

Nº 539 • ANO XLVIII
ABRIL 2019 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**

NA 7 ANOS



NRP ÁLVARES CABRAL
MAR ABERTO

OPERAÇÃO
CORYMBE 2018

HORIZONTE
2030

Academia de Marinha



Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues” / 2019



Até 30 de Setembro de 2019 está aberto o concurso para atribuição do Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues”/2019, no valor pecuniário de cinco mil euros, a um trabalho original no âmbito da História Marítima dos Portugueses.

Informações:

www.academia.marinha.pt

academia.marinha@marinha.pt

Telefones: 210 984 708/14

SUMÁRIO

- 02** Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues” / 2019
- 04** STRATEGIA (47)
- 12** *The Boston Teapot Trophy*
- 14** Direito do Mar e Direito Marítimo (21)
- 17** A Aliança Atlântica e os Desafios Estratégicos por Ocasião do seu 70º Aniversário
- 20** STRIKFORNATO
- 22** Entregas de Comando/Tomadas de Posse
- 24** Academia de Marinha
- 25** Notícias
- 27** Vigia da História (108)
- 28** Estórias (48) / Poema
- 29** Novas Histórias da Botica (77)
- 30** Serviço & Saúde (4)
- 31** Saúde Para Todos (64)
- 32** Desporto
- 33** Quarto de Folga
- 34** Notícias Pessoais / Convívios
- CC** Símbolos Heráldicos

NRP ÁLVARES CABRAL INICIATIVA MAR ABERTO 19.1 **06**



08 OPERAÇÃO CORYMBE 2018



HORIZONTE 2030 **10**



Capa
NATO – 70 ANOS



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 539 / Ano XLVIII
Abril 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 Publicidade
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
Página Ímpar, Lda.
Estrada de Benfica, 317 - 1 Fte
1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal:
3800 exemplares

DA IMPERIOSIDADE DE PROTEGER OS CABOS SUBMARINOS

“Um rico manancial para a *intelligence*, uma disrupção decisiva da economia inimiga e uma coroa de glória para a Marinha Russa”,
Almirante James Stravidis, sobre a possibilidade de um ataque russo a cabos submarinos

Nos últimos anos, tem-se falado cada vez mais da importância do domínio cibernético, que se tornou o sistema nervoso central do mundo globalizado. O que poucas pessoas têm presente é que o ciberespaço tem uma fortíssima dimensão submarina, uma vez que cerca de 97% das comunicações de dados e de internet intercontinentais circulam, não pelo ar ou pelo espaço, mas através dessas verdadeiras autoestradas digitais que atravessam os oceanos. Os cabos submarinos são, assim, o centro de gravidade da infraestrutura física que suporta, no mundo real, o mundo virtual do ciberespaço.

No entanto, os cabos submarinos não estão minimamente protegidos. O recente relatório “*Undersea Cables: Indispensable, insecure*”, do *think-tank* britânico *Policy Exchange*, aponta três principais razões para essa vulnerabilidade: (i) a sua localização é pública; (ii) encontram-se bastante concentrados em termos geográficos, tanto no mar, como em terra; e (iii) não são necessários muitos conhecimentos, nem muitos recursos, para os danificar.

No artigo do mês passado, já abordei alguns dos riscos não intencionais que afetam os cabos submarinos. Porém, eles também estão expostos a ataques deliberados no mar e em terra (junto aos locais de amarração), tanto por grupos terroristas, como por atores estatais no âmbito de estratégias conflituais de natureza híbrida. Essa não é, aliás, uma novidade nos conflitos militares, uma vez que poucas horas depois de declarar guerra à Alemanha, em 5 de agosto de 1914, a *Royal Navy* cortou os cinco cabos submarinos que serviam as comunicações transatlânticas alemãs. O corte de cabos de comunicação submarinos foi também uma prática recorrente durante a II Guerra Mundial.

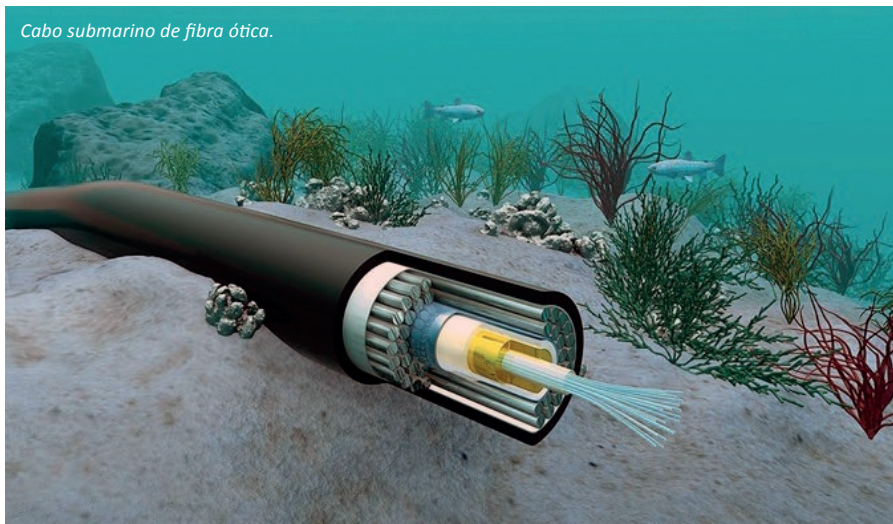
Neste quadro, as preocupações das nações ocidentais e da NATO, como principal garante da defesa coletiva ocidental, têm-se voltado para a potencial ameaça da Rússia, devido, principalmente, a dois fatores.

Em primeiro lugar, a condução, por parte da Rússia, de uma guerra híbrida na Crimeia e no leste da Ucrânia, a qual envolveu um grande foco na dimensão informacional, incluindo campanhas de propaganda, ciberataques, desvio de tráfego da internet e ataques físicos a infraestruturas dos sistemas de comunicação. Ora, não é difícil concluir que a disrupção de cabos submarinos se enquadra perfeitamente numa modalidade de ação deste tipo, pois os ataques são de difícil atribuição, não envolvem violência cinética direta e situam-se naquela zona cinzenta em que não é claro que possam ser considerados um ataque a um país, dificultando, também, a invocação do artigo 5.º da NATO. Aliás, aquando da invasão da Crimeia, uma das ações iniciais das forças russas foi cortar os cabos

de comunicações que ligavam a região ao resto do mundo.

Em segundo lugar, a aposta decidida da Rússia na sua marinha e, em concreto, na arma submarina, com o desenvolvimento de novos projetos de submarinos e a modernização de várias unidades mais antigas, tornando-as mais silenciosas e mais difíceis de detetar. Essa aposta não se cinge à vertente genética, incidindo também na vertente operacional, com um aumento muito significativo das patrulhas submarinas por todo o mundo. Em paralelo, a Rússia tem vindo a desenvolver pequenos submersíveis auxiliares que, de acordo com um relatório do *Center for Strategic & International Studies*, de 2016, “são capazes de manipular objetos no solo marinho e podem intercetar comunicações de cabos submarinos ou, ainda, destruir infraestruturas no fundo do mar”. A Marinha Russa conta, ainda, com o navio de investigação e de recolha de informações *Yantar*, equipado com dois submersíveis da classe *Konsul* (o *Konsul* e o

Cabo submarino de fibra ótica.



Rússia), capazes de operar até 6000 m de profundidade. Em suma, a esquadra russa tem vindo a ser modernizada, dispondo de capacidades para afetar ou interferir com cabos submarinos.

Por tudo isso, não é de surpreender que em 2015 essa possibilidade tenha saltado dos documentos militares e de *intelligence* (mais ou menos confidenciais) para as páginas do conceituado diário generalista *The New York Times*. Num artigo intitulado “*Russian Ships Near Data Cables Are Too Close for U.S. Comfort*”, alertava-se para o facto de submarinos e navios-espiões russos estarem a “operar agressivamente perto de cabos submarinos vitais, levantando suspeitas... de que a Rússia possa estar a planear atacar esses cabos em caso de tensão ou conflito”. O Almirante James Stravidis (ex-Comandante Supremo Aliado para as Operações da NATO) comentou que esse era outro exemplo da postura assertiva e agressiva da Rússia, adotando táticas da Guerra Fria, mas com recurso às mais recentes tecnologias.

De então para cá, esta matéria tem sido abordada com frequência e grande abertura por vários altos responsáveis militares da NATO e de países aliados, incluindo, recentemente, o Chairman do Comité Militar da NATO, General Stuart Peach, da Força Aérea Britânica, que referiu, ao jornal britânico *The Guardian*, terem sido identificados navios russos perto de cabos transatlânticos, tendo acrescentado que a Rússia podia constituir uma grande ameaça às nações aliadas, cortando as infraestruturas submarinas essenciais à sociedade da informação e à economia modernas.

Dessa forma, importa adotar medidas que protejam os cabos submarinos e que mitiguem as consequências da sua eventual disrupção. Com esse fim, sistematizam-se abaixo algumas medidas de proteção, segundo os âmbitos genético, estrutural e operacional.

Assim, no âmbito genético podem identificar-se as seguintes medidas para proteger os cabos submarinos:

- instalar mais cabos submarinos, eventualmente públicos, que proporcionem redundância física aos cabos existentes, maioritariamente privados, de forma a permitir o roteamento do tráfego em caso de falhas ou ataques;
- diversificar os locais de passagem e os locais de amarração de cabos submarinos;
- instalar sensores nos cabos submarinos, capazes de detetar emissões sonar indicadoras de possíveis ataques por submarinos com guiamento por sonar;

Navio russo de investigação e de recolha de informações Yantar.



