área da Busca e Detecção de Engenheiros Explosivos Improvisados.

Atualmente, a Marinha, através deste Núcleo, realiza missões de busca e deteção de estupefacientes, com especial incidência em inspeções a instalações e a infraestruturas militares, bem como a navios e a pessoas, na procura de substâncias ilícitas. Na vertente dos explosivos, realiza busca e deteção de engenheiros explosivos às instalações da Marinha, aos perímetros de vários eventos, cerimónias e comemorações das principais efemérides militares. Neste âmbito, salienta-se o constante emprego do Núcleo Cinotécnico no apoio aos Destacamentos de Mergulhadores Sapadores, na busca e na revista dos cais de atracação de navios estrangeiros, e, ainda, nas inspeções das cargas destinadas ao reabastecimento logístico desses navios.



Associada às atividades desenvolvidas por este Núcleo, sublinha-se a elevada participação que os binómios cinotécnicos têm nas demonstrações e divulgação nas escolas públicas, no Dia da Defesa Nacional e nas inúmeras visitas de entidades e organismos à Escola de Fuzileiros.

Para o futuro, dentro do quadro das missões atribuídas ao Corpo de Fuzileiros e à Marinha, quer no âmbito da segurança de infraestruturas, quer na assistência humanitária e apoio a catástrofes, perspetiva-se aumentar as valências deste Núcleo recuperando o emprego dos Cães de guarda e a edificação de Cães para busca e salvamento terrestre e marítimo.

Após a entrada em combate dos primeiros Cães de Guerra do Corpo de Fuzileiros há 50 anos, a Escola de Fuzileiros, através da sua estreita ligação à sociedade civil e às forças de segurança, mantém esta capacidade ativa e com uma taxa de empenhamento bastante assinalável, merecendo vários destaques nas redes sociais e órgãos de comunicação social.

Em agosto passado, a última ninhada de 4 cachorros veio reforçar o efetivo deste núcleo, iniciando agora o treino e preparação para novas missões.



Colaboração do **CORPO DE FUZILEIROS**



Marinha recebe visita de Adidos de Defesa e Militares

Em 24 de janeiro, a Marinha recebeu a visita do corpo de Adidos de Defesa e Militares estrangeiros acreditados em Portugal provenientes de 16 países (Alemanha, Angola, Argélia, Brasil, China, Espanha, Estados Unidos da América, França, Itália, Lituânia, Marrocos, Reino Unido, Roménia, Rússia, Timor-Leste e Turquia).

Durante o encontro, foi apresentado ao corpo de Adidos um resumo da atividade operacional do ano 2018, o planeamento para 2019 e como estão a ser geridos os recursos da Marinha Portuguesa para “Contribuir para que Portugal use o Mar” de acordo com a Diretiva Estratégica de Marinha 2018. Seguiu-se um almoço oferecido pelo Almirante CEMA e AMN.

A visita, organizada e promovida pelo Estado-Maior da Armada, ocorreu no âmbito do Plano Anual de Atividades dos Adidos de Defesa e Militares, sendo este o primeiro evento da Marinha no ano de 2019.

No âmbito do referido plano, no que concerne à Marinha e Autoridade Marítima Nacional, estão previstas diversas atividades, nomeadamente, visitas ao Corpo de Fuzileiros, à Fragata *D. Fernando II e Glória*, ao Museu de Marinha, à Esquadilha de Helicópteros, ao Instituto de Socorros a Náufragos e à Direção de Faróis, bem como, o embarque numa fragata no âmbito de um exercício naval, a participação nas comemorações do Dia da Marinha, a participação na cerimó-



Foto SAJ ETC Silva Parracho

nia de entrega de espadas aos Aspirantes e Sessão Solene de abertura do Ano Letivo na Escola Naval, com a correspondente entrega de prémios escolares, nomeadamente os presenteados pelas Marinhas amigas.

Colaboração do EMA-DIVRE

Primeiro evento dos Sargentos Secretários Adjuntos dos Adidos de Defesa e Militares

A Marinha Portuguesa acolheu no dia 23 de janeiro no Estado-Maior da Armada (EMA), o corpo dos Sargentos Secretários Adjuntos dos Adidos de Defesa e Militares com representação em Portugal, num total de 8 elementos provenientes da Alemanha (1), Brasil (2), Espanha (2), Estados Unidos da América (2) e França (1), a representação da Colômbia, por imperativos de serviço na Embaixada, viu inviabilizada a sua presença.

Além da delegação dos Secretários dos Adidos, marcaram presença os Sargentos-Mores Assessores do CEMGFA, do CEMA, do CEME e do CEMFA.

Coube à Marinha, em cooperação com a Casa Militar da Presidência da República, a organização do evento, que contou no período da manhã com a acolhimento dos convidados no EMA, onde foram recebidos pelo Chefe da Divisão de Relações Externas, CMG Domingos Vaz, que deu as boas-vindas, referindo a importância do evento no reforço das relações institucionais, incrementando a identidade militar, assim como a construção de vínculos de cooperação bilateral e multilateral com os países com representação militar em Portugal.



Foto SAJ ETC Silva Parracho

Seguiu-se uma pequena recepção, na Messe de Lisboa, e uma visita guiada ao Palácio de Belém, tendo a delegação sido recebida pela Assessora Militar do Presidente da República, COR Diná Azevedo, que deu as boas-vindas.

A visita terminou na Casa Militar da Presidência da República.

Colaboração do EMA-DIVRE

ESTUDOS MARÍTIMOS:

Uma necessidade urgente de Portugal

Os estudos marítimos são um novo campo académico transdisciplinar das ciências sociais, destinado a gerir os desafios decorrentes das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança.

Devido à sua modernidade, encontram-se numa fase inicial de construção e composição do seu conteúdo científico e da sua institucionalização. É um facto que já se realizam, em diversos países, alguns cursos de estudos marítimos com a natureza preconizada. Porém, verifica-se que, pela modernidade da sua criação, ainda não produziram um corpo de trabalhos académicos de referência. Por isso, são mal conhecidos e ainda não se encontram muitos textos a eles dedicados, ao contrário daquilo que acontece no campo das ciências naturais ligadas ao mar e focalizadas na biologia, na física e na química, ou na área das ciências da terra, que englobam, entre outras, a geologia, a geofísica, a meteorologia, a hidrografia e a oceanografia.

É neste contexto que parece fazer todo o sentido desencadear uma iniciativa, pioneira em Portugal, destinada a criar um curso de estudos marítimos, que tenha como objecto os desafios geográficos, que decorrem dos imperativos da posição, e as circunstâncias políticas e estratégicas associadas, respectivamente, às relações de poder e à exploração da força no mar. Assim, os estudos marítimos permitirão formar profissionais completos, dotando-os com as ferramentas de gestão e o saber necessários para pensarem como Homens de acção e agirem como Homens de pensamento, no âmbito dos processos



de tomada de decisão, em matérias de desenvolvimento e de segurança relacionadas com o uso do mar, inerentes às actividades dos sectores público e privado, facilitando a integração do mar nas respectivas políticas e estratégias, pelo incremento da compreensão, da acessibilidade e da valorização do seu uso.

Como atributos científicos, os estudos marítimos possuem um objecto preciso e susceptível de investigação e análise, através de um método, que explica, convenientemente, a essência, a causalidade e os efeitos dos factos e acontecimentos decorrentes das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, com recurso a

ferramentas teóricas (perspectivas) e práticas (técnicas), independentes e emprestadas por diversas ciências sociais, ciclicamente transformadas pela actividade intelectual. O método de investigação e análise dos estudos marítimos relaciona, agrega, interliga, integra, modifica e enriquece diversas disciplinas das ciências sociais com objectos de estudo distintos. Da confrontação entre as diversas disciplinas científicas, faz emergir novos dados que as articulam entre si e oferecem uma nova visão da realidade do mar, permitindo compreender fenómenos inteligíveis com o conhecimento resultante de apenas uma disciplina científica.

Os estudos marítimos permitirão formar profissionais completos, dotando-os com as ferramentas de gestão e o saber necessários para pensarem como Homens de acção e agirem como Homens de pensamento.

A perspectiva sistémica, ao estruturar o exame das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, garante a prevalência do pensamento organizado na busca de compreensão sobre a complexidade dos assuntos marítimos e da superação do movimento de especialização da ciência e da fragmentação do conhecimento sobre o mar. A técnica de articulação transdisciplinar é determinante na sustentação teórica da investigação e análise do objecto, e visa a unidade do conhecimento, resultante de uma interação máxima entre as diversas disciplinas, cuja individualidade respeita, fomentando a colaboração de cada uma delas, para um saber comum complexo, sem transformação numa só disciplina.

Os estudos marítimos, assim estruturados, são muito úteis para: fomentar a investigação sobre o mar nas ciências sociais; promover o debate académico rigoroso e construtivo sobre o mar; inspirar a compreensão dos assuntos do mar; facilitar os trabalhos de elaboração das políticas e estratégias públicas e privadas marítimas, bem como a participação relevante nas actividades marítimas das organizações nacionais e internacionais, e a gestão dos processos de inovação científica e tecnológica marítima. Desta forma, potenciam um novo encontro de Portugal com o mar.

A escolha de um fórum de excelência adequado para desenvolver esta nova área científica, implica identificar uma instituição credível, focalizada, estabilizada e reputada no estudo das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança, como é o caso da Escola Naval (EN). Importa, igualmente, congregar e fortalecer as capacidades desta instituição, com as de outras igualmente conceituadas no mundo académico, que contribuam para o estudo do objecto e para o cumprimento da finalidade dos estudos marítimos, pela incorporação do conhecimento agregado das suas áreas científicas de

especialização mais robustas. Interessa, também, associar organizações governamentais e não-governamentais e corporações industriais, comerciais, de ciência aplicada e de segurança marítima, que transportem, para os estudos marítimos, a sua experiência de actuação nos assuntos do mar. Assim, conseguir-se-á, entre outros aspectos, pensar o mar com competência e na perspectiva nacional de Portugal, desenvolver teorias próprias sobre o uso do mar, gerar o pensamento político e estratégico marítimo de Portugal, incrementar a capacidade de gestão de políticas e estratégias marítimas, bem como reforçar a produção académica transdisciplinar sobre o mar. Ao mesmo tempo, fomentam-se abordagens importantes

segurança, tendo em vista identificar as preocupações que, nessas áreas, necessitam de ser percebidas e geridas. Para suporte teórico dos estudos marítimos é usada a técnica de articulação transdisciplinar, que recorre aos contributos habilitantes das ciências sociais, através de um conjunto de disciplinas indirectas, assim designadas pela sua função de sustentação teórica, e que são a história, as relações internacionais, a filosofia política, a economia, o direito, a psicologia e a antropologia. Para investigação e análise do objecto dos estudos marítimos é usada a mesma técnica, que explora os contributos estruturantes das ciências sociais, providenciados pelas quatro disciplinas directas, assim designadas pela sua relevância



para aumentar a percepção da relevância da missão da Marinha, e aumentam-se os níveis de entendimento sobre a sua necessidade e utilidade junto dos decisores políticos e dos cidadãos, o que contribuirá para incrementar os apoios ao fortalecimento das suas capacidades, como factor de potenciação das organizações e dos indivíduos que têm actividade no mar. Para além disso, também se aumenta a compreensão sobre a imprescindibilidade das instituições académicas, incrementa-se o recurso à actividade lectiva e de investigação, e potenciam-se organizações e indivíduos que actuam no mar.