- enterrar mais os cabos submarinos, que normalmente são colocados no máximo a 3 m de profundidade.

Em termos estruturais, identificam-se as seguintes medidas:

- adotar instrumentos jurídicos, nomeadamente convenções internacionais, que prevejam mecanismos robustos de proteção dos cabos submarinos, de jurisdição e legitimidade para atuar e, ainda, de carácter sancionatório para atos de danificação desta infraestrutura;
- incluir os riscos e as ameaças aos cabos submarinos na documentação estruturante da segurança e defesa nacional e internacional;
- incluir os cabos submarinos na lista de infraestruturas críticas nacionais e internacionais;
- reavaliar a adequabilidade das zonas de proteção de cabos submarinos existentes, alargando-as se necessário.

Finalmente, no que respeita ao âmbito operacional, a proteção destas artérias da nossa sociedade pode passar por:

- incrementar a vigilância dos locais de amarração de cabos submarinos;
- monitorizar as zonas de passagem de cabos submarinos, utilizando ferramentas como, *inter alia*, o *Long Range Identification and Tracking* (LRIT), o *Automatic Identification System* (AIS), o *Satellite-based AIS* (S-AIS) e o radar;
- incrementar as patrulhas nos corredores onde passam cabos submarinos, empregando aviões de patrulhamento, veículos aéreos não tripulados, navios de superfície e submarinos;
- incluir a proteção dos cabos submarinos nos exercícios de gestão de crises e



Submersível da classe Konsul.

nos exercícios navais, não só da NATO, como a nível nacional.

Para finalizar, gostaria de deixar duas notas finais.

Em primeiro lugar, importa frisar que apesar da implementação destas medidas implicar encargos de monta, bem como um esforço significativo nos domínios tecnológico, legislativo, diplomático, policial e militar, esses custos serão insignificantes quando comparados com as perdas e os danos potenciais resultantes de uma falha em grande escala da infraestrutura submarina de cabos de fibra ótica.

Em segundo lugar, a proteção dos cabos submarinos poderia ser vista como uma “nova” tarefa para as marinhas mas, na prática, não é propriamente uma novidade, uma vez que a vigilância, o patrulhamento e a atuação contra potenciais infratores no mar constam da lista de tarefas habituais das esquadras de todo o mundo. Ou seja, esta é mais uma tarefa que se subsume na missão tradicional das marinhas de proteção dos espaços marítimos. Algo que as marinhas sempre fizeram e vão continuar a fazer, ao serviço da prosperidade, do bem-estar e da segurança da Humanidade – agora com uma atenção redobrada sobre as áreas onde passam estas autoestradas digitais!



Sardinha Monteiro
CMG

NRP ÁLVARES CABRAL

INICIATIVA MAR ABERTO 19.1

1ª PARTE

A Iniciativa Mar Aberto ocorreu pela primeira vez em 2009 com o intuito de incrementar capacidades dos países amigos e parceiros, através da partilha de conhecimentos, fortalecendo a confiança mútua e desenvolvendo sinergias entre as forças congéneres, em particular dos países da região pertencentes à Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). Uma das áreas de incidência desta missão é o Golfo da Guiné, região onde a ameaça de pirataria se encontra bem patente.

Esta Iniciativa também possui uma vertente social, sendo que várias instituições se associaram a esta missão e solicitaram o apoio à Marinha para o transporte de roupas, material didático e alimentos destinados a associações de apoio aos mais carenciados. Só para o Mindelo foram transportadas dez toneladas de material social, a que se somaram mais três para a Praia e seis para as ilhas de S. Tomé e do Príncipe.

Ao NRP *Álvares Cabral*, comandado pelo CFR Santos Fernandes e com 159 militares embarcados, incluindo o Comandante da missão, CMG Noronha Bragança, uma força de fuzileiros, uma equipa de saúde e de mergulhadores reforçada, coube a primeira missão de 2019 – que irá durar dois meses e meio – no âmbito da referida Iniciativa.

INÍCIO DA VIAGEM

No dia 22 de janeiro o navio largou às 12h04. Momentos antes ocorrera a visita do Ministro da Defesa que, nas suas palavras aos militares embarcados, relevou a importância desta missão, assim como do papel de cada militar como representante de Portugal: “... marinheiros no mar, embaixadores de Portugal em terra!”

No cais são ainda visíveis alguns familiares e amigos de elementos da guarnição que vieram despedir-se, dar um último abraço, tirar aquela fotografia que perdurará na memória nos meses seguintes.

Os primeiros dias de mar são sempre de adaptação, mas desta vez as condições meteorológicas tornaram o processo mais lento. Graças a um planeamento interno completo, com séries simuladas, procurou-se obter uma rápida integração dos novos elementos, bem como elevar os padrões de prontidão da guarnição.

CABO VERDE – MINDELO

Passados sete dias durante os quais apenas se avistaram as Ilhas Selvagens, vê-se terra pela segunda vez – é a Ilha de São Vicente. Com destino ao primeiro porto visitado durante a missão – o Mindelo – o navio transportava, para além do material social, quatro viaturas e armamento diverso para a Guarda Costeira Cabo Verdiana (GC-CV), ao abrigo dum acordo de cooperação no domínio da Defesa. Este acordo, assinado por Portugal, Cabo Verde e o Grão-Ducado do Luxemburgo, tem como objetivo o desenvolvimento de projetos visando o incremento da segurança marítima e a formação das Forças Armadas de Cabo Verde (FA-CV), nomeadamente a promoção da utilização desta parte do Oceano Atlântico em segurança, através da proteção das linhas de comunicação



essenciais ao comércio marítimo internacional e do combate às atividades ilícitas praticadas no mar – pirataria marítima e assaltos à mão armada, tráfico de drogas e pesca ilegal (não declarada e não regulamentada). A cerimónia de entrega foi presidida pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros e Comunidades e Ministro da Defesa da República de Cabo Verde, Dr. Luís Filipe Tavares.

Realizaram-se inúmeras ações de cooperação com as FA-CV, nomeadamente palestras subordinadas a temas como segurança da navegação, operações de busca e salvamento, ações para o combate a incêndios e alagamentos, proteção de um navio no porto, procedimentos e técnicas de abordagem e doenças de descompressão em operações de mergulho. Foi prestado apoio técnico ao NP *Guardião*, tentando solucionar algumas avarias. Foram efetuados treinos de postura de tiro, manobras de contacto, tiro de combate e realizado um *raid* anfíbio com a projeção de uma força de fuzileiros dos dois países na praia de S. Pedro.

Na vertente de ligação à comunidade local, o navio abriu portas às escolas e às Forças Armadas, tendo recebido um total de cento e dez visitantes.

CABO VERDE – PRAIA

A cooperação continuou no mar. O navio largou a 1 de fevereiro para efetuar a vigilância da pesca na Zona Económica Exclusiva de Cabo Verde. Para o efeito, permaneceram a bordo durante cinco dias, um Inspetor das Pescas e da Polícia Judiciária e um elemento da Polícia Marítima, que colaboraram na patrulha de todos os bancos de pesca identificados na área. Uma vez desembarcados, rumou-se à Cidade da Praia, Ilha de Santiago, onde se atracou no porto novo, a 6 de fevereiro.

Voltaram a ser ministradas palestras, agora versando as doenças de descompressão e os procedimentos de mergulho, seguidas duma componente prática com a realização de operações de mergulho. Na área técnica, procurou-se diagnosticar as causas de avarias no NP *Djéu*.

O navio abriu a visitas, tendo recebido a bordo alunos e professores de quatro escolas locais, assim como um grupo de militares das

Forças Armadas da RCV. Por sua vez, militares do navio visitaram o Centro de Operações de Segurança Marítima (COSMAR) da GC-CV.

CAMARÕES – DOUALA

A 8 de fevereiro largou-se da cidade da Praia com fuzileiros das FA-CV embarcados, que participaram num desembarque anfíbio conjunto na praia de São Francisco. De seguida rumou-se a Douala, nos Camarões.

Nos nove dias de singradura entrou-se nas águas do Golfo da Guiné, região do globo onde, desde o início do ano, se contam já dezoito ataques de pirataria a navios a cruzar a área, tendo mesmo ocorrido raptos de elementos dalgumas das tripulações. Daí que a



prioridade, durante a tirada, tenha sido o treino de prontidão em termos da capacidade de resposta a ameaças assimétricas. Graças a um alto padrão de vigilância, o trânsito foi cumprido com relativa tranquilidade. De salientar que cruzam semanalmente esta zona de insegurança marítima cerca de vinte navios de pavilhão português, sendo por isso uma área de preocupação nacional.

A entrada do porto de Douala, onde se chegou a 17 de fevereiro, será, provavelmente, o maior desafio em termos de navegação em águas restritas desta missão, porque se prolonga por vinte e sete milhas, sendo a largura do canal – balizado por boias – de cento e sessenta jardas. Com o desafio superado, atracou-se no cais onze de Douala para uma curta escala logística; passaram-se cinco anos desde a última presença naval portuguesa nos Camarões.

No dia seguinte houve que largar sem o navio estar totalmente reabastecido, com destino à ilha de São Tomé, na República de São Tomé e Príncipe.