Os estudos marítimos obedecem a um modelo que, com recurso à perspectiva sistémica, começa por examinar as relações críticas e contínuas do Homem com o mar em matérias de desenvolvimento e

na caracterização do referido objecto. Estas disciplinas são: a geografia, que está focalizada nos imperativos da posição; a ciência política, que está preocupada com as relações de poder; a estratégia, que privilegia a exploração da força; e a gestão, que visa a eficiência e a eficácia. São elas que permitem uma representação do exame simplificado das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança.

Com base no modelo dos estudos marítimos descrito, e com recurso às perspectivas e às técnicas das ciências sociais que dão corpo ao método de investigação e análise, a partir da geografia é possível identificar a essência dos tipos de desafios de desenvolvimento e de segurança decorrentes dos imperativos da posição,

que conferem a natureza às linhas de investigação dos estudos marítimos. Com base na ciência política e na estratégia é viável analisar os processos de expressão e as formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e segurança associados, respectivamente, às relações de poder e à exploração da força no mar, que proporcionam o conteúdo às linhas de investigação dos estudos marítimos. Com base na gestão é possível implementar soluções e medidas para superar, com eficiência e eficácia, os desafios de desenvolvimento e de segurança, que consubstanciam aquelas linhas de investigação dos estudos marítimos. Como elementos essenciais para a gestão daqueles desafios, fazem parte a definição dos objectivos marítimos (o que fazer?), bem como a concepção das correspondentes acções (como fazer?), destinados a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas, essenciais para que Portugal use o mar no seu interesse.

Em conjunto, tanto as disciplinas directas como as disciplinas indirectas das ciências sociais, contribuem para conferir corpo à base científica do modelo dos estudos marítimos. Todavia, realça-se que, embora esta base científica esteja em constante expansão e aperfeiçoamento, apresenta sempre limitações estruturais e operacionais. Por isso, é fundamental que este campo académico transdisciplinar das ciências sociais também recorra à criatividade da arte, tendo em vista fomentar: a genialidade da formulação e operacionalização das linhas de investigação; a escolha inspirada das linhas de investigação; a forma inovadora como poderão contribuir para proporcionar vantagem estratégica.



DR

É a justa harmonia entre o conhecimento científico e a criatividade da arte, que confere aos estudos marítimos uma grande relevância para formar profissionais completos, dotados com as ferramentas de gestão e o saber necessário para pensarem como homens de acção e agirem como homens de pensamento, no âmbito da elaboração das políticas públicas marítimas, na gestão dos processos de tomada de decisão e na realização das actividades dos sectores público e privado.

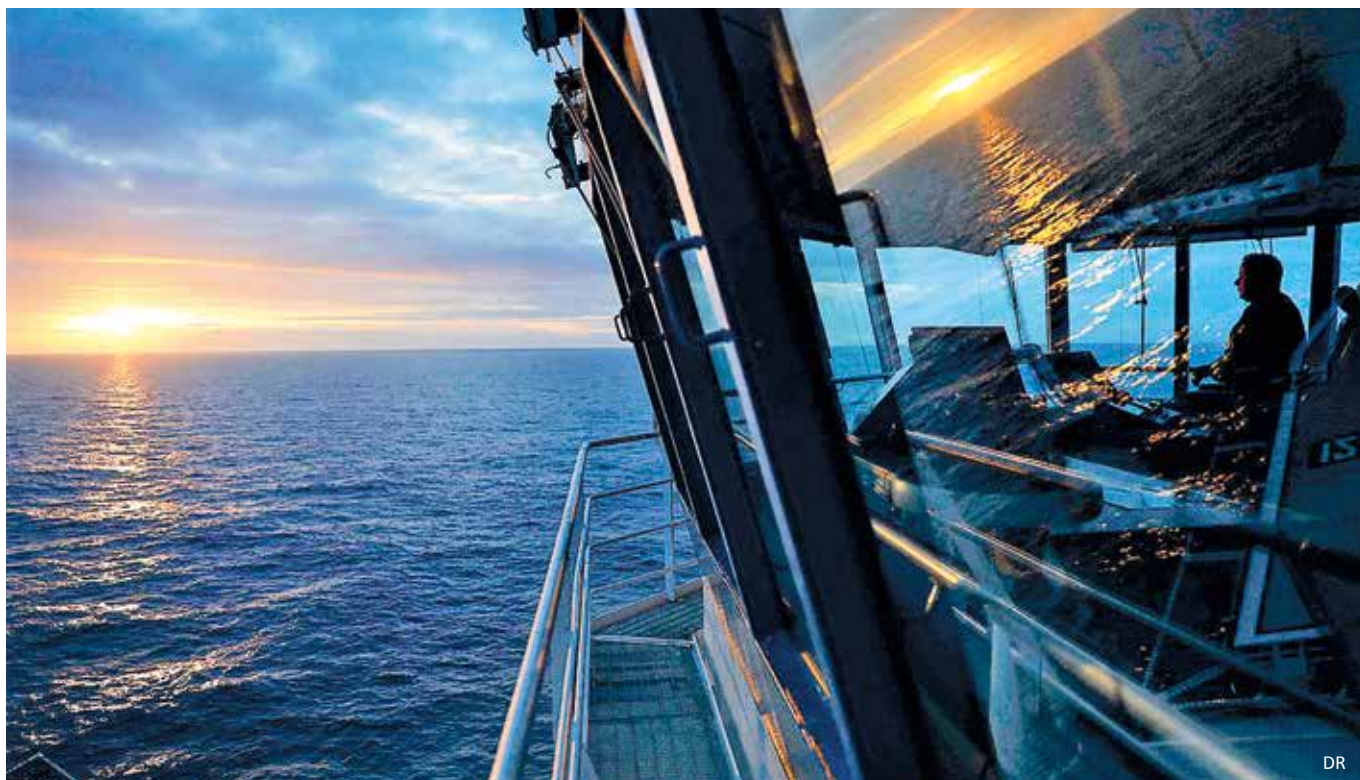
O método de investigação e análise dos estudos marítimos considera que a geografia, focalizada nos imperativos da posição de Portugal, permite identificar desafios de desenvolvimento e de segurança marítima de natureza cultural, económica,

A Escola Naval é uma instituição credível, focalizada, estabilizada e reputada no estudo do mar, que poderá congrega um fórum de excelência para desenvolver esta nova área científica.

ambiental, diplomática e securitária, relacionados com o uso do mar, que traduzem a natureza das linhas de investigação dos estudos marítimos. Para cada uma delas, as circunstâncias políticas associadas às relações de poder revelam os processos onde se exprimem os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos e imprimem direcção às linhas de investigação dos estudos marítimos. As circunstâncias estratégicas relacionadas com a exploração da força mostram as formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos e determinam o conteúdo das linhas de investigação dos estudos marítimos. Da análise às circunstâncias políticas e estratégicas associadas às relações de poder e à exploração da força no mar, bem como dos respectivos processos de expressão e formas de materialização das preocupações de desenvolvimento e de segurança, a gestão evidencia a estrutura das linhas de investigação cultural, económica, ambiental, diplomática e securitária, que poderão estar associadas a soluções e medidas ligadas a objectivos marítimos a alcançar, através de acções destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas de Portugal, para que o país tenha um novo encontro estratégico com o mar.



DR



Pela aplicação do método de investigação e análise dos estudos marítimos, poder-se-ão definir como objectivos estratégicos para Portugal: reforçar a identidade marítima dos cidadãos; promover o desenvolvimento marítimo; preservar a qualidade ambiental no mar; agir com credibilidade no mar; garantir a ordem no mar. Para além disso, também se poderão conceber as acções destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas necessárias à materialização dos objectivos correspondentes, nomeadamente:


- 1) Para reforçar a identidade marítima dos cidadãos: desenvolver os sentimentos, as ideias e a inteligência do povo sobre o mar; fomentar os recursos, as capacidades, as competências e as actividades culturais marítimas; preservar o património cultural, tangível e intangível, e os estilos de vida marítimos.
- 2) Para promover o desenvolvimento marítimo: elaborar a política pública da economia do mar; obter capacidade científica e tecnológica para identificar e explorar os recursos inertes; regular e exercer, com coordenação, a autoridade do Estado no mar.
- 3) Para preservar a qualidade ambiental no mar: regulamentar, vigiar, fiscalizar

e controlar as actividades industriais marítimas; conter os efeitos das perturbações ambientais, em especial da poluição marítima; usar mecanismos internacionais para limitar a utilização irracional dos oceanos.

- 4) Para agir com credibilidade no mar: mobilizar a sociedade civil para os assuntos do mar e capacitar os negociadores dos espaços marítimos; dispor de capacidade científica e tecnológica para afirmar o interesse nacional; obter capacidades multidisciplinares para ocupar e usar os espaços marítimos nacionais.
- 5) Para garantir a ordem no mar: elaborar e implementar a estratégia nacional de segurança marítima; colaborar no reforço da cooperação securitária marítima internacional; articular o planeamento das capacidades públicas securitárias, explorando o potencial do duplo-uso; coordenar a actualização dos departamentos públicos, promovendo sinergias.

Os estudos marítimos, com o conceito, o fórum de institucionalização, o modelo de estudo e o método de investigação e análise preconizados, são especialmente necessários em Portugal, porque não há organização nem direito internacional que levem outros países a prescindir dos

seus interesses marítimos, se os Portugueses não tiverem plena consciência, enorme inteligência e total empenho na exploração das oportunidades e na contenção das ameaças relacionadas com o uso do mar que é seu. Porém, os estudos marítimos, por serem um novo campo académico, ainda se encontram numa fase muito inicial de estruturação do seu conteúdo científico, pelo que requerem reconhecimento e aceitação, bem como um permanente aprofundamento, consolidação e divulgação do seu modelo de desenvolvimento e método de investigação e análise, a par de uma urgente institucionalização, tarefas onde um curso em estudos marítimos, promovido pela EN, em parceria com outros estabelecimentos de ensino superior e com organizações governamentais e não-governamentais, bem como com corporações industriais, comerciais, de ciência aplicada e de segurança marítima, poderá ter uma função relevante no desenvolvimento de condições para que ocorra um novo encontro estratégico de Portugal com o mar.


António Silva Ribeiro
 Almirante

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

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

COMANDANTE DO NRP CORTE-REAL

Realizou-se no dia 10 de dezembro, no Salão Nobre do Palácio do Alfeite, a rendição de comando do CFR Coelho Gomes como Comandante do NRP *Corte-Real*. A cerimónia foi presidida pelo 2º Comandante Naval, COM Valentim Rodrigues, e contou com a presença de militares da guarnição e convidados. Do discurso do novo Comandante, destaca-se (...) *“No passado dia 20 de agosto, em audiência com Sua Excelência o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada aceitei, de forma pronta e orgulhosa as responsabilidades que hoje assumo. Foram-me transmitidas três palavras-chave – Prontidão, Motivação e Segurança. Para mim são, neste momento, os três faróis que tenciono manter alinhados, constituindo um sólido enfiamento, sobre o qual procurarei navegar com a Corte-Real e a sua guarnição.”* (...) *“Acredito, convictamente, na camaradagem, nas capacidades individuais colocadas ao serviço do coletivo e na coesão duma guarnição. Espero de todos contributos positivos, especialmente na adversidade, inteligência e bom uso da vossa experiência e conhecimentos”*.

No uso da palavra, o COM Valentim Rodrigues referiu que *“(…) Exercer o comando é uma tarefa exigente, trabalhosa, solitária, cheia de imprevistos e desafios. É exigida liderança, entusiasmo, indução de motivação e muita dedicação, sempre com o fim último*



de cumprir bem a missão. Esperam-no exigentes missões, todas elas relevantes. (...) A razão de ser da existência da nossa Marinha reside nos navios e nas unidades e forças operacionais. E a principal força de um navio são as pessoas. Numa época de grandes desafios, é preciso continuar a ser poupado e eficiente, dando o nosso melhor sabendo que haverá sempre escassez de recursos”.

A cerimónia terminou com a apresentação de cumprimentos ao novo Comandante, seguida de um “Porto de Honra”.

O CFR António Jacinto Coelho Gomes nasceu no Barreiro e concluiu a licenciatura em Ciências Militares Navais – Marinha, em outubro de 1995. Como G/M desempenhou funções de 3º Oficial e Oficial Imediato do NRP *Rovuma*. Foi Comandante do NRP *Cisne*, tendo de seguida frequentado o Curso de Especialização de Oficiais em Navegação. Foi Chefe de Serviço de Navegação no NRP *Comandante Sacadura Cabral*, acumulado as funções de Chefe do Departamento de Operações. Foi Chefe de Serviço de Navegação na fragata *Vasco da Gama*. Desempenhou funções na Divisão de Navegação do IH, lecionando em acumulação na EN. Foi nomeado para o Staff do “*Standing Maritime Group One*” da NATO nas funções de SPONT (*Staff Officer Planning Navigation and Training*),

entre janeiro de 2008 a janeiro de 2009. De fevereiro de 2009 a setembro de 2012 foi docente no IESM na Área de Ensino de Operações. Comandou o NRP *António Enes*. Desempenhou as funções de Chefe do Departamento de Formação no CITAN até abril de 2018 e, posteriormente, até 10 dezembro as funções de Subdiretor. Frequentou diversos cursos e ações de formação e participou em vários Exercícios Militares Conjuntos e Combinados em Portugal e no estrangeiro. Foi professor temporário na Escola Superior de Guerra no âmbito da cooperação técnico-militar com Angola. No decurso da sua carreira recebeu diversos louvores, tendo sido agraciado com diversas condecorações.

ENTREGA DE COMANDO DO NRP BARTOLOMEU DIAS

Presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, realizou-se no dia 18 de janeiro, no salão Nobre do Palácio do Alfeite, a cerimónia de entrega de comando do NRP *Bartolomeu Dias*. O evento contou com a presença de antigos comandantes do navio, oficiais e diversas entidades de Marinha, além da guarnição do navio.

O Comandante cessante, CFR Sousa Miranda, salientou no seu discurso a importância do apoio prestado pelos diversos organismos de Marinha, referindo que a *Bartolomeu Dias*, durante os seus 28 meses de comando, nunca esteve sozinha e que (...) *o empenho, o esforço e a vontade de todos os órgãos e unidades em terra colaboraram para o aprontamento e a sustentabilidade sempre na procura das soluções mais adequadas (...) e que permitiram o cumprimento das missões atribuídas com a prontidão operacional desejada e em segurança*. À sua guarnição reconheceu a sua dedicação e apoio, referindo que (...) *sempre demonstraram, com a vossa competência, dedicação, profissionalismo e espírito de missão, ser uma guarnição capaz, coesa e motivada, o que nos permitiu responder sempre de forma competente aos muitos desafios que nos foram colocados (...)*. O Comandante Sousa Miranda terminou referindo que (...) *a Bartolomeu Dias, após finalizar o seu processo de modernização continuará, como até agora, sempre pronta para quaisquer que sejam os desafios, contribuindo assim para que Portugal use o mar*.



Por fim, o VALM Comandante Naval proferiu uma breve alocução, encerrando a cerimónia, seguindo-se os habituais cumprimentos protocolares e um Porto de Honra.

O navio encontra-se atualmente na Holanda a efetuar a *Mid-Life Upgrade*, prevendo terminar este processo durante o ano de 2020. Nesta fase, o Imediato – CTEN Santos Martins – será o Oficial a exercer as funções de Comandante até à tomada de posse do futuro Comandante.

Colaboração do COMANDO DO NRP BARTOLOMEU DIAS

PRINCÍPIOS DE DIREITO MARÍTIMO

A MULTIFUNCIONALIDADE DA AUTORIDADE MARÍTIMA LOCAL E OS REGIMES SANCIONATÓRIOS DO FORO MARÍTIMO

PARTE II

Já aferimos, em abordagem anterior, que a *autoritas* pública tem que estar revestida de um efectivo poder jurídico-sancionatório que permita que as determinações legalmente estatuidas sejam cumpridas, o que pressupõe que tenha que existir um sólido quadro jurídico que assuma como premissa um *vínculo conectivo* entre o ente decisor e a eficácia da *executoriedade* da decisão tomada. Pelo imediatismo do exercício que lhe é inerente – o universo marítimo-portuário –, e pela necessidade absoluta de agregar o *meio de coerção* à *determinação*, a Autoridade Marítima (AM) é, talvez, no ordenamento jurídico nacional, um dos exemplos mais característicos que se podem estudar ao nível dos regimes sancionatórios de especialidade.

Os fundamentos da tipificação da contra-ordenação encontram-se, pois, além da *censurabilidade* pública do ilícito, na *conectividade* do exercício de uma actividade com os limites objectivos que a lei lhes impõe. Importa rever, ainda que muito brevemente, alguns elementos históricos.

O nosso ordenamento jurídico tem vindo a desenvolver, desde inícios do séc. XVII¹, um conjunto de intervenções no âmbito da designada *maritime safety*, concedendo à AM um poder público acrescido perante as comunidades locais, ribeirinhas, mormente, as piscatórias, pela necessidade de um acompanhamento *sistémico* por parte de uma autoridade pública. No entanto, nos primórdios da institucionalização da AM, as funções concedidas ao *Patrão-Mor*² consistiam no processo de controlo, verificação e vistoria de embarcações, e em medidas de segurança de navios nos portos, embora as decisões *sancionatórias* que lhe estavam cometidas compreendessem a proibição de prática de determinados actos, e bem assim os âmbitos do acesso e entrada no porto, a proibição de saída do porto, a apreensão de embarcações, ou seja, um conjunto de instrumentos precisos e objectivos que implicavam directamente com a navegação, a atracação de navios e o movimento de carga e descarga de mercadorias.

Já em finais do Séc. XIX, na última fase de *maturação legislativa* da figura do capitão do porto, com a publicação do Decreto de 1 de Dezembro de 1892, e, oitenta anos mais tarde, em definitivo, com o Regulamento Geral das Capitánias (RGC) de 1972, sistematizou-se o perfil de intervenções e respectivo poder funcional sancionatório, sendo que, pelo menos 12 das portarias regulamentadoras previstas no Regulamento de 1972 não chegaram a ser publicadas, deixando o regime com alguns vazios de previsão normativa. O que obrigou, já no início dos anos oitenta, a uma definição legislativa em termos de regime sancionatório.

Com a evolução administrativa do exercício do poder da Autoridade Marítima Local (AML) ao longo do último século e meio, e a extrema utilidade de se assegurar uma intervenção pública adequada à prossecução do interesse público, bem como a necessidade de se solidificar um modelo de *autoridade local*, sedimentou-se, em definitivo, o capitão do porto como a figura que regula a segurança marítima nos portos, os acessos e operações locais, tendo-se apurado o objectivo de estatuir prescrições para garantir a segurança de pessoas, bens, navios, embarcações, apetrechos e equipamentos, e que, ainda hoje, já depois da reforma operada nos finais de 2018 com os quatro diplomas publicados, se mantém como a estrutura pública local (AML) que apoia, acompanha, monitoriza e regula as referidas actividades, numa lógica de exercício público desconcentrado. Recorde-se que é um cargo que abrangia, em quadro, até 1986, um misto complexo de competências técnico-administrativas, policiais e jurisdicionais, e que, por imperativo constitucional, se moldou e adaptou às exigências do foro jurídico-administrativo, e no aplicável, penal, desde a reformulação das antigas transgressões marítimas reguladas pelo RGC para o *novo* regime das contra-ordenações marítimas.

Já antes tínhamos visto³ que a regulação e sancionamento dos actos violadores das determinações do capitão do porto induziu à edificação do Decreto-Lei nº 45/2002, de 02MAR, numa estatuição que preencheu um longo vazio legal e permitiu uma mais apurada, e eficaz, actuação da AML.

O caminho da percepção das necessidades sociais, dos sistemas locais de desenvolvimento económico, e bem assim a tarefa de análise e construção legislativa, impôs ao legislador, na melhor tradição da estruturação prática do direito marítimo nacional, a concepção de mecanismos reguladores que, com vista à prossecução do interesse público em âmbito marítimo-portuário, salvaguardasse propósitos de segurança e de protecção do meio marinho. Assim, foram importantes – além de alguns regimes já referidos na Parte I, e de entre dezenas de outros que a exiguidade do presente espaço não permite desenvolver – o Decreto-Lei nº 64/2005, de 15MAR, sobre remoção de navios encalhados e naufragados, e o Decreto-Lei nº 61/2012, de 14MAR, que revogou o Decreto-Lei nº 195/98, de 10JUL, sobre o controlo de navios pelo Estado do Porto. Pela importância de conhecer os regimes, valerá a pena, ainda que sumariamente, atentar em ambos.

Como já havia sucedido em 2000 com a aprovação de um regime sancionatório inovador – em âmbito europeu – em matéria de poluição marítima, e num âmbito que ganhou, igualmente, importância acrescida em termos de preservação ecossistémica marinha, devido às dezenas de *acontecimentos de mar* ocorridos, foi aprovado, em 15 de Março de 2005, em antecipação à própria aprovação e início de vigência internacional da Convenção de Nairobi, o regime interno sobre remoção de destroços de navios naufragados e encalhados, que definiu, no mesmo contexto normativo, um regime sancionatório de especialidade.