S. TOMÉ E PRÍNCIPE

A 19 de fevereiro, à noite, o navio fundeou na Baía de Ana Chaves – o calado de 6,2 metros não permite a atracação, fato este que dificultou o desembarque do material social. O seu transporte para

terra – a mil e seiscentas jardas de distância – teve que ser efetuado por um batelão puxado por um rebocador.

As ações de cooperação englobaram, desde o primeiro dia, consultas médicas às comunidades locais mais necessitadas. Decorreu também um *raid* anfíbio conjunto, realizado na praia de Fernão Dias.

Numa ação de diplomacia naval, juntou-se a bordo, à mesma mesa, entre outros, o Ministro da Defesa e Ordem Interna de São Tomé e Príncipe (STP), a Secretária de Estado dos Negócios Estrangeiros e de Cooperação de Portugal, o Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas de STP e os Embaixadores dos países da CPLP representados em STP (Angola, Brasil, Cabo Verde e Guiné Equatorial).

À Ilha do Príncipe foram reservados dois dias. Por não existir batelão, o desembarque do material social foi efetuado por botes.

Foram também dadas consultas médicas, quer às comunidades locais, quer a alguns militares locais, de forma a garantir o seu prontamento médico. Como no caso desta ilha, a primeira (e por vezes única) resposta a eventos de emergência local ou no mar é dada pelos empregados dos *resorts* turísticos, com embarcações de recreio, é de vital importância garantir que essas pessoas saibam o que fazer e como, nas respostas a pedidos de auxílio. Numa tentativa de colmatar essa lacuna, identificada pelos gestores dos *resorts*, o navio proporcionou formação no âmbito da segurança da navegação e procedimentos em caso de emergência no mar a um grupo de doze pessoas.

De regresso à Baía de Ana Chaves, foi dado apoio técnico a algumas embarcações locais, na tentativa de lhes repor a sua



operacionalidade. A 25 de fevereiro, catorze militares do navio realizaram a bordo a prova de admissão para o curso de Sargentos, na presença de um júri oriundo de Lisboa. A Marinha garantiu, assim, a esses militares, as mesmas condições usufruídas pelos militares não empenhados em missão operacional.

Uma vez terminada a prova, o navio suspendeu e rumou a Sul, passando a linha do Equador a 25 fevereiro, ocasião para a pintura de vermelho da buzina da proa. Já navegando no Hemisfério Sul, é hora de preparar a repleta agenda de eventos da próxima paragem – Angola.

Colaboração do **COMANDO DO NRP ÁLVARES CABRAL**

OPERAÇÃO CORYMBE 2018

Uma Força de Fuzileiros (FFZ COR) participou na Operação CORYMBE 143 no Golfo da Guiné (GdG), no período de 10 de setembro a 24 de novembro do ano transato, a bordo do navio francês FS *Mistral* (LHD)¹, um dos três navios de comando e projeção (*Batiment de Projection et Commandement*) ao serviço da Marinha Nacional Francesa.

A Operação CORYMBE da Marinha Nacional Francesa tem como objetivo garantir uma presença permanente, através de uma força militar naval, na área do GdG e na costa da África Ocidental, de modo a preservar os interesses franceses naquela região. Este dispositivo naval é ainda complementado por uma componente terrestre, com a presença de forças e bases do exército francês no Gabão e no Senegal. As principais tarefas atribuídas a esta operação são o pré-posicionamento de navios para resposta a eventuais operações de evacuação de não combatentes (NEO), treino conjunto com os militares franceses presentes no Gabão e Senegal e a salvaguarda da segurança marítima. Para além da componente estritamente militar já referida, esta operação possui uma forte componente diplomática, através da organização de reuniões a bordo dos navios participantes na operação, formação, manobras e treinos conjuntos com as marinhas dos países do GdG, desenvolvendo igualmente atividades junto das populações locais, reforçando positivamente a imagem francesa na região.

A participação da FFZ COR, contextualizada no recente acordo técnico assinado entre a Marinha Portuguesa e a Marinha Nacional Francesa, teve como finalidade estreitar e fortalecer a relação entre estas duas marinhas, no que concerne ao embarque de Forças de Fuzileiros, participando em ações combinadas no domínio da segurança marítima na zona do GdG.

A FFZ COR, comandada pelo 2TEN FZ RC Massano Morais, foi gerada a partir do Batalhão de Fuzileiros N.º 1, constituída por 36 Fuzileiros,

organizada em elemento comando (01-01-01/03), elemento de proteção de força/manobra (01-03-17/21), elemento de projeção anfíbia (01-00-06/07) e elemento de abordagem (00-01-04/05).

O aprontamento da Força foi orientado para processos técnico-táticos, administrativos, logísticos e sanitários. O objetivo deste, para além de cumprir com os requisitos obrigatórios à tipologia da missão, dotou também os militares participantes na missão de formação específica nas áreas da língua francesa, cursos na área da defesa pessoal e socorrismo.

Após a projeção aérea por voo comercial, a FFZ COR embarcou em Toulon (França) no dia 13 de setembro.

A FFZ COR desenvolveu a sua atividade em conjunto com o destacamento de *Fusiliers Marins* (FM), a força congénere francesa, que tem como missão garantir a proteção e defesa das instalações navais em terra da responsabilidade da Marinha Francesa, assim como dos seus navios quando atracados ou a navegar, para além de participar em operações terrestres a partir do mar. Quando embarcados os FM possuem a capacidade de efetuar operações de desembarque anfíbio, participam no *ship protection* e realizam ações de abordagem. Encontram-se organizados em três equipas de sete elementos, sendo cada equipa chefiada por um sargento. A Força de FM é comandada por um oficial subalterno. De realçar, que uma das equipas possui capacidade cinotécnica, com cães de guerra e de deteção de explosivos, que são empregues no *ship protection* (cães de deteção de explosivos) e ações de abordagem (cães de guerra).



Foto Aurélie Pugnnet



Foto Loïc Bernardin



Foto Aurélie Pugnnet

Durante o período de embarque, ambos os destacamentos, FFZ COR e FM, executaram ações de treino bilateral, a bordo, nas áreas da abordagem, *ship protection*, NEO, treinos físicos e treinos específicos de técnicas, táticas e procedimentos (TTP). Desenvolveram-se, ainda, ações de parceria militar operacional em apoio aos países africanos, onde ambos os destacamentos agiram como avaliadores nas séries de abordagem e execução de operações conjuntas em zonas sensíveis, reforçando o dispositivo de segurança do FS *Mistral* com elementos posicionados em pontos-chave do navio, com o objetivo de detetar e repelir possíveis ameaças.

O dia a dia a bordo foi ocupado com atividades de treino coletivo e individual. Na doca e no hangar foi possível realizar treinos de TTP, aferindo procedimentos de operações terrestres, socorrismo, manobra de cordas, comunicações e CQB. Devido à sua extensão, foi ainda possível a prática de desportos coletivos (voleibol, basquetebol, futebol e badminton), abertos a toda a guarnição, contribuindo assim para o espírito de camaradagem, ajudando a suportar os longos períodos da navegação.

O navio participou em dois exercícios de grande visibilidade neste período, o PUMA-2 e o GRAND AFRICAN NEMO.

O exercício PUMA-2 decorreu na lagoa de Abidjan (Costa do Marfim), no período de 4 a 5 de outubro, e teve por objetivo: treinar TTP no âmbito das NEO; treinar procedimentos de *ship protection*; e realizar desembarques e reembarques de pessoal e material.

O exercício GRAND AFRICAN NEMO decorreu nas águas territoriais de Angola, Congo, Gabão, Camarões, Nigéria, Guiné Equatorial, Benin, Togo, Gana, Costa do Marfim, tendo sido realizadas diversas abordagens no âmbito do combate à pesca ilegal, narcotráfico e tráfico de armas. A FFZ COR contribuiu com avaliadores e figurantes. Realça-se a participação das marinhas de todos os

países ribeirinhos e os navios FS *Mistral*, FS *Ventôse* (Fragata francesa) e ES *Centinela* (Patrulha espanhol).

Foram ainda praticadas escalas em Casablanca (Marrocos), Abidjan, Malabo e Bata (Guiné Equatorial), Lagos (Nigéria) e Luanda (Angola), onde foram realizadas diversas atividades protocolares envolvendo as marinhas locais, autoridades diplomáticas francesas e representantes das principais empresas francesas.

No dia 23 de novembro de 2018, a FFZ COR desembarcou em Cádiz (Espanha), regressando à Base Naval de Lisboa por transporte terrestre.

No decorrer do embarque, o ambiente a bordo foi de *sã camaradagem*, tendo a FFZ COR sido recebida abertamente pela guarnição do navio, facilitando a integração.

A participação da FFZ COR nesta operação, permitiu o estreitar da relação entre ambas as Marinha, facultando uma *sã troca de conhecimentos e experiências operacionais*.



Colaboração do **COMANDO DO CORPO DE FUZILEIROS**
Batalhão de Fuzileiros Nº 1

Nota

¹ Com um comprimento de 199 m e 62 m de altura, consegue atingir uma velocidade de 19 nós. Este tipo de navio surge em 1997, quando a Marinha Nacional Francesa procurava um novo conceito de navio polivalente de projeção anfíbia. Tem a capacidade de transportar 16 helicópteros, 4 lanchas de desembarque, 70 veículos e 450 militares para além da sua guarnição. Durante a operação, estiveram embarcados um helicóptero *Alouette III*, usado para efetuar ações de reconhecimento, transporte de pessoal entre navios em alto mar e resgate de náufragos, 14 *Light Inflatable Boats* (LIBS), dos quais 6 botes Zebro III portugueses, duas CTM (*Chalandos de Transport de Matériel*), semelhante às Lanchas Médias de Desembarque, e uma EDAR (*Engin de Débarquement Amphibie Rapide*), do tipo catamarã com rampa de desembarque. Os outros navios da sua classe são os FS *Tonnere* e FS *Dixmude*.

HORIZONTE 2030

AS MUDANÇAS NA HIERARQUIA DOS OCEANOS

INTRODUÇÃO

A Geopolítica é uma área de estudos centrada nas relações de poder entre os Estados, considerados para o efeito como unidades orgânicas pulsantes (podendo nascer, crescer, reproduzir-se e morrer), no tabuleiro político internacional.

Regra geral cada Estado é o que é definido pela sua geografia (natural, económica, política e humana) e alicerça-se em três pilares: independência, riqueza e poder (enquanto produto de Capacidade por Vontade). Os Estados interagem entre si, isoladamente ou em alianças, segundo relações de superioridade, igualdade ou inferioridade.

O principal palco institucional de relações entre Estados é a ONU. Por debaixo dessa “arena” global existem subdivisões regionais num frágil equilíbrio devido a tensões e conflitos de diferente natureza. A Geopolítica procura compreender a dinâmica desses jogos de poder através das suas várias manifestações, comportamentos e arranjos. Analisa, por exemplo, o “crescendo” ou o “esvaziamento” de recursos políticos, económicos e militares de um Estado e prognostica o que poderá daí advir. Para o efeito não só lista riscos e ameaças, mas também procede à elaboração de cenários a 10, 20, 30, 50 ou 100 anos.

Na construção desses cenários recorre à geografia, à história, às dinâmicas militares, às pressões dos “media”, às rivalidades estratégicas, à procura de recursos a nível mundial e à salvaguarda do respetivo transporte dos Estados produtores aos Estados consumidores e ainda à análise de pequenas e limitadas (no espaço e no tempo) guerras locais, à fragilidade das alianças e ou dos regimes políticos (democráticos ou autocráticos) e às transformações tecnológicas (e.g. energias limpas), do clima, da essência da guerra, das pressões demográficas e migratórias.

Segue-se um cenário simples, centrado em 2030, e as respetivas consequências centradas nos Oceanos.

2030 – A REFORMULAÇÃO DO SISTEMA INTERNACIONAL – UMA VISÃO

Na figura propomos uma leitura das rivalidades e da competição entre Potências no Horizonte 2030, centrada em três “triângulos de rivalidade”:

a) Um Primeiro Triângulo que integra os Estados Unidos da América (EUA), a China e a Índia:

- Os EUA – a potência hoje dominante a nível mundial – combinando uma presença nos Oceanos Pacífico e Índico e no Golfo Pérsico/Mediterrâneo e contando com um conjunto de parcerias com Estados fundamentais para o exercício da sua influência nesses mesmos espaços marítimos – o Japão, a Austrália, o Canadá, o Reino Unido e Israel;

- As duas potências asiáticas em competição pela reorganização futura da Ásia – a China e a Índia.

b) Um Segundo Triângulo que integra as potências regionais – o Irão, a Arábia Saudita e Israel – mais relevantes na dinâmica de conflitualidade que atravessa o Médio Oriente /Golfo Pérsico – macrorregião que funciona como base energética fundamental das potências asiáticas – Índia, China e Japão.

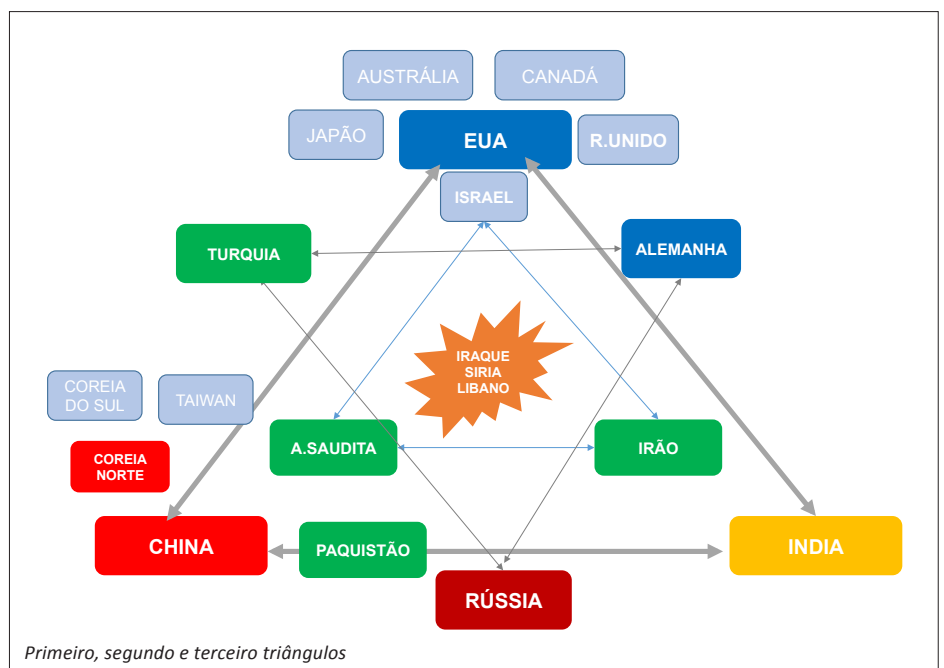
c) Um Terceiro Triângulo que reúne a Rússia, a Alemanha e a Turquia:

- A Rússia, herdeira da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), está a desenvolver uma estratégia de reforço do seu poder no Sistema Internacional, nomeadamente na Eurásia e no Médio Oriente/Golfo Pérsico; e
- A Alemanha e a Turquia – que foram Estados da “linha da frente” da Aliança Atlântica face à URSS – parecem pretender hoje reduzir a dependência para com os EUA e ganhar mais autonomia nos seus espaços regionais.

OS OCEANOS EM TERMOS ESTRATÉGICOS, GEOPOLÍTICOS E GEOECONÓMICOS

A análise anterior implica consequências sobre a hierarquia futura dos Oceanos e Espaços Marítimos. Referiremos as seguintes:

- O Pacífico vai tornar-se um espaço marítimo muito mais tenso – se não mesmo mais conflituoso – com a China a competir com os EUA para controlar o extenso corredor marítimo que, ao longo da sua costa, permite aceder a Taiwan, cortar a sul as linhas de abastecimento marítimo ao Japão e à Coreia do Sul; sem controlar este espaço marítimo próximo, a China não tem maneira de compensar – com uma abordagem assimétrica – a superioridade dos EUA com a sua presença naval ao longo das



extensas linhas de comunicação marítima de abastecimento da China – que a separam do Golfo Pérsico e da África.

- O Golfo Pérsico e o Mediterrâneo podem vir a “incendiar-se” com uma série de guerras civis e de guerras inter-estatais determinadas pela conflitualidade entre muçulmanos – resultantes de diferenças religiosas (xiitas *versus* sunitas, fundamentalistas contra reformistas), civilizacionais (árabes *contra* persas), políticas (regimes republicanos *contra* monarquias, ambos com problemas de sucessão difíceis de resolver) e ainda em consequência dos conflitos que se vão desenrolar em interação com o antagonismo de vários Estados de maioria muçulmana face a Israel.

Três Oceanos vão “ganhar” relevância até 2030, graças a esta dupla evolução:

- O Índico vai tornar-se no Oceano mais importante do ponto de vista estratégico, quer pelo acesso que permite ao Golfo Pérsico, quer pelo papel central que vai ocupar na conflitualidade interasiática entre a China e a Índia, que vai ganhar uma natureza principalmente marítima (e, quando terrestre, será subordinada às prioridades marítimas).
- O Ártico vai tornar-se um espaço geopolítico fundamental – em torno da sua posição estratégica, das suas riquezas energéticas e das novas linhas de comunicação marítimas – podendo ou não vir a estruturar uma nova convergência entre os EUA, o Canadá e a Noruega, por um lado, e a Rússia, por outro, atraindo igualmente o Japão e permitindo assim uma reformulação parcial das parcerias da Rússia, hoje centradas na China.
- O Atlântico Sul vai tornar-se um Oceano central do ponto de

Aeronave de fabrico chinês descolando do porta-aviões Liaoning.



vista geoeconómico, pela excecional disponibilidade nas suas margens e no seu interior, de água/ alimentos, minérios e energia, importantes quer para a Ásia – China e Índia –, mas também para os EUA (no que respeita a energia e a certos minérios).

O Atlântico Norte vai perder importância estratégica, não só devido ao fim da URSS e à redução do risco representado pela Rússia para os aliados europeus dos EUA, mas sobretudo pela provável evolução das relações entre os EUA e a Rússia – caso esta se traduza numa melhoria, travando e revertendo a parceria estratégica com a Rússia desejada pela China:

- Para poder estruturar a nova “Rota da Seda” terrestre, integrando a Ásia Central ex-soviética nesse projeto e atravessando a Eurásia para se relacionar privilegiadamente com a Europa (ou parte dela), sem ter que utilizar os Oceanos, onde os EUA ainda são dominantes.
- Para poder aceder ao Ártico, por imperativos estratégicos, integrando a Gronelândia após a sua independência da Dinamarca na sua esfera de interesses e colocando a sua força de submarinos nucleares portadores de mísseis balísticos com carga nuclear (SLBN) mais próxima dos EUA.
- Para facilitar uma redução de tensões entre a China e a Índia, utilizando a Rússia como facilitadora para atingir esse objetivo (já parcialmente atingido com a integração da Índia na Organização de Cooperação de Xangai).