Com efeito, a *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks* apenas viria a ser assinada em Conferência Diplomática naquela cidade africana a 18 de Maio de 2007, pelo que o regime nacional foi, em termos de actuação pública técnico-administrativa, um quadro regular normativo que introduziu, entre outros, os seguintes pressupostos:

- Estatuição da *obrigação* do proprietário, armador ou legal representante, em efectuar a remoção, assumindo a totalidade das despesas da operação;
- Definição de um *procedimento prévio assegurando uma actuação imediata e prioritária em termos de poluição marítima*, determinando a existência de um plano específico, e a conexão com as medidas estabelecidas em âmbito do Decreto-Lei nº 235/2000, designadamente sobre a constituição de garantias;
- Estatuição, minuciosa e sequencial, de *nove passos procedimentais sobre o percurso administrativo da remoção*, desde a apresentação do plano de remoção ao capitão do porto até à prestação de uma garantia ou caução, considerando-se, ainda, os termos de intervenção perante mercadorias perecíveis e o regime legal da sua reivindicação;
- Definição sobre a *competência específica do capitão do porto de exarar comunicações* ao Estado de Bandeira e à representação consular na sua função de *autoridade marítima* daquele país;
- Definição sobre a *situação jurídica de abandono*, salvaguardando-se que a sua verificação, em resultado de acontecimento de mar, não afasta a responsabilidade do proprietário, armador ou representante legal pelos danos ou prejuízos causados pelo sinistro;
- Estatuição do *regime de responsabilidade solidária do proprietário e do armador* pelas despesas resultantes do sinistro se as mesmas vierem a ser suportadas por entidade pública, responsabilidade essa que se estende, nos termos definidos, a todos os prejuízos causados, e a previsão do processo de *execução fiscal*;
- Criação de um *regime sancionatório específico*, no qual ganham importância acrescida a contra-ordenação tipificada para a não apresentação da caução determinada pela alínea a), do nº1, do artigo 3º, e a contra-ordenação aplicável à não apresentação no prazo determinado dos planos de remoção dos hidrocarbonetos, e do próprio navio;

Outra matéria relevante é o Controlo de Navios pelo Estado do Porto, vulgo, *Port State Control* (PSC). Trata-se, nesta função de Estado assente numa das premissas da Convenção de Montego Bay, de um sistema técnico-pericial que visa garantir a existência de condições de navegabilidade e de segurança das plataformas, corporizado num complexo quadro de normativos técnicos resultantes do estatuído em convenções da *International Maritime Organization* e suas Resoluções, que visam a inspeção e o controlo de navios em portos. No início do regime, aquando da publicação do Decreto-Lei nº 195/98, de 10JUL, que executava a

recepção normativa da Diretiva 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho, e da Diretiva 96/40/CE, 25 de Junho, tanto a *administração marítima nacional*⁴ como a AM tinham um exercício efectivo na aplicação do regime. O DL 195/98, que aprovou o *Regulamento de Inspeção de navios Estrangeiros*, definiu a intervenção das autoridades técnicas envolvidas nas inspeções do PSC (IPTM e AM) sendo que, contudo, posterior regulamentação comunitária impôs a correção do diploma face às exigências e requisitos da figura de *inspetor*, cingindo, e bem, à carreira de inspeção da (actual) DGRM, aquelas competências técnicas. O regime sancionatório específico do RINE constava dos seus artigos 28º a 31º, e a entidade competente era o capitão do porto, e também nele se previa – tal como nos casos do DL 45/2002 e do DL 64/2005 –, como medida cautelar, a exigência de um *depósito de caução* cujo montante correspondia ao limite máximo da coima aplicável.

Mais recentemente, o Decreto-Lei nº 61/2012, 14MAR⁵, que integrou no nosso direito a Diretiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril, corrigiu procedimentos e medidas previstas no âmbito do PSC, entre as quais a questão da *detenção do navio*, deixando de ser um acto típico de autoridade antes cometido à AM, não lhe correspondendo, já, o ilícito contra-ordenacional antes configurado nos termos do DL 45/2002; foi, assim, introduzido o conceito de *proibição de saída* do porto, o qual, segundo se estatui no artigo 27º do DL 61/2012, mantém a intervenção funcional do capitão do porto de garante da segurança da navegação, quanto à *validação final* da saída do navio. Este diploma, que revogou o DL 195/98, aprovou um novo regime sancionatório, mais direccionado para um teor de violações *técnicas*, em que a competência decisória está, e corretamente, cometida à DGRM.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

Dra. Andreia Caneira da Silva
Mestranda em Ciências Jurídico-Forenses

Notas:

¹ Desde o *Regimento da Casa do Paço de Madeira* de 23FEV de 1604, o *Regimento para o provimento de Saúde do Porto de Belém*, aprovado por Decreto do Rei de 02ABR de 1694, passando pelo Decreto Régio de 16AGO de 1803, que aprovou a primeira institucionalização da polícia no Porto de Lisboa, o Regulamento do Porto de Lisboa aprovado por Decreto de 07JUN de 1811, o Regulamento para a Polícia dos Portos (e dos capitães dos Portos, CAP I), aprovado pelo Decreto da Rainha de 30AGO de 1839, o Decreto da Rainha de 19AGO de 1842, que aprovou medidas de controlo de navios e de tráfico por mar, o Acto de Navegação, aprovado por Decreto Régio de 08JUL de 1863, o Decreto de 1DEZ de 1892 que aprovou a Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos e das Capitanias dos Portos, e, na continuidade de uma longa sequência de diplomas e legislação dispersa, o DL 265/72, que aprovou o RGC, ainda hoje parcialmente vigente. Ver mais desenvolvimentos que aduzimos em *O Relatório da Organização dos Departamentos Marítimos e das Capitanias dos Portos, de 1 de Dezembro de 1892*, Crónica da Autoridade Marítima, Vol. ANAIS JAN/JUN de 2016.

² A sua origem remonta aos finais do Séc. XVI, fase histórica em que foi exponencial o aumento dos navios de transporte de cargas e, consequentemente, do tráfico intercontinental de mercadorias. Com efeito, o *Regimento do Paço da Madeira* validou a antiga criação do lugar de *Patrão D'El Rei*, ainda no Reinado de D. João III – que reinou até JUN1557 – no Arsenal da Ribeira das Naus, cargo que, mais tarde, por Decreto publicado no Regimento da Armada a 17MAR de 1674, viria a ser designado como *Patrão-Mor*, estruturado por Decreto de 12AGO de 1786 – e mais tarde pelo Decreto de 31JAN de 1803 – existindo, em portos de menores dimensões, o *Guarda-Mor de Lastro*; interessante, ainda, de entre outras dezenas de diplomas que se poderiam elencar, estudar o Alvará Real com força de Lei de 1FEV de 1758, quanto a serviços prestados nos portos pelo Patrão-Mor, pelo Escrivão da Provedoria e pelo Meirinho dos Armazéns.

³ Parte I do presente artigo (RA nº 537, FEV2019).

⁴ Que então estava cometido ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP (IPTM).

⁵ Alterado pelo DL 27/2015, de 06FEV.



ACADEMIA DE MARINHA

TOMADA DE POSSE DOS TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS | TRIÉNIO 2019/2021



Foto SAJ | ETC SILVA Parracho

Em 8 de janeiro, em cerimónia presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Mendes Calado, teve lugar na Biblioteca Teixeira da Mota a tomada de posse dos titulares dos cargos estatutários da Academia de Marinha para o triénio 2019/2021, eleitos pela Assembleia dos Académicos em 15 de novembro de 2018, cujo resultado foi homologado em 28 de novembro de 2018 pelo Almirante CEMA.

No seu discurso de tomada de posse, depois de agradecer a presença do Almirante CEMA, dos representantes das instituições congéneres e demais convidados, o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu, expressou satisfação pela forma pronta, disponível, franca, competente e solidária como os membros do anterior Conselho Académico o apoiaram. Na sua alocução referiu como principais intenções para o próximo triénio dar realce às comemorações da viagem de circum-navegação, iniciada em 1519 por Fernão de Magalhães, e dar expressão concreta às comemorações dos 50 anos da Academia de Marinha durante o corrente ano, através da edição de duas obras, uma sobre a biografia dos dez fundadores do Centro de Estudos de História Marítima em 1969, génese desta Academia, e outra com a História da Academia de Marinha e ainda a realização, pela Banda da Armada, dum concerto no Teatro S. Luiz. Por fim, referiu ainda ser sua intenção alargar os protocolos já existentes a Universidades e Centros de Investigação fora da área metropolitana de Lisboa.

Usando da palavra, o Almirante CEMA reconheceu que a Academia de Marinha tem vindo a desenvolver um conjunto ímpar de iniciativas, muito para além do que diz respeito à dimensão militar Marinha, constituindo-se “como um organismo diferenciador

da Marinha, dedicado à atividade cultural de excelência, ao aprofundar do conhecimento e à reflexão, cujo propósito extravasou as fronteiras do País e da própria língua portuguesa”.

A terminar, disse acreditar que a Academia de Marinha, espaço de eleição para a consolidação e divulgação do conhecimento das Ciências do Mar, da História e da cultura marítima, “poderá dar um contributo muito relevante para desenvolver e preservar, na sociedade, a memória do nosso passado e, através deste, estabelecer uma forte identificação com o mar e com a sua importância na construção do nosso futuro coletivo”, honrando a divisa “*por mares nunca de outro lenho arados*”.

A cerimónia terminou com a apresentação de cumprimentos e felicitações ao Presidente e demais membros do Conselho Académico.


Santos Maia
SAJ

Titulares dos cargos estatutários para o triénio 2019-2021

ALM Francisco Vidal Abreu – Presidente;
Prof. Doutor Vítor Gaspar Rodrigues – Vice-presidente, Classe de História Marítima;
CALM Luiz Roque Martins – Vice-presidente, Classe de Artes, Letras e Ciências;
CMG Herlander Valente Zambujo – Secretário-geral;
Profª. Doutora Ana Paula Avelar – Secretária da Classe de História Marítima;
Dr. Paulo da Silva Santos – Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências.

SESSÃO SOLENE DE ABERTURA DO ANO ACADÉMICO

Sob a presidência do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Mendes Calado, teve lugar em 8 de janeiro, no Auditório da Academia de Marinha, a Sessão Solene de Abertura do Ano Académico, com a apresentação da comunicação “Portugal e o mar: Identidade e património”, pelo Professor Doutor António Barreto.

Após agradecer ao Almirante CEMA o ter aceitado presidir à Sessão, primeira do novo Conselho Académico, o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu, referiu quais as atividades que ocorrerão ao longo de 2019, ano em que se comemoram os 50 anos desde que o seu fundador, o Almirante Sarmiento Rodrigues, em 5 de março de 1969, criou o Grupo de Estudos de História Marítima. Assim, salientou que em “19 de Março, por ocasião da sessão solene da atribuição do Prémio “Almirante Teixeira da Mota” e face à proximidade da data de 5 de Março a que já se aludiu, será apresentada e lançada uma medalha comemorativa. Será ainda emitido um inteiro postal, centrado no mesmo tema, com a imprescindível colaboração dos CTT e, no final da sessão, será inaugurado, no topo nascente da galeria, um vitral com uma imagem bem apropriada a uma Academia de Marinha”. Continuou, referindo que em “21 de Maio, na sessão dedicada ao Dia da Marinha, será apresentado e lançado um livro de homenagem aos dez fundadores do referido Grupo de Estudos (...). A 22 de Outubro, e com a pronta colaboração da Câmara Municipal de Lisboa (...), decorrerá no Teatro São Luís um concerto pela Banda da Armada. Finalmente, a 10 de Dezembro, na sessão de encerramento do ano académico de 2019, que será, em princípio, presidida por Sua Excelência o Presidente da República, será apresentado e lançado um outro livro, este sobre a História da Academia de Marinha”.