Mas o Atlântico Norte vai manter a sua importância geoeconómica, embora de forma distinta da atual – pois pode vir a ser o espaço que dividirá a Europa – entre uma “Europa Carolínica”, centrada na Alemanha e na França, e uma Europa Atlântica e Mediterrânica de influência anglo-saxónica, em torno da qual a NATO poderá permanecer, agora mais centrada na segurança da fronteira sul da Europa.

Prof. Dr. José Félix Ribeiro

THE BOSTON TEAPOT TROPHY

Em 1964, a companhia *Brooke Bond Tea* solicitou ao *Boston Fine Arts Museum* autorização para produzir uma cópia de um famoso bule de chá de prata utilizado no denominado *The Tea Party*, ato de abjuração que renunciou a Guerra da Independência Americana. O epíteto dado pelo presidente John Adams, segundo presidente dos EUA, a este movimento de “ousado, desafiante, intrépido e inflexível”, ajustava-se na perfeição aos desígnios da *Brooke Bond Tea*, visto destinar-se a premiar uma competição oceânica de vela.

Nesse ano e depois do repetido sucesso dos encontros e regatas de grandes veleiros iniciada em 1956 com a regata *Torbay-Lisboa*, realizou a primeira competição transatlântica especialmente dedicada a navios-escola¹. No regresso à Europa e a pedido de um dos navios, que no caso, beneficiaria de ajuda financeira dos patrocinadores apenas se estivesse em competição, foi criado o *The Boston Teapot Trophy* entregue pela *Brooke Bond Tea* à guarnição do yawl *Corsaro II*² da Marinha italiana.

Embora inicialmente o período a considerar para obtenção do troféu tivesse sido definido como as melhores 24 horas medidas entre dois pontos ao meio-dia consecutivos, ainda durante a primeira travessia foi determinado que o navio vencedor, em cada ano, será o que percorrer em 124 horas (5 dias mais 4 horas) consecutivas maior número de milhas à vela³, sendo a distância⁴ medida entre dois pontos com um máximo de dois pontos intermédios. A *Sail Training International*, entidade que atualmente atribui o troféu⁵, determinou igualmente que pelo menos 50% da guarnição deve ter entre os 19 e os 25 anos de idade. Em cada ano é atribuído o prémio ao navio⁶ que realizar a maior distância nas condições atrás indicadas, entre 1 de outubro do ano anterior e 30 de setembro do ano a que se refere o mesmo. As candidaturas têm que ser entregues até dia 31 de outubro e, não existindo qualquer juiz a bordo, nem forma de verificar os dados enviados pelo navio, estes são recebidos com base na confiança da organização de fazer fé na honra do Comandante do navio que os submete. O vencedor deve devolver o *The Boston Teapot Trophy* a tempo da entrega do troféu no ano seguinte, ficando o seu nome gravado numa placa existente na caixa de madeira onde o mesmo é guardado.

As cinquenta e cinco edições do troféu tiveram catorze navios vitoriosos, sendo que por seis ocasiões não houve vencedor por não ter sido entregue nenhuma candidatura



ao prémio. Destacam-se os veleiros da marinha espanhola *Juan Sebastian de Elcano* e da marinha argentina *Libertad* com nove vitórias cada e a barca norueguesa *Statsraad Lehmkuhl*, pertencente a fundação com o mesmo nome, com oito vitórias nos últimos onze anos! Fica a curiosidade de apenas o Japão ter conquistado o troféu com dois navios diferentes⁷ e o facto de nenhum dos veleiros da “classe”⁸ atualmente (e de forma quase unânime) considerada mais veloz, não ter ainda inscrito o seu nome na placa dos vencedores.

A 21 de novembro de 2009, na conferência anual da *Sail Training International* realizada em Istambul-Turquia, a *Sagres* recebeu pela primeira e única vez até à atualidade, o *Boston Teapot Trophy* conquistado durante a regata *Tall Ships Atlantic Challenge 2009*⁹. A contabilização das 124 horas e respetiva distância percorrida, ocorreu durante a tirada *Halifax (Canada)-Belfast* (Irlanda do Norte) entre as 20h00 de dia 31 de julho e as 24h00 de dia 5 de agosto ocasião em que o navio percorreu 1230 milhas a uma velocidade média de quase 10 nós. Neste período, embora de direção favorável, registaram-se ventos de 40 nós e ondulação até 8 metros.

Para além do papel decisivo das indiscutíveis características marinheiras e vélicas dos navios vencedores, competência das respetivas guarnições e a sempre necessária sorte, é indiscutível que a maior dificuldade a ultrapassar para participar e vencer este Troféu é garantir a possibilidade de efetuar uma tirada não condicionada em demasia pelo dia e hora da chegada a um determinado porto e a consequente necessidade de utilizar rotas mais “retilíneas”, naturalmente mais adequadas



Statsraad Lehmkuhl

VENCEDORES DO TROFÉU

ANO	NAVIO	PAÍS	DISTÂNCIA (milhas)	VELOCIDADE MÉDIA (nós)	ANO	NAVIO	PAÍS	DISTÂNCIA (milhas)	VELOCIDADE MÉDIA (nós)
1964	Corsaro II	Itália	1121	9.04	1992	Libertad	Argentina	1041	8.40
1965	Gorch Fock	Alemanha	1079	8.70	1993	Nippon Maru	Japão	1201	9.70
1966	Libertad	Argentina	1335	10.77	1994	Kaiwo Maru	Japão	1312	10.58
1967	Gorch Fock	Alemanha	1040	8.39	1995	Kaiwo Maru	Japão	1394	11.20
1968	Gorch Fock	Alemanha	977	7.88	1996	-			
1969	Gorch Fock	Alemanha	1191	9.60	1997	Juan Sebastian de Elcano	Espanha	1126	9.10
1970	Gloria	Colômbia	1058	8.53	1998	Libertad	Argentina	1158	9.34
1971	Esmeralda	Chile	1026	8.27	1999	Juan Sebastian de Elcano	Espanha	1088	8.68
1972	Eagle	EUA	1100	8.87	2000	Libertad	Argentina	1218	9.82
1973	Eagle	EUA	1019	8.22	2001	Juan Sebastian de Elcano	Espanha	1184	9.55
1974	Juan Sebastian de Elcano	Espanha	952	7.68	2002	Cuauhtemoc	México	1343	10.83
1975	-				2003	Cuauhtemoc	México	1064	8.6
1976	Libertad	Argentina	1248	10.06	2004	Juan Sebastian de Elcano	Espanha	765	6.2
1977	-				2005	Juan Sebastian de Elcano	Espanha	956	7.7
1978	-				2006	Juan Sebastian de Elcano	Espanha	1028	8.3
1979	Juan Sebastian de Elcano	Espanha	1029	8.30	2007	Libertad	Argentina	1033	8.3
1980	-				2008	Statsraad Lehmkuhl	Noruega	1116	9.0
1981	Libertad	Argentina	1115	8.99	2009	Sagres	Portugal	1230	9.92
1982	Cisne Branco (1974)	Brasil	1101	8.88	2010	Statsraad Lehmkuhl	Noruega	1443	11.64
1983	Gorch Fock	Alemanha	1098	8.85	2011	Statsraad Lehmkuhl	Noruega	1216	9.81
1984	-				2012	Statsraad Lehmkuhl	Noruega	1266	10.21
1985	Libertad	Argentina	684	5.52	2013	Cuauhtemoc	México	1189	9.59
1986	Nippon Maru	Japão	955	7.70	2014	Statsraad Lehmkuhl	Noruega	1436	11.58
1987	Libertad	Argentina	1174	9.47	2015	Juan Sebastian de Elcano	Espanha	919	7.41
1988	Dar Mlodziezy	Polónia	1241	10.00	2016	Statsraad Lehmkuhl	Noruega	1263	10.19
1989	Nippon Maru	Japão	1134	9.15	2017	Statsraad Lehmkuhl	Noruega	1548	12.49
1990	Kaiwo Maru	Japão	1350	10.81	2018	Statsraad Lehmkuhl	Noruega	1254	10.11
1991	Kaiwo Maru	Japão	1244	10.03					

a navios de propulsão mecânica e dificilmente atingíveis (pelo menos em tempo) por navios navegando exclusivamente à vela. Poderá, assim, explicar-se o facto de um navio que opera quase sempre de e para o mesmo porto, no caso Bergen, tenha con-

seguido oito vitórias nas onze últimas edições do *The Boston Teapot Trophy*.

Colaboração do **COMANDO DO NRP SAGRES**



CFR Proença Mendes, Comandante da Sagres, recebendo o Boston Teapot Trophy em 2009.



Notas

¹ Os eventos *Tall Ships Race* de 1956, 58, 60 e 62 decorreram apenas em águas europeias, tendo em 1964 sido organizada a primeira regata transatlântica que uniu Plymouth, Lisboa, Bermudas, Nova Iorque e Boston. Apenas o percurso Lisboa-Bermudas foi feito em competição.

² O *Corsaro II*, na altura comandado pelo Capitão-tenente *Agustino Straulino* (medalha de ouro nos jogos olímpicos de 1952 na classe *Star*), que ainda se encontra ao serviço da academia Naval de Livorno como navio-escola, assim como o seu navio gémeo *Stella Polare*, foram ambos desenhados por *Sparkman & Stephens* e construídos em Génova, Itália.

³ Pode ser utilizado motor nesse período, mas a distância percorrida e o tempo de navegação a motor não podem ser contabilizados.

⁴ Pela ortodromia.

⁵ O Troféu é entregue na gala anual da *Sail Training International*, que se realiza no último trimestre de cada ano em local a definir.

⁶ São considerados elegíveis os navios com um comprimento mínimo de trinta pés (9,14 metros) medidos na linha de água.

⁷ Na realidade, os dois navios japoneses vencedores são as barcas de quatro masts *Nippon Maru* e *Kaiwo Maru* que foram construídos no Japão, respetivamente em 1984 e 1989, a partir do mesmo projeto.

⁸ Desta "classe" de navios, construídos a partir do mesmo plano dos estaleiros *Damen* (Holanda) e que tenta reproduzir as linhas dos antigos *clippers* das corridas do chá do século XIX, constam os veleiros *Stad Amsterdam* (2000, Holanda), *Cisne Branco* (2000, Marinha Brasileira), *Shabab Oman II* (2014, Marinha do Sultanato de Oman) e o muito recente (2018) e primeiro de cinco navios gémeos a construir para a Marinha da China (PLA Navy), o *Polang*.

⁹ Notícia publicada na Revista da Armada, edição de janeiro de 2010.

DIREITO DO ORDENAMENTO MARÍTIMO

OS USOS E REGULAÇÃO DOS ESPAÇOS BALNEARES E O PROCESSO DE TRANSFERÊNCIA DE ALGUMAS COMPETÊNCIAS PARA AS AUTARQUIAS

Culminando um processo legislativo longo – os inícios datam já de finais de 2016, corporizados numa primeira proposta de lei (PL 11/2017) de janeiro de 2017 –, e que envolveu um significativo número de tutelas governamentais e entidades, a nova estrutura normativa sobre a descentralização de competências conheceu as suas bases através da publicação da *lei-quadro da transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais* aprovada pela Lei nº 50/2018, de 16 de Agosto. Neste pressuposto, e concretizando o que ficou definido no artigo 19º daquela Lei, o Decreto-Lei nº 97/2018, de 27 de Novembro, estabeleceu o quadro jurídico aplicável ao *domínio da gestão das praias marítimas, fluviais e lacustres*, cujos efeitos se produzem desde o dia 1 de Janeiro de 2019, tendo ainda que se considerar a norma especificamente aprovada para a respectiva vigência durante 2019.

Atenta a sensibilidade e a específica acuidade material inerente a esta matéria, em cujo âmbito existem consolidadas valências e perícias por parte da Autoridade Marítima, bem como um entrosamento local significativamente sedimentado, este foi um processo que, desde o seu início, envolveu a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) no quadro de apreciação legislativa que foi promovido durante quase dois anos, e em cujos textos foram sendo inseridos novos elementos de reflexão. Assim, e sendo uma determinação incluída no Programa do Governo, o DL 97/2018 desenvolveu, em termos de espaços dominiais balneares, o corpo do artigo 19º da Lei 50/2018, e definiu o regime que passará a ser aplicável a um conjunto de matérias que constituirá – nos moldes previstos – competências das Autarquias Locais.

O regime aprovado merece, contudo, pela sua complexidade, e pela necessidade de articulação funcional que vai exigir, um conjunto de clarificações que importa aduzir, e que entendemos como adequado dividir em duas partes distintas: o âmbito material do que *efectivamente transita* da esfera funcional da Autoridade Marítima Local (AML) para a Autarquia, e o quadro de competências que a *AML ainda mantém neste âmbito*. São estas as matérias que analisaremos.

O ÂMBITO MATERIAL QUE TRANSITA

Em termos de espaços abrangidos pela transferência de competências, resulta claro do artigo 1º do diploma – DL 97/2018 – que as *praias* que passam a ser abrangidas pelas competências de licenciamento das Autarquias são as que estão “...*identificadas como águas balneares no âmbito da Diretiva 2006/7/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2006, e da Lei nº 58/2005, de 29 de dezembro, na sua redação atual.*”, pelo que todos aqueles restantes espaços que têm utentes e actividades balneares – recreativo-desportivas ou

não – se mantêm no foro de competências dos órgãos locais da DGAM, desde que inseridos no espaço de jurisdição das Capitânias dos Portos, designadamente também os de âmbito fluvial; os exemplos mais característicos destes espaços que não são objecto de transferência são aquelas *praias* que não se incluem no elenco publicado todos os anos em portaria conjunta, no seguimento do preceituado no nº 5, do artigo 4º, do Decreto-Lei nº 135/2009, de 3 de Junho – a que está em vigor é a Portaria nº 118-A/2018, de 2 de Maio, da Defesa Nacional e Ambiente – e nas quais se desenvolvem muitas actividades náutico-desportivas, até com um muitíssimo relevante impacto internacional, designadamente na zona centro ao País.

É útil, ainda, referir que no processo de transferência para a Administração Local se trata de praias marítimas, mas igualmente de praias fluviais e lacustres, aspecto que vem sublinhado quer no nº 1, do artigo 2º, do DL 97/2018, como igualmente estabelecido no nº 2, do seu artigo 6º, pelo que o pressuposto assumido é do elemento *licenciador* em si e não, específica e unicamente, o critério do espaço em questão.

No diploma não existe qualquer restrição pelo facto das praias identificadas como águas balneares estarem no âmbito da competência licenciadora das Autarquias apenas durante a época balnear que estiver estabelecida, bem como não está prevista qualquer limitação quanto ao facto de nas mesmas existirem (ou não) concessões, pelo que quanto a este aspecto não existe restrição na competência licenciadora dos Municípios.

Contudo, no âmbito material a transferir, o legislador estabeleceu, expressamente, algumas salvaguardas e procedimentos que têm que ser obrigatoriamente observados pelas Autarquias, sob pena de não serem cumpridas formalidades essenciais que a lei estabelece no respectivo processo de licenciamento; neste âmbito, importa sublinhar cinco aspectos essenciais:

1. Estatui a lei, no nº 1, do artigo 6º, do DL 97/2018, que “*Os órgãos municipais exercem as suas competências no respeito pelas regras aplicáveis em matéria de condições de segurança, proteção, socorro e assistência.*”; ora, estes quatro factores de competência estão devidamente ressaltados no nº 2 do preceito, tendo o legislador determinado, para cada um deles, qual o quadro de intervenção da AML no processo de licenciamento. Isto é, apenas é possível à Edilidade exercer a sua competência de licenciamento, se cumpridos os requisitos que o preceito expressamente define;
2. Um dos requisitos – talvez aquele que mais directamente seja concernente a uma intervenção prévia ao acto de licenciamento a exarar pelo Município – é a emissão, pelo Capitão do Porto, de parecer integrando o despacho de definição de condições de segurança quanto a eventos



de natureza cultural, desportiva ou recreativa quando estejam em causa a segurança de pessoas, bens e equipamentos; ora, usando-se um mero processo de interpretação sistémica e lógica do preceito, bem como recorrendo à *ocasio legis*, ter-se-á que concluir que não há realização alguma de natureza desportiva, cultural ou mesmo religiosa que se desenvolva em espaços balneares – portanto, actividades próximas da linha de água e durante todo o ano – que não tenha interferências óbvias com a segurança de pessoas e bens;

3. Em qualquer das realizações que ocorram em espaço balnear compete à AML “assegurar, através de dispositivo da Polícia Marítima, a fiscalização dos eventos referidos na alínea anterior, garantindo que os mesmos se realizam em segurança”, sendo esta definição aplicável a todo o âmbito material que o diploma estabelece e ressalva quanto à matéria supramencionada em 2; esta determinação legal implica que, além do despacho definidor de condições de segurança, tenha a AML que determinar o dispositivo aplicável a cada situação em concreto, o qual se sustenta em critérios de apreciação das condições de realização do evento em causa, duração horária, condições meteorológicas e época do ano, dimensão do evento e riscos específicos agregados, entre alguns outros elementos;
4. No referente ao tratamento dos ilícitos ocorridos, e tendo como pressuposto que o Decreto-Lei nº 96-A/2006, de 2 de Junho – concebido em âmbito da DGAM –, tipifica os ilícitos e define o regime contra-ordenacional aplicável aos usos dos espaços balneares, o DL 97/2018 estabelece, através dos seus artigos 10º e 13º, quais os dez (10) ilícitos que passam a ser instruídos e decididos em âmbito da Autarquia, bem como os dezassete (17) que se mantêm no foro da AML – quer ao nível da instrução como da decisão contra-ordenacionais –, pelo que foram dadas novas redações ao nº 1, do artigo 3º, e nº 3, do artigo 13º, ambos do DL 96-A/2006, com vista à sua adequação normativa ao estipulado no DL 97/2018;
5. Finalmente, e nos termos definidos no nº 3, do artigo 6º, e no nº 2, do artigo 9º, ambos do DL 97/2018, pelos actos e serviços

realizados pelos órgãos da AMN – Capitánias de Porto e Comandos Locais da PM – são cobradas as taxas estabelecidas pela Portaria nº 506/2018, de 2 de Outubro, sendo que o processo de distribuição do produto segue os termos desta legislação específica da AMN e não o que se estabelece no nº 1, do artigo 9º, do DL 97/2018, tal como o legislador expressamente ressaltou.