Seguidamente, o Professor António Barreto, na sua brilhante comunicação, salientou a importância do Mar na nossa identidade ao lembrar que “Portugal iniciou-se em terra, mas fez-se no mar. Portugal fez-se contra Espanha e através do mar. O vizinho, concorrente e rival, ajudou, por oposição, no carácter e na



Foto SAJ / A. Ferreira Dias

organização. Sem querer, obrigou os Portugueses a virar costas e ir para outros destinos. Para o mar e o mundo. A História de Portugal é uma história de fixação da fronteira terrestre, de transferência de um povo para o litoral, de estabelecimento perto da costa e de navegação pelo mar. (...) O mar é uma das primeiras realidades da identidade nacional” e que “Séculos depois de “Os Lusíadas”, o hino nacional não deixaria de começar, significativamente, pela conhecida linha “Heróis do mar...”. Mais tarde ainda, o mais importante poeta português contemporâneo, Fernando Pessoa, na “Mensagem”, não tem dúvidas: “Que o mar com fim será grego ou romano: O mar sem fim é português...”

A terminar a sua apresentação, disse estar convencido de que é possível, com investimento e formação, recuperar caminho e tempo para corrigir o essencial para o futuro do país.

No final da Sessão, o Almirante CEMA descerrou uma placa comemorativa do quinquagésimo aniversário da Academia de Marinha, dando desta forma início às comemorações oficiais. Nessa sessão, foi também apresentado o pin das comemorações.


Santos Maia
SAJ

Marinheiros da Esperança

para crianças que sonham com o mar...

Este livro – feito ... para crianças que sonham com o mar, e por crianças e jovens que, embora internados em diversos hospitais do Serviço Nacional de Saúde, também com ele sonham – foi apresentado pelo Dr. Mário Pinto, Assessor da Presidência da República para a Saúde, no dia 7 de fevereiro no Pavilhão das Galeotas. A sessão foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, ALM Mendes Calado.

A obra tem prefácio do Presidente da República e introdução do ALM Silva Ribeiro; o livro mostra o trabalho de jovens artistas de palmo e meio, que deram asas à sua imaginação e talento, desenhando desde naus e caravelas até aos meios navais de hoje, ilustrando sobremaneira a paixão dos Portugueses pelo Mar e honrando a História da Marinha mais antiga do Mundo, a Marinha Portuguesa, que conta mais de 700 anos desde a sua constituição formal.

Com edição da Editora Náutica Nacional, Lda., esta obra está à venda na Loja do Museu de Marinha, na Livraria da Universidade Católica (Lisboa) e no Clube Militar Naval. O produto líquido da sua venda reverterá integralmente para projetos de pedagogia nas unidades de Pediatria dos Hospitais.

NOTÍCIAS

MONUMENTO AOS MARINHEIROS DO CONCELHO DE ESTREMOZ

Por iniciativa da Associação Cultural e Recreativa dos Marinheiros de Estremoz (ACRMOZ), foi inaugurado em 3 de novembro o monumento de homenagem aos Marinheiros estremocenses que serviram na Marinha desde 1908, data de incorporação do valoroso segundo-fogueiro João Dias Galego.

O monumento, constituído por dois simbólicos elementos navais, uma hélice e um ferro de fundear, foi edificado na praça junto às Portas de Santa Catarina, naquela cidade, tendo a cerimónia de inauguração sido presidida pelo CEMA e AMN, Almirante Mendes Calado, acompanhado pelo Vice-Presidente da Câmara Municipal de Estremoz, Dr. Francisco Ramos, em representação do Presidente da Câmara. Estiveram ainda presentes o Presidente da Assembleia Municipal de Estremoz, alguns vereadores da municipalidade, Presidentes de Juntas de Freguesia do Concelho de Estremoz, o Presidente da ACRMOZ, para além do Comandante do Regimento de Cavalaria 3 e elementos do Comando das Forças de Segurança local e da corporação de Bombeiros.

O ato solene da inauguração deste monumento constituiu o momento alto do programa da cerimónia, onde, para além dos convidados, estiveram também presentes os representantes de outras Associações e Núcleos de Ex-Militares da Marinha e os alunos e professora do 4º ano da Escola Básica do Caldeiro, que venceram o concurso realizado no ano letivo de 2017/18, ao nível do ensino básico do concelho, e que visava a escolha de uma quadra alusiva ao evento a colocar numa placa, na base do monumento. Foi com enorme satisfação que aqueles jovens ouviram o Almirante CEMA e AMN ler em voz alta o texto por eles criado: *“Marinheiros de Estremoz / Enches Portugal de Glória / Defendendo a tua Pátria / Dás valor à nossa História”*. Foi ainda colocada uma outra placa, na base do monumento, contendo uma passagem dos textos da Marcha dos Marinheiros.

A cerimónia terminou com os discursos do Almirante CEMA e AMN, do Vice-presidente da CM Estremoz e do Presidente da



ACRMOZ, seguindo-se uma troca de ofertas institucionais e um almoço, servido num restaurante local.

Segundo os arquivos da Marinha Portuguesa, o primeiro estremocense – João Dias Galego, nascido a 21 de fevereiro de 1888, na freguesia de Santo André – terá assentado praça na Armada a 6 de setembro de 1908.

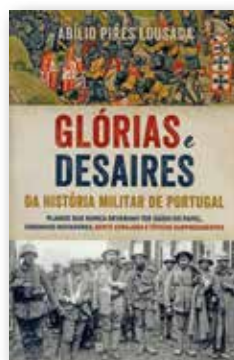
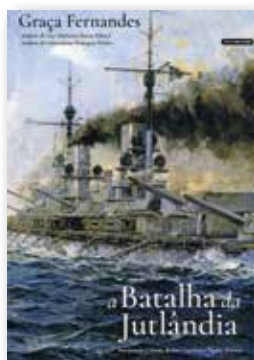
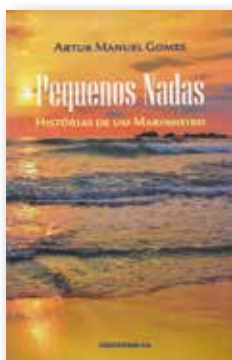
Durante a I Guerra Mundial fez parte da guarnição da canhoneira *Chaimite*, como segundo-fogueiro, tendo participado em várias ações de combate nas operações do rio Rovuma, no norte de Moçambique, onde morreu valentemente no seu posto de combate, no dia 27 de maio de 1916; por decreto de 31 de maio de 1919, foi promovido por distinção ao posto de cabo fogueiro. João Dias Galego recebeu ainda as seguintes condecorações: “Cruz de Guerra de 4ª Classe”, “Medalha Comemorativa das Campanhas do Exército Português”, com a legenda “No Mar 1916-1917-1918”, “Rovuma 21-5-1916” e a “Medalha da Vitória”.

A valentia deste estremocense foi reconhecida pela Armada quando, em 8 de julho de 1952, criou o “Prémio João Dias Galego”, de valor pecuniário, a atribuir anualmente ao aluno com a melhor classificação nos cursos de aplicação do 2º grau.

LIVROS

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

- **Coisas Que Vivi**, José Alberto da Costa Matos;
- **Pequenos Nadas – Histórias de Um Marinheiro**, Artur Manuel Gomes;
- **A Batalha da Jutlândia**, Graça Fernandes;
- **Glórias e Desaires da História Militar de Portugal**, Abílio Pires Lousada;
- **Os Flechas – A Tropa Secreta da PIDE/DGS na Guerra de Angola**, Fernando Cavaleiro Ângelo.





QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



A CASAMENTO E A BAPTIZADO...

Destas pequenas *estórias* a que assisti, dir-se-á que não têm pés nem cabeça. E têm razão, pois só quem as vive é que as sofre e entende. Também, verdade seja dita, não sei por onde as começar: se pelo princípio, se pelo fim. Para variar, relato-as ao sabor das recordações e com o meu fraco poder de síntese.

Sempre que era nomeado para ir ao estrangeiro (especialização em girobússolas), tinha obrigatoriamente de passar por um departamento da PIDE, na Calçada de S. Francisco, para obter o passaporte, onde respondia, por escrito, a questionário extenso e minucioso: profissão, estado civil, para onde ia, quanto tempo, filiação, avós paternos e maternos – e foi aqui que meti água. Não sabia, porque nunca soube, o nome dos meus avós. Em minha vida só conheci a minha avozinha, mãe da minha mãe e, no questionário, foi isso que escrevi: “avozinha”. Estava eu nos EUA (Great Lakes, Illinois) cursando a girobússola “SPERRY MK XXIII”, quando recebi carta e a notícia da visita a casa dos meus sogros de um rapaz que se apresentou como “meu amigo”; também de Lagos, conhecia as minhas irmãs e até os seus nomes. Perguntou se sabia o nome dos meus avós. Respondeu a minha mulher que não, pois sempre ouvira falar apenas numa avozinha. Finda a visita pediu-lhe para que, quando voltasse a Lagos, desse cumprimentos às suas cunhadas. Só algum tempo depois é que se fez luz: “ai que este tipo era da PIDE!” E estava certa pois, em idênticos questionários, respondi sempre da mesma forma e sem mais problemas. Foi assim quando

fui a França, Montluçon, para estudar a girobússola “SAGEM”; o mesmo em Inglaterra, Watford, para a “ARMA BROWN”, e novamente aos Estados Unidos para a “SPERRY MK XIX”.

E isto dos “pides” leva-me a recordar a prisão do Tininha, 29-Marinheiro electricista, no NRP *Vouga*, no regresso de uma comissão (1946) de 5 meses aos Açores. Já em Lisboa, frente ao forte de S. Julião da Barra, soam os telégrafos na casa da máquina: “stop” logo seguido de um “devagar a ré”. Que se passa? Interrogamo-nos. Subo ao convés. A BB é arriado o portaló. A lancha da Polícia Marítima *Roaz* atraca ao navio e sobem a bordo três civis (PIDE) que, sem darem cavaco aos oficiais que estavam junto ao patim superior, dirigem-se sem hesitações à coberta dos torpedeiros, despejam o cacifo do Tininha, depois descem à central de vante e prendem-no. De salientar que ele se encontrava no seu posto de faina e, pasme-se, tudo isto sem qualquer oposição de quem quer que fosse. Total intromissão no nosso navio. Total impunidade. Um vexame, uma vergonha. Inacreditável. Inesquecível.

Uns anos depois encontrei o Tininha e recordámos esse tempo mau. Disse ele: “Estive três meses preso. É para esquecer. Não tinham por onde me pegar”; e rematou com ar travesso: “só se foi por ter apagado a vela da sacada da PIDE”.

Eis o que aconteceu: Ponta Delgada, S. Miguel. No jardim Antero de Quental, muitas pessoas e o nosso grupo de marinheiros aguardando a passagem da procissão do “Senhor Santo Cristo”. Numa janela de sacada, de ferro forjado, uma placa “Polícia de Investigação e Defesa do Estado”. Aparece um tipo, coloca uma vela na sacada, risca um fósforo e acende a vela. O Tininha, do outro lado da rua, assoprou e... a vela apagou-se. Gargalhadas e palmas. O “pide” desce à rua, dirige-se ao nosso grupo, diz umas coisas ao que o Tininha responde com um “Vai dar milho aos pombos”.

Assim, no contexto da PIDE, recordo outra estória que, não me entristeceu, não me revoltou, mas pelo contrário, me rejubilou. Hoje, volvidos 65 anos, sinto o mesmo gozo. O Tininha foi vingado.

Eu conto: Goa, Dezembro de 1953, sete anos depois da prisão do Tininha. Está o Aviso de 1ª Classe “Bartolomeu Dias” fundeado em Mormugão, mais propriamente em Dona Paula. Os sargentos CM Zé Marques, Fausto Henriques e eu, AE, organizámos uma festa de Natal. Devidamente autorizada pelo Imediato, Cap-Ten. Adelino Vieira, convidámos quatro camaradas do exército já nossos conhecidos que prestavam serviço em Pangim e Margão. À hora marcada foi o nosso gasolina buscá-los a terra. Para espanto nosso, em vez de quatro aparecem sete. O Zé Marques quis logo saber quem eram os desconhecidos e quem os convidara. Dos camaradas do exército cada um deles pensava ser um dos outros. É então que um dos intrusos diz serem da PIDE e que gostariam de confraternizar¹.

Mas o Zé Marques tinha outra ideia. Foi falar com o nosso Imediato e expôs o problema. Resposta rápida: “Estou de acordo consigo. Se não foram convidados, acho bem que os ponham em terra”. E assim se fez. Os pides foram, agora sim, “convidados” a sair de bordo e colocados em terra. Não foi bonito? Eu gostei! Mais, adorei! Assim se respeitou o adágio popular: “A casamento e a baptizado não vás sem ser convidado”.

Termino, homenageando todos os que, de alguma forma, foram vítimas da prepotência aviltante.

“Não bastaria a natureza inteira, Não bastaria o céu para voardes, E prendem-vos assim desta maneira!... Covardes!” (Guerra Junqueiro, em “O Melro”).

Com saudades do mar...

Teodoro Ferreira
1TEN SG REF

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

Notas:

¹ Já uns dias antes fôramos avisados, pelo Sr. Pinto, dono do “Café Caravela”, em Pangim, que um tipo que se sentara à nossa mesa era da PIDE e chamava-se Casimiro Monteiro (sim, o mesmo que em 1965 assassinou o General Humberto Delgado, perto de Badajoz).

O GRITO...

Preservar é suportar, manter firme a orientação porque se tem diante de nós uma meta a alcançar. Preservar é acreditar que o presente mantém uma aliança (que não é fortuita, nem absurda) com o futuro.

In O Pequeno Caminho das Grandes Mudanças, José Tolentino de Mendonça

Lembrei-me do Zé. O Zé era meu companheiro e grande amigo, na residência universitária dos serviços sociais, onde me alojei durante a universidade. O Zé acabou engenheiro do Técnico e eu médico da Faculdade de Medicina de Lisboa. Partilhámos muitas aventuras, muitas emoções. Lembro-me dele muitas vezes, em primeiro lugar porque conhecidos – sabem os mais velhos – temos muitos, amigos, deste tipo, temos menos. O Zé era meu amigo e partiu, por acidente, precocemente, desta vida.

Precisava dele agora, hoje mesmo. Precisava do seu conselho. Precisava que lesse os textos do presente, que me dissesse que ia ser o poeta que nunca fui... nem serei... Precisava da sua resiliência, afirmando que tudo vale a pena, precisava da sua paixão divertida pela vida, precisava da sua Fé. Ora a minha vida profissional, atual, é especialmente dura. Lembrei-me dele por isso mesmo, nos momentos piores (... antes dos exames, por exemplo), o Zé, um

homem pequeno, vinha à varanda daquele edifício da Casal Ribeiro, no cruzamento com a Defensores de Chaves, e gritava... mesmo que fossem duas da manhã... Não tinha muita importância, pois a essa hora só circulavam, naquelas avenidas, pessoas de má-reputação – que nos conheciam – e outras almas perdidas, à procura de si próprias, como eu e o próprio Zé...

O grito, entendi mais tarde, está por todo o lado. Está na Bíblia, quando Jesus se insurgiu contra os vendilhões do templo, está na escrita dos verdadeiros poetas, quando, no meio da tormenta, louvam a luz do nascer do sol sobre uma qualquer praia, antes fria e distante. Sim, o grito está mesmo presente no autorretrato (... com a lesão da orelha) de Van Gogh, que decidi dar forma ao seu imenso sofrimento. Sente-se, estou certo também, o grito nas “Quatro Estações” de Vivaldi, no crescendo de violinos que marca a saída do Inverno e a entrada na Primavera (excerto que sempre me emocionou e me deu força ao longo das tribulações da vida). O grito, compreenderá o leitor atento, é apenas uma forma de dar corpo à nossa humanidade frágil ou de mostrar a outros a tempestade que nos vai na alma. O grito pode ser medo,

mas também é revolta. Muitas vezes é apenas um modo de assegurar perseverança...

Neste momento, a perseverança é a minha palavra de ordem. Perseverança entendida como na citação acima: um compromisso com o futuro (que não pode ser considerado teimosia, nem mesmo um compromisso “fortuito ou absurdo”). Perseverança nos valores que são nossos e numa forma de estar que tem séculos de existência... ainda que, fora do balanço dos navios, poucos

reconheçam esta forma de estar. Assim, pedem-me, melhor dito, acusam-me de não querer colaborar, de resistir...

Na verdade, na muito pequena manta de retalhos que, sem culpa própria, herdei, pouco mais pode ser exigido a quem navega (um desiderato sem igual na exigência para qualquer médico ou enfermeiro), ou dá um apoio próximo (como é da nossa cultura) nas várias unidades. Se gritar fosse o meu desiderato, certamente gritaria aqui ou acolá... Sendo que, na

verdade, a maioria das pessoas que em mim depositam esperança já estão aqui e acolá. A única forma de, no presente, promover o acolá é alterar radicalmente o aqui e, insisto, quebrar o aqui é terminar – quiçá definitivamente – com uma cultura. É falhar no compromisso com o futuro...

Há sempre um tempo em que as nossas decisões carregam todo o peso de uma instituição. Ora eu estou preso à herança naval, um compromisso que tomei na alma, até que este me seja retirado... Decida o leitor anónimo sobre a validade de tal compromisso e da justeza de tal fardo... Entretanto, há que sorrir, como fazia amiúde o Zé. Que falta me faz ele para explicar que a verdade, essa, é superior a tudo. Contudo, sempre vou dizendo que ouço, na distância, os passos no convés de uma das Naus da Carreira da Índia, de muitos marinheiros de antanho, avisando-me num português antigo e sussurrado:

– *De como andaram suspeitosas as gentes da minha santidade...*

Conto com eles nesta tribulação. Estou certo que não me abandonarão...



VIGILÂNCIA DA SAÚDE

A vigilância da saúde dos trabalhadores é uma das atividades nobres dos Serviços de Saúde Ocupacional, cuja responsabilidade técnica cabe ao Médico do Trabalho.

A necessidade de vigiar a saúde dos trabalhadores advém da constatação de que as circunstâncias que mais influem na saúde dos indivíduos são as condições em que estes trabalham. Segundo as estimativas obtidas para Portugal no estudo *Global Burden of Diseases 2015*, os fatores de risco ocupacional contribuem com 4,7% para o total de anos de vida saudável perdidos pela população portuguesa. Os cinco fatores de risco que mais contribuem para este indicador são os hábitos alimentares inadequados (15,8%), a hipertensão arterial (13,0%), o fumo de tabaco (12,2%), o índice de massa corporal elevado (11,5%), e a glicose plasmática em jejum aumentada (10,2%). Mas, pensando

vacinal; e análise comparada de dados clínicos e pessoais com as exigências do trabalho, a carga de trabalho e os fatores de risco profissional a que o trabalhador se encontra exposto.

Para facilitar a operacionalização do rastreio supracitado é possível protocolizar a realização periódica de determinados exames complementares de diagnóstico por parte dos trabalhadores que estão igualmente expostos a certos fatores de risco profissional. O mesmo acontece para algumas avaliações adicionais, como é o caso da dosimetria física para os trabalhadores que estão expostos a radiações ionizantes, incluindo os técnicos de radiologia e os médicos dentistas.

Neste contexto, importa fazer uma referência à gestão do risco profissional – processo dinâmico e técnico-científico que visa eliminar, minimizar ou controlar o risco profissional. Notar que



DO TRABALHADOR

bem, será que as condições de trabalho (saltar refeições, stresse ocupacional, tabagismo passivo, sedentarismo) não estarão também envolvidas na génese desta mão cheia de fatores de risco?

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve ser efetuada de forma contínua e em função das exigências do trabalho e dos fatores de risco profissional a que cada um se encontra exposto; deve também ter em consideração a repercussão destes fatores de risco na saúde do indivíduo. Trata-se de um processo individualizado que considera os fatores de risco individual (idade, sexo, antropometria, estado de saúde) e os fatores de risco profissional (físicos, químicos, biológicos, relacionados com a atividade, organizacionais/psicossociais) associados ao cargo desempenhado e seu ambiente.

A importância e relevância da vigilância da saúde traduz-se em quatro pontos fundamentais: deteção precoce de sinais e sintomas de doença ligada ao trabalho; limitação ou controle da progressão da doença ligada ao trabalho e das suas consequências ou complicações; diminuição/supressão da (re)incidência da doença ligada ao trabalho; e readaptação/reintegração do trabalhador com incapacidade.

A vigilância da saúde efetiva-se mediante a realização de exames de saúde, nomeadamente os periódicos e os ocasionais. Estes exames devem integrar os seguintes componentes: entrevista pessoal com o trabalhador; exame objetivo; rastreio de efeitos precoces e reversíveis de exposição a fatores de risco profissional; vigilância biológica, incluindo a verificação do estado

um fator de risco profissional é um agente suscetível de provocar um efeito adverso na saúde do trabalhador e o risco profissional equivale à combinação da probabilidade de ocorrência desse efeito e a sua gravidade. Havendo exposição a um fator de risco profissional, o risco profissional pode ser aceitável, mas nunca é nulo!

A gestão do risco profissional (controlo do risco profissional, onde se inclui a vigilância da saúde) implica a análise (identificação dos fatores de risco profissional e dos trabalhadores expostos) e a avaliação do risco profissional (estimativa e valoração do risco profissional) e desenvolve-se em ciclos de melhoria contínua. Para concretizar esta tarefa são envolvidos vários profissionais do Serviço de Saúde Ocupacional, com particular destaque para os Técnicos de Segurança e Higiene do Trabalho.

Este processo, fulcral no garante da saúde dos trabalhadores, permite a implementação de medidas preventivas e corretivas de forma eficaz e prioritizada: eliminar o fator de risco profissional ou substituí-lo por outro menos perigoso; implementar medidas de engenharia (instalação de sistemas de proteção), administrativas e organizativas (rotatividade do posto de trabalho), e de proteção individual (utilização de equipamentos de proteção individual).