Importa, em complemento, referir que em cumprimento do definido no nº 2, do artigo 13º, do DL 97/2018, já foi publicada a lista dos Municípios – a 7 de Fevereiro, publicitada pela Direção-Geral das Autarquias Locais (DGAL) – que pretendem exercer já durante o ano de 2019 as competências que o diploma estabelece, concluindo-se que, das cerca de 50 Autarquias com jurisdição costeira, apenas 18 (sem contabilizar os municípios com troços fluviais em espaços de jurisdição marítima) comunicaram pretender assumir desde já o respectivo regime jurídico. Isto é, o quadro legal aprovado pelo DL 97/2018 terá a sua aplicação plena em termos da totalidade das Autarquias Locais a partir de 1 de Janeiro de 2020, tendo sempre que se observar, mesmo a partir de tal data, o princípio definido no nº 3, do artigo 12º, do diploma, em especial quanto à validade dos títulos de utilização de zona de praia anteriormente concedidos.

A INTERVENÇÃO DA AML

Já acima referimos qual o quadro de intervenção que subsiste em termos da AML mesmo quando a competência para licenciar os eventos e actividades transita para o foro da Autarquia. Mas as competências da Capitania do Porto mantêm-se inalteradas em todo o espaço costeiro e balnear que não se inclui no âmbito definido no nº 2, do artigo 1º, do DL 97/2018, e que já aduzimos como sendo as praias identificadas como águas balneares; aqueles espaços abrangem, designadamente, todas aquelas praias com um significativo número de utentes, e onde se realizam variadas actividades recreativas e desportivas, sobre as quais também podem existir menções relativas ao respectivo uso no âmbito da qualidade da água emitidas – se assim for entendido como útil e/ou necessário – pela autoridade sanitária.



Recuperando o nº 2, do artigo 6º do diploma, devidamente conjugado com o preceituado na alínea c), do nº 1, do seu artigo 3º, verifica-se, também, que compete, sempre, aos órgãos da AMN:

1. Assegurar a vigilância e o policiamento dos espaços balneares, promovendo os mecanismos de regulação legalmente previstos para que a sua utilização se faça em condições de segurança e com salvaguarda da ordem pública, sendo que, neste pressuposto – que não é alienável – existirá sempre uma intervenção dos órgãos competentes da AMN com vista à vigilância do espaço e garantia que as realizações se exerçam nas condições definidas, independentemente da verificação da questão (mais vasta) da manutenção da ordem pública em espaço que, jurisdicionalmente, é da AML;
2. Estabelecer, nos termos da lei, e nas praias concessionadas, os requisitos técnicos e o dispositivo no âmbito da assistência a banhistas, o que envolve a aplicação conjugada do disposto nas alíneas d) e e), do artigo 5º, da Lei nº 44/2004, de 19 de Agosto, na alínea b), do nº 3, do artigo 13º, do Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de Março, nos artigos 30º a 32º da Lei nº 68/2014, de 29 de Agosto, e nos artigos 21º e 22º da Portaria nº 311/2015, de 28 de Setembro, na redação que lhe foi dada pela Portaria nº 168/2016, de 16 de Junho, quadro legislativo que implica o parecer técnico vinculativo do Instituto de Socorros a Náufragos e competências das Capitânias de Porto;
3. Realizar a vistoria técnica ao *posto de praia*, sendo esta uma competência que decorre do estatuído no nº 2, do artigo 3º, do DL 97/2018, e das competências técnicas do ISN.
4. Realizar as vistorias de segurança aos equipamentos náuticos utilizados em apoios recreativos e atividades que por estes são desenvolvidas.

Mas é, igualmente, necessário ressaltar que, mesmo quanto às praias não concessionadas, o ISN não perde a sua qualidade de direção técnica nacional em matéria de socorro a náufragos e assistência a banhistas, e que se corporiza, entre alguns outros preceitos, no definido na alínea e), do artigo 5º, da Lei nº 44/2004, no artigo 31º, na alínea j), do artigo 40º e no artigo 41º, todos da Lei nº 68/2014, no artigo 3º da Portaria nº 210/2014, de 14 de Outubro, e nos artigos 5º,

6º e 15º da Portaria 311/2015, na redação da Portaria nº 168/2016 – entre outras disposições legais – o que pressupõe, no aplicável, e nos termos da lei, a sua intervenção técnica.

É por este conjunto de razões que o segundo parágrafo das disposições preambulares do DL 97/2018 parece não ter sido redigido com a adequabilidade necessária ao âmbito objectivo do próprio diploma, porquanto se faz menção, em abstracto, à “...*atribuição da gestão das praias aos municípios...*” o que, atento o próprio nº 2, do artigo 1º do articulado legal, não corresponde, com exactidão, ao propósito e âmbito jurídicos do diploma.

O regime aplicável pelo DL 97/2018, por envolver novos procedimentos e rotinas administrativas entre várias entidades – em essência, o Município e a AML –, obrigará a um processo de articulação e cooperação inter-departamental, sendo que, para melhor enquadrar a executoriedade material do diploma aprovado, decorrem trabalhos conjuntos entre as tutelas governamentais da AMN e das Autarquias Locais, envolvendo igualmente a DGAM e a DGAL, no sentido de se definir uma matriz com orientações neste âmbito. De entre elas, será eventualmente útil prever-se a possibilidade da realização de *protocolos de âmbito local* que enquadrem, e detalhem, os mecanismos de cooperação a implementar entre ambos os órgãos, designadamente a solicitação dos serviços da AML com envolvimento e disponibilização de recursos humanos e periciais da AMN – e respectivas condições – que possam ser úteis a todas aquelas Autarquias que não tenham capacidade instalada para executar os actos e procedimentos de vistoria que o processo de licenciamento de usos e actividades em espaços balneares exigirá.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

Dr. Sérgio Nota Moreira
Assessor Jurídico da DIRJUR (DGAM)

Dr. Tiago Silva Benavente
Assessor Jurídico da DIRJUR (DGAM)

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



A ALIANÇA ATLÂNTICA

E OS DESAFIOS ESTRATÉGICOS POR OCASIÃO DO SEU 70º ANIVERSÁRIO



Foto: SAU A Ferreira Dias

A Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO) mantém na atualidade os três objetivos centrais que presidiram à sua criação, em 1949: a defesa coletiva dos seus membros; a institucionalização da ligação transatlântica; e a constituição de um fórum para o debate dos problemas de segurança e defesa na Europa.

Conscientes da complexidade e da abrangência dos desafios que se colocam à Aliança Atlântica por ocasião do seu 70º aniversário, nas próximas linhas procuramos contribuir, de uma forma necessariamente sucinta, para a reflexão sobre o caminho a percorrer pela NATO de modo a continuar a afirmar-se como um produtor credível de segurança internacional. Assim, abordaremos três assuntos distintos, porém interligados, designadamente: o ambiente estratégico internacional; o posicionamento estratégico da organização face aos riscos e às ameaças que condicionam a sua atuação; e as respetivas opções de resposta militar.

O AMBIENTE ESTRATÉGICO INTERNACIONAL

Ao longo dos anos, a NATO tem contribuído para a dinamização e para a transformação das Forças Armadas dos países membros, acompanhando a sua adaptação aos desafios do ambiente estratégico. Desde a sua fundação até à queda do Muro de Berlim, o cumprimento da missão da Aliança assentou em estruturas permanentes para fazer face a um único e bem identificado oponente. Note-se, contudo, que nesse período a Organização nunca se envolveu diretamente em qualquer conflito.

Com o desmoronamento da União Soviética, o paradigma vivido durante a Guerra Fria alterou-se significativamente, pelo que houve a necessidade da Aliança se adaptar ao novo ambiente estratégico.



Foto Luis Sanchez Oller

Foi neste contexto que a NATO adotou, imediatamente após o final da Guerra Fria, o seu primeiro conceito estratégico e iniciou um conjunto de reformas a diversos níveis, com o duplo propósito de melhor se adaptar ao ambiente estratégico internacional e de reforçar a sua influência geopolítica. De entre estas reformas destacam-se o alargamento a novos membros, a criação de fóruns destinados à promoção do diálogo e ao reforço da confiança entre a Aliança e países parceiros, como a Parceria para a Paz, o Diálogo do Mediterrâneo e a Identidade de Segurança e Defesa Europeia, bem como a reestruturação da sua Estrutura de Comandos e de Forças. Do ponto de vista militar, sublinha-se a participação efetiva da NATO nas denominadas operações de paz, tendo os militares da Aliança passado a ser empenhados em variadíssimos teatros de operações.

As cimeiras realizadas em Gales (2014), Varsóvia (2016) e Bruxelas (2018) vieram recordar que o atual ambiente estratégico é caracterizado por uma grande volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade, tendo a NATO vindo a utilizar a metáfora *arco de instabilidade* para caracterizar a situação atual na Europa. Esta metáfora representa, em termos gerais, um período marcado por um conjunto de acontecimentos com um elevado impacto estratégico, como o surgimento de movimentos terroristas com um caráter transnacional, os fluxos migratórios sem prece-

dentes na história recente da Europa e a anexação da Crimeia pela Rússia.