S. Henriques
1TEN MN

SAÚDE ORAL

Saúde oral significa saúde da boca. Ter saúde oral representa muito mais do que ter um sorriso bonito. Uma boca saudável possibilita-nos falar, sorrir, saborear, mastigar, engolir e transmitir emoções com confiança e sem qualquer dor, desconforto ou doença. Em qualquer idade, uma boa saúde oral é essencial para a nossa saúde geral e bem-estar. Neste mês de março, mês em que se comemora o Dia Mundial da Saúde Oral, foi pedida a colaboração da 1TEN TSN Catarina Nunes, Médica Dentista, chefe da Unidade de Saúde Oral do Centro de Medicina Naval, para melhor compreender o interesse deste tema.

AP – O que é a Saúde Oral?

CN – A saúde oral é entendida como a ausência de dor nas estruturas da cavidade oral, estando estas livres de quaisquer alterações patológicas. É parte integrante da saúde geral do indivíduo pois não podemos ter um completo bem-estar físico, mental e social, sem estar garantida a ausência de doença oral. As doenças orais tais como as cáries, a periodontite, a perda precoce de dentes, a halitose, as malformações congénitas, o cancro orofaríngeo, entre outras, podem ter grande impacto na nossa vida, afetando o relacionamento interpessoal, a autoconfiança na escola ou no trabalho, e até mesmo a satisfação em apreciar a comida. Pode, inclusive, levar à evicção de rir, sorrir, falar, com o conseqüente isolamento social.

Sabe-se também que determinadas doenças orais, como por exemplo a doença periodontal, podem aumentar o risco de desenvolver doenças noutros órgãos, tais como doenças cardiovasculares, pulmonares, diabetes ou alguns tipos de cancro.

AP – Porque é março o mês da Saúde Oral?

CN – O dia 20 de março foi escolhido para comemorar anualmente o Dia Mundial da Saúde Oral. Esta iniciativa partiu da Federação Dentária Internacional. A celebração desta data pretende evidenciar os benefícios de uma boca saudável e sensibilizar para a importância de ter corretos hábitos de higiene oral, uma dieta saudável e visitas regulares à consulta de Medicina Dentária.

AP – Como tem evoluído a Saúde Oral em Portugal?

CN – O aumento do número de Médicos Dentistas, as ações promovidas nas escolas e os programas de apoio social têm permitido uma melhoria dos índices de saúde oral em Portugal. Tem-se verificado um aumento da preocupação com a saúde oral por parte da população portuguesa, com implementação efetiva de hábitos de escovagem regular e uso de fita/fio dentário. Há ainda, no entanto, uma percentagem elevada da população com ausência de dentes naturais, mas com maior preocupação em substituí-los.

AP – Que conseqüências para a saúde global tem a falta de Saúde Oral?

CN – A perda dentária provoca alterações do aparelho mastigatório, fonatório e da estética da face. Em situações graves, com ausência de mais de seis dentes, a capacidade mastigatória fica comprometida. A mastigação é fundamental para o processo de digestão dos alimentos, sendo que a sua alteração provoca problemas gástricos e de absorção dos nutrientes. Dores crónicas na cabeça, face ou pescoço causadas pelas alterações cumulativas a que as articulações temporomandibulares estão sujeitas na ausência de várias peças dentárias, são também frequentes.

AP – Como está a Saúde Oral na Marinha Portuguesa?

CN – A avaliação periódica dos militares no decurso do Exame Médico Anual/Periódico e a implementação de diversos meios complementares de diagnóstico radiográfico para a realização de aprontamento médico-sanitário têm permitido aumentar os níveis de Saúde Oral na Marinha Portuguesa. Salientam-se igualmente as valências técnicas e científicas da equipa médica, que permitem



disponibilizar aos militares do ativo tratamentos dentários de elevada qualidade e atuar na prevenção das doenças da cavidade oral.

AP – O que fazer para manter a Saúde Oral?

CN – Para a manutenção da saúde oral, a prevenção das doenças que a comprometem tem um papel fundamental. Assim, hábitos como a escovagem regular duas vezes por dia, com um dentífrico com flúor e com uma escova de dureza média ou macia (substituída a cada 3 meses), seguida do uso de fio/fita dentária, bem como as visitas regulares ao Médico Dentista, contribuem para a prevenção de doenças como a cárie dentária ou a doença periodontal. Infelizmente a visita regular ao dentista é um hábito ainda não totalmente enraizado entre os portugueses. Verificou-se no estudo efectuado pela Ordem dos Médicos Dentistas em 2018 que o número de utentes que não vai ao dentista há mais de dois anos tem vindo a aumentar. A principal causa apontada é não sentirem a necessidade de ir (até há alguns anos a principal causa apontada eram motivos financeiros).

Um consumo reduzido de açúcar e a ausência de hábitos tabágicos ou alcoólicos são fatores que ajudam não só a Saúde Oral mas também na prevenção de diversas doenças que afetam grande parte da população.

AP – Com que idade nos devemos começar a preocupar com a Saúde Oral?

CN – A saúde oral faz parte da saúde global, tal como já referi, pelo que desde o nascimento há cuidados a serem adotados. Os cuidados de saúde oral infantil devem ser vistos como a base para uma educação preventiva que proporcione as condições normais para um óptimo crescimento, desenvolvimento e funcionamento. Mesmo antes de existir erupção dentária devem limpar-se as gengivas do bebé com uma compressa humedecida com água (pelo menos uma vez ao dia, preferencialmente à noite), bem como estabelecer hábitos corretos de alimentação. Após a erupção do primeiro dente, inicia-se a escovagem. Também a utilização inadequada de biberão e chupeta, com os conseqüentes problemas de cáries ou de oclusão, são detetados na consulta. As Academias Europeia e Americana de Odontopediatria recomendam a primeira visita ao dentista até ao primeiro ano de idade.

Para saber mais:

<https://www.ond.pt/content/uploads/2017/12/Brochura-Boca-Saudavel.pdf>

Ana Cristina Pratas
1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudepartados

DESPORTO

CORTA-MATO - 34º CAMPEONATO DA MARINHA

O ano desportivo iniciou-se com a 34ª edição do Campeonato da Marinha de Corta-Mato 2019, que decorreu no dia 23 de janeiro, contando com a participação de 114 corredores, em representação dos Agrupamentos Desportivos Base Naval de Lisboa (37), Corpo de Fuzileiros (15), Escola de Tecnologias Navais (09), Escola Naval (35) e Unidade de Apoio às Instalações Centrais da Marinha (18).

Tendo como principal objetivo promover e incentivar a prática desportiva como fator motivacional e de melhoria da saúde geral

Esc	NII	P	C	Nome	UEO	Agrupamento	Tempo
I	9817009	1 MAR	FZ	LUNA COSTA	CF	CF	0:27:45
II	24303	1TEN	M	VIEIRA PEREIRA	ETNA	ETNA	0:29:38
III	36000696	FAROL CH		GONÇALVES PIRES	CAP P SET	BNL	0:28:13
IV	359192	1SAR	CM	TEIXEIRA DE SOUSA	ETNA	ETNA	0:28:51
V	403085	SMOR	CM	SILVA SANTOS	UAICM	UAICM	0:29:55
I F	21915	CAD	M	RAFAELA MARQUES	EN	EN	0:27:25
II F	9306096	STEN	TS	PATRÍCIA RIVOTTI	NRP D.F. ALMEIDA	BNL	0:24:37



A prova teve início junto ao Posto de Abastecimento da DA

e do bem-estar do pessoal, esta prova destinou-se igualmente a identificar e selecionar os atletas que irão representar a Marinha no Campeonato Nacional Militar, que se realizará em março, na Escola da Guarda (Queluz), organizado pela GNR.

Destaca-se a participação da UAICM e EN que arrecadaram, respetivamente, o Troféu Masculino e o Troféu Feminino, fruto dos excelentes resultados individuais que obtiveram.

BTT - 1º TORNEIO ABERTO

Realizou-se no dia 30 de janeiro o 1º Torneio Aberto BTT que contou com a participação de 72 atletas distribuídos por 4 escalões masculinos – I (24), II (21), III (13) e IV (12) – e um escalão único feminino (2).

Num percurso de 2 horas de resistência, o atleta mais rápido foi o Agente Principal Nuno Inácio, da PSP, com 6 voltas em 01:49:35, seguido do 1SAR L Almeida Esteves, da Marinha (NRP Bérrio), com 6 voltas em 01:51:13.

Esc	NII	P	Nome	UEO	Nº voltas	Tempo
I	152952	AG	PEDRO GARCIA	PSP	6	01:51:54
II	9303199	1SAR	ALMEIDA ESTEVES	NRP BÉRRIO	6	01:51:13
III	151276	AG PR	NUNO INÁCIO	PSP	6	01:49:35
IV	108186	SAJ	OLIVEIRA NUNES	MM	6	02:09:50
FEM	1470609	1SAR	DANIELA MACEDO	EXE	4	01:47:02



O circuito de resistência tinha início e término na Pista de Atletismo do CEFA

Marcada por um bom nível competitivo e fortes elogios ao traçado do percurso, esta competição serviu para identificar competidores(as) que possam vir a integrar a seleção da Marinha de BTT, que irá participar no I Campeonato Nacional Militar de BTT agendado para 11 e 12 de abril, com organização da Marinha.

TIRO ESPINGARDA AUTOMÁTICA G3 – CAMPEONATO DA MARINHA

Nos dias 5 e 6 de fevereiro realizou-se o 33º Campeonato da Marinha de Tiro Espingarda Automática G3, organizado pelo Serviço de Educação Física do Corpo de Fuzileiros. Participaram neste campeonato 23 atletas distribuídos pelos Agrupamentos Desportivos Base Naval de Lisboa (5), Corpo de Fuzileiros (5), Escola Naval (5) e Escola de Tecnologias Navais (8).

O vencedor do escalão masculino foi o 9828300 1SAR FZ Barreira (CF) com 515 pontos e o vencedor do escalão feminino foi a STEN TSN (PSI) Cláudia Pereira (ETNA) com 348 pontos.

O vencedor do Troféu Masculino foi o Corpo de Fuzileiros com 1958 pontos.

A cerimónia de entrega de prémios realizou-se na parada da Escola de Fuzileiros, tendo sido presidida pelo Comandante desta Escola, CMG FZ Martins de Brito.



Colaboração do CEFA

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 221

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

GRAU DE DIFICULDADE - MÉDIO+ CARECENDO DE ATENÇÃO

E-W vuln. N-S após um leilão elaborado resolve arriscar os 7♣ recebendo a saída a R♦. Analise as 4 mãos e encontre a linha de jogo que S deve seguir para tentar cumprir o seu contrato.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 221

Analizando as 4 mãos conta 12 vezes rápidas (2♠+4♥+1♦+5♣), pelo que terá de eliminar a perdedora a ♠ para cumprir o contrato. Vejamos então como deve S desenvolver a sua linha de jogo para o conseguir: faz de A e joga outro ♦ que corta de 3; destrói 2 vezes e vê cair o 10 em W; vai ao morto em ♣ e joga outro ♦ para cortar; volta ao morto também em ♣ e joga o último ♦ que corta com o trunfo restante em mão; vai agora ao morto em ♥, tira o último trunfo com o 9 bandando a ♠ perdedora, e faz mais 3 vezes em ♥, perzendo as 13 necessárias (2♠+4♥+1♦+3♣+3 no corte dos ♦). Conforme deve ter reparado foi utilizada a já falada técnica do morto invertido, devendo sempre equacionar a hipótese desta ferramenta quando se faz as análises de qual

Nunes Marques
CALMAN

GO NAVY!

Passatempo nº 3



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

1. Cabo para içar velas ou bandeiras
2. Acrescento aplicado na quilha para aumentar a estabilidade e a resistência ao abatimento numa embarcação à vela
3. Negar ao inimigo o acesso a determinada área, ou evitar o seu avanço numa determinada direção
4. Bandeira que se iça na proa do navio
5. Lado esquerdo de uma embarcação quando olhamos para a frente
6. Observação sistemática de pessoas, locais, áreas, do espaço aéreo, de superfície ou subsuperfície, usando meios visuais, eletrónicos, através de escutas, fotografias ou outros

___ Y ___
 _____ A ___
 B _____
 ___ K
 _____ / S ___
 _____ L _____

SOLUÇÕES: PASSATEMPO Nº 3

Soluções: 1. Halıyard; 2. Daggerboard; 3. Block; 4. Jack; 5. Port Side; 6. Surveillance

Estela Magalhães Parreira
CTEN

SUDOKU

Problema nº 53

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 53

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CALM EMT Fernando Jorge Pires, Diretor de Navios • COM Paulo Jorge da Silva Ribeiro, Diretor de Formação • CMG M José Zacarias da Cruz Martins, Comandante da Zona Marítima do Norte e, em acumulação, Chefe do Departamento Marítimo do Norte, Capitão do Porto do Douro e Capitão do Porto de Leixões • CMG M José Luís Guerreiro Cardoso, Comandante da Zona Marítima da Madeira e, em acumulação, Chefe do Departamento Marítimo da Madeira, Capitão do Porto do Funchal e Capitão do Porto de Porto Santo • CMG Diogo Falcão Trigoso Vieira Branco, Capitão do Porto de Ponta Delgada e Capitão do Porto de Vila do Porto • CTEN FZ João Carlos Cardoso da Silva Caldeira, Comandante do Batalhão de Fuzileiros Nº 1 • CTEN M João Carlos Filipe de Almeida, Comandante do NRP *Arpão* • CTEN M João Ricardo Guimarães Pires Ribeiro da Paz, Comandante do NRP *Tridente* • 1TEN FZ Robert Meijburg Viola, Comandante da Força de Fuzileiros Nº 2 • 1TEN FZ Tiago André da Silva e Maia, Comandante da Unidade de Polícia Naval • 1TEN M Bruno Borges Mendes, Comandante do NRP *Zaire*.

RESERVA

• SMOR V José Francisco de Jesus Maria • SMOR B João António Cardoso Roque • SMOR MQ Mário Filipe Lopes Gomes • SMOR E João Paulo de Oliveira Marques • SMOR L Cesário Manuel Andrade de Rama • SCH E José Manuel Carloto Ferreira • SCH L João Maria Caetano Lopes • SCH ETA Paulo Jorge Vidal das Dores • SCH H Altino da Costa Dias • CMOR TFH José Manuel da Palma

Teixeira Pires • CMOR CRO Luís Alberto Vasques Lopes • CMOR FZ João Bernardino Amaral Carreiras • CMOR L Mário José Marques da Silva • CMOR FZ Rui Manuel Galvão Martins Feijão.

REFORMA

• CFR M Rui de Oliveira da Encarnação • SAJ M António José Alves de Lima • CAB TFD Carlos Manuel Valente Rosado.

FALECIDOS

• 7944 VALM M REF Henrique A.C.S.Q.A.E.L. Matos de Vasconcelos • 57852 CALM ECN REF Sérgio Serafim Guerreiro • 14551 CMG M REF Telmo Rego Hasse de Oliveira • 109743 1TEN SG REF Artur Pires Vieira • 299753 1TEN OT REF Alberto Ferreira Dionísio • 400455 1TEN OT REF Joaquim dos Santos Adão • 417856 SMOR MQ REF Nelson Fernandes da Silva • 261249 SMOR CM REF Armindo Francisco Júlio Lopes Alves Ferreira • 62864 SMOR TES REF Manuel Joaquim Mendes Ramos • 83964 SMOR L REF Azinel Henriques Faustino • 172465 SMOR US REF Pedro Jorge Casimiro Cardoso • 244050 SAJ CE REF António da Rocha Barbosa • 194748 SAJ CE REF José Louro de Brito • 442656 SAJ CM REF António Luís da Costa Augusto • 315653 1SAR TF REF António Augusto de Horta • 364284 1SAR V REF Isidoro Manuel Póvoas Roque • 516158 CAB L REF Epifânio Joaquim Saramago Adainho • 14767 CAB FZ REF Ramiro Napoleão de Jesus Messias • 506858 CAB CM REF José Agostinho Gonçalves Guerreiro • 433583 CAB TFH REF Carlos Alberto Botha Silva • 33017076 AG 1CL APOS QPPM José Vasco Afonso Abreia.

CONVÍVIOS

“FILHOS DA ESCOLA” JANEIRO DE 1973



No passado dia 12 de janeiro os “Filhos da Escola” de janeiro de 1973 comemoraram o seu 46º aniversário na cidade de Guimarães no restaurante “MIT Penha”. O encontro, que decorreu em ambiente de sã camaradagem, contou com a presença de cerca de 240 ex-militares e familiares. Foi celebrada uma missa no Santuário da Penha, em memória dos “Filhos da Escola” já falecidos.

A comissão organizadora do evento agradece à Marinha e à DT as facilidades cedidas no transporte.

Ficou a promessa de novo encontro no ano de 2020, nas comemorações do 47º aniversário, na zona da Mealhada.

RECRUTAMENTO DE ABRIL DE 1964

Os “Filhos da Escola” de abril/64 vão realizar no dia **31 de março**, em Fátima, na Quinta do Casalinho Farto, o almoço-convívio para comemorar o seu 55º aniversário de incorporação na Armada.

As inscrições deverão ser efetuadas até ao dia **26 de março**. Contactos: José Gomes, TLM 963 018 181, Romão Durão, TLM 966 236 364, Acácio Almeida, TLM 917 267 914, José Gião, TLM 919 782 176.

NRP AUGUSTO CASTILHO 6º ENCONTRO DE GUARNIÇÕES

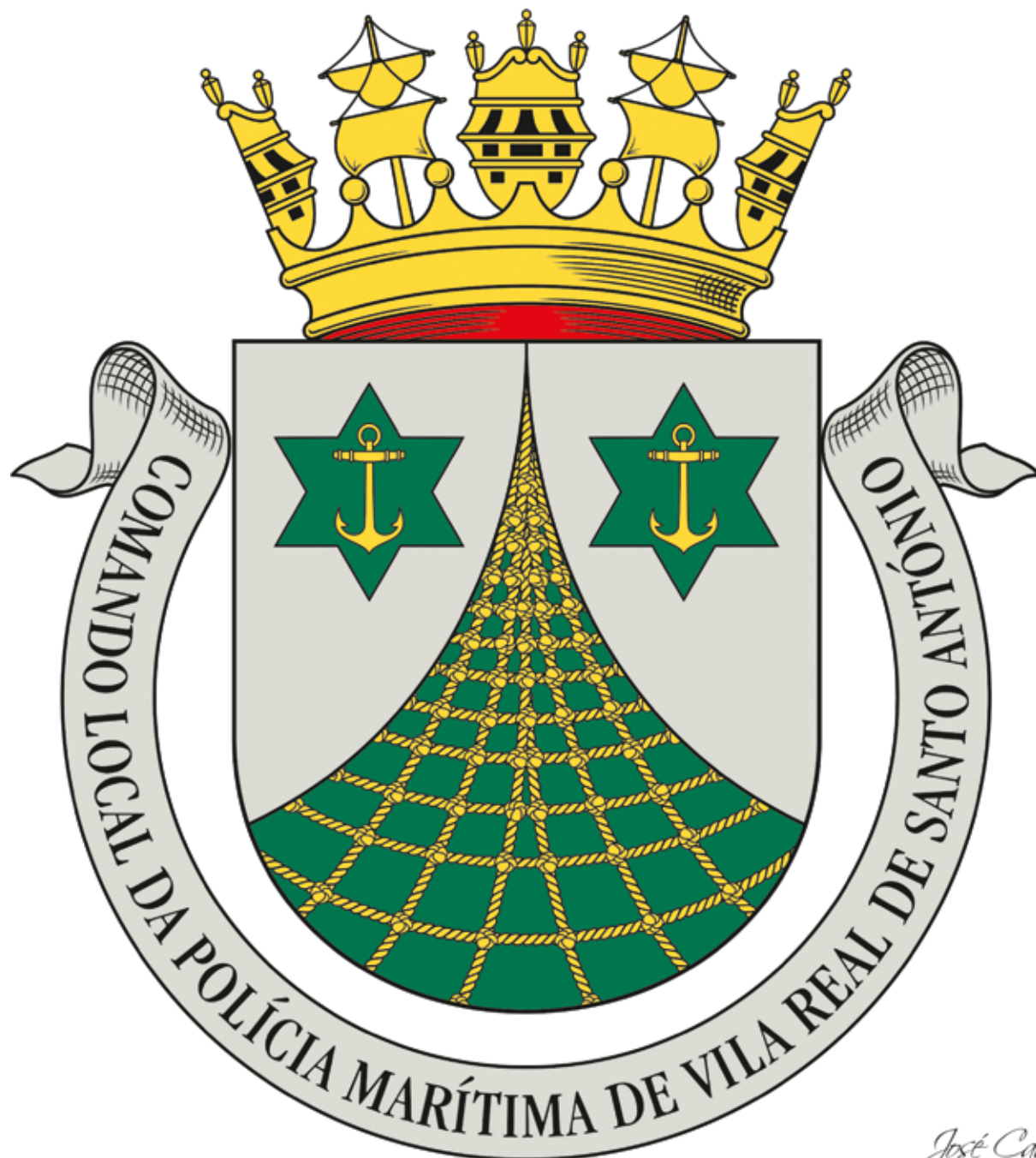
Vai realizar-se no dia **11 de maio**, no “Manjar das Laranjeiras”, em Fernão Ferro, o 6º encontro de todas as guarnições, oficiais, sargentos e praças, que prestaram serviço a bordo da corveta *Augusto Castilho*.

Para mais informações contactar: SMOR E REF José Armada TLM 967620636, SCH E REF Manuel Pais TLM 936265993.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de verde com rede de ouro movente do chefe, da ponta e dos flancos, mantelado de prata com duas estrelas de seis pontas de verde, carregadas com âncora de ouro. 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 VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO».

SIMBOLOGIA

A rede está conotada com a atividade de pesca que caracteriza o porto de Vila Real de Santo António. 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 VILA DO PORTO



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de prata com três estrelas de seis pontas de azul, carregadas com âncora de ouro. Chefe de vermelho, carregado com uma rosa de ouro, realçada e botonada de azul. 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 VILA DO PORTO».

SIMBOLOGIA

O brasão integra elementos das armas municipais, designadamente, a alusão à Nossa Senhora, através da rosa botonada. 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.