Este *arco de instabilidade* é extremamente abrangente, pois compreende as ameaças e os riscos provenientes do flanco leste, onde a Rússia passou de uma posição de potencial parceiro da Aliança para uma situação de oponente ou um competidor, mas também do flanco sul, que abarca todo o Norte de África e o Médio Oriente, regiões de onde emerge toda uma multiplicidade de desafios à segurança regional.

No que concerne ao flanco leste, com o final da Guerra Fria verificou-se um período de aproximação entre a NATO e a Rússia, que vigorou durante aproximadamente duas décadas. Esta parceria foi materializada através de iniciativas políticas como o *NATO Russia Founding Act*, assinado em 1997, ou o Conselho NATO-Rússia, estabelecido em 2002. Contudo, a anexação da Crimeia, em 2014, e o correspondente conflito com a Ucrânia, teve como consequência a suspensão de todas as ações de cooperação entre as partes. Apesar de não se verificarem alterações significativas neste flanco desde a anexação da Crimeia, a situação está longe de se encontrar estabilizada, motivo pelo qual esta região pode ser caracterizada como sendo afetada por uma *instabilidade estática*. Contrastando com a *instabilidade estática* do flanco leste, o flanco sul é afetado por vários níveis de *instabilidade dinâmica*. Nesta região, a situação é caracterizada pela

existência de um largo espectro de perigos e ameaças, como por exemplo os movimentos terroristas¹, a crescente influência geopolítica do Irão no Iraque, no Líbano, na Síria e no Iémen e a perenidade do conflito israelo-palestiniano. É ainda de referir a presença da Rússia em diversos países africanos, que se constituem como eventual ponto de partida para este país exercer a sua influência em diversos pontos do continente, nomeadamente no Norte de África. De igual modo, merece referência a crescente presença chinesa em África, que em 2017 estabeleceu no Djibuti a sua primeira base militar fora da sua tradicional zona de influência, assunto que não está a suscitar na NATO a atenção que lhe é devida. A presença na região de atores estatais e não estatais com interesses divergentes, interligada com fenómenos como a migração irregular, o crime organizado, as rivalidades étnico-religiosas, o crescimento demográfico explosivo e a debilidade da economia regional, tem contribuído para o desenvolvimento de um ambiente estratégico complexo e muito dinâmico, tendência essa que, tudo indica, deverá manter-se no futuro próximo.

O POSICIONAMENTO ESTRATÉGICO DA NATO

Para fazer face ao atual ambiente estratégico, a NATO desenvolve a sua ação segundo os seguintes vetores: defesa

coletiva, gestão de crises e segurança cooperativa. No flanco leste, a Aliança tem vindo a atuar predominantemente segundo o vetor da defesa coletiva. Neste domínio, a dissuasão militar assume-se como uma componente fundamental, sendo esta materializada através do pré-posicionamento de forças com uma elevada prontidão, na região leste do território da Aliança. Com esta presença avançada no flanco leste, a NATO pretende reafirmar o compromisso de defender os seus membros e de preservar a sua integridade territorial.

Os desafios no flanco sul são fundamentalmente diferentes daqueles que se fazem sentir a leste, tendo a Aliança vindo a desenvolver os seus esforços segundo os vetores da gestão de crises e da segurança cooperativa. No flanco sul os problemas são consequência direta da situação de fragilidade revelada por alguns Estados, que têm dificuldade em proporcionar aos seus cidadãos bens fundamentais como a segurança, o desenvolvimento socioeconómico e o bem-estar, levando em última análise ao crescimento exponencial do fenómeno da migração, que afeta a Europa desde 2015. Neste cenário, a capacitação militar dos Estados da região assume um papel primacial na criação das condições adequadas para a segurança regional. Neste âmbito, merece referência o esforço que tem vindo a ser desenvolvido por Portugal, destacando-se particularmente a missão de longa duração de capacitação da Guarda Costeira de S. Tomé e Príncipe.

AS OPÇÕES DE RESPOSTA MILITAR

Para enfrentar os desafios do atual ambiente estratégico, a NATO tem vindo a adotar uma abordagem abrangente das situações de crise, que compreende a utilização dos instrumentos político, civil e militar.

Restringindo a análise ao instrumento militar, para responder de uma forma eficaz aos desafios de índole securitária, a Aliança mantém permanentemente atualizados três tipos de planos: os Planos de Defesa Permanentes, para lidar com ameaças que se perpetuam no tempo e que se podem manifestar sem pré-aviso ou com um pré-aviso muito curto, como é o caso do Sistema Integrado de Defesa Aéreo; os Planos de Contingência Genéricos, para a eventualidade da Aliança ter necessidade de desenvolver uma operação numa região não especificada; e, por último, os Planos de Contingência, para enfrentar as ameaças identificadas numa determinada região. Dentro deste último tipo de planos, nos tempos mais recentes, a Aliança tem dado uma grande atenção aos Planos de Resposta Graduada. Estes planos procuram encontrar as melhores respostas para as ameaças identificadas nos flancos leste e sul, desde o momento em que se manifestam os primeiros indicadores de que uma ameaça latente se poderá vir a tornar efetiva, até à situação antes da crise se encontrar reposta. Neste domínio, perante o atual ambiente estratégico, o grande desafio da Aliança passa por possuir capacidade para

responder, de forma eficaz, a situações de crise que se manifestem simultaneamente em diferentes quadrantes geográficos.

Por último, é ainda de registar a intenção de reforçar a capacidade da componente naval da Aliança, de modo a fazer face a oponentes com capacidade para provocar a disrupção das linhas de comunicação marítimas, fundamentais para o desenvolvimento económico da sociedade global. Neste âmbito, recorde-se a oportunidade que constitui o acordo firmado na cimeira de Gales, concretamente, o compromisso dos Aliados investirem 2% do seu PIB na Defesa. Deste compromisso poderá resultar uma maior capacidade financeira para promover a edificação/renovação de capacidades navais fundamentais para o reforço da postura marítima da Aliança.

Em jeito de conclusão, num contexto em que a edificação das capacidades militares da Aliança Atlântica se mantém como um dos desafios a curto prazo, não podemos deixar de recordar as palavras sábias do Professor Adriano Moreira de que o exercício de defesa não é uma despesa que carrega o produto, mas antes um investimento que o garante.

Ferreira da Silva
CFR

Rodrigues Pedra
CFR

Nota

¹ A definição de movimentos terroristas é, ela própria, motivo de discórdia e de cisão no seio da Aliança.



Foto SAU A Ferreira Dias



STRIKFORNATO

A PROJEÇÃO DE PODER NO DOMÍNIO MARÍTIMO ATUAL

Portugal foi instrumental na globalização e exploração marítima há mais de 500 anos, com exploradores como Bartolomeu Dias, Vasco da Gama e Fernão de Magalhães, que deixaram à Humanidade um enorme legado neste domínio. Nos dias de hoje, Portugal tem localizado no seu território¹ o Quartel-General (QG) da *Standing Naval Striking and Support Forces NATO*, conhecida pelo acrónimo STRIKFORNATO (SFN), pelo que continua a ser chave para a estabilidade e avanço na área marítima. A SFN é um QG combatente de nível operacional que, quando ativado, se constitui como uma força marítima da NATO de primeira linha e de projeção rápida para qualquer área de operações de interesse da NATO.

Ao longo da História da Humanidade, a civilização mundial sempre se baseou no Mar para realizar comércio, viajar e procurar recursos. Com cerca de 40% da população mundial a viver até 100 km da linha de costa e sabendo-se que cerca de 90% das trocas comerciais entre os países² são realizadas por via marítima, é por demais evidente que estas trocas baseadas no mar se mantenham no futuro, pelo que é necessário manter uma forte presença marítima, com capacidade de exercer o controlo do mar (*sea control*), de maneira a responder às permanentes ameaças e desafios. A SFN desempenha um papel-chave na NATO, graças à sua natureza flexível e versátil. Fundada em 1953, originalmente como *Naval Striking and Support Forces Southern Europe* (STRIKFORNSOUTH), em Nápoles (Itália), este QG teve como propósito inicial responder às ameaças emergentes, à época, no teatro do Mediterrâneo e, por conseguinte, proteger o flanco sul das forças norte-americanas estacionadas na Europa central. Em 2004, mudou a sua designação para SFN e alargou as suas responsabilidades para toda a área de operação da NATO, tendo em 2012 sido realocado para Oeiras, como contrapartida da extinção do então

Joint Force Command Lisbon (JFC Lisbon). Dependendo diretamente do SACEUR, a SFN constitui-se como um comando que garante ao patamar estratégico da NATO uma força com capacidade de projeção de poder credível, podendo ser escalável e configurável em função dos requisitos operacionais. A flexibilidade e versatilidade da SFN ficam demonstradas através das suas 3 missões principais: NATO *Expanded Task Force* (NETF), *Joint Headquarters Maritime/Expeditionary* (JHQ M/E) e *Maritime Ballistic Missile Defence* (BMD).

Na parte mais alta do espectro operacional (artigo 5 do Tratado do Atlântico Norte), a SFN pode ser empregue como NETF, num registo de defesa coletiva e com um esforço militar máximo de resposta a uma determinada ameaça. Nesta função, a SFN tem o comando e controlo de múltiplos grupos de combate³ para influenciar as operações a partir do mar. Não obstante estes grupos de combate poderem integrar contributos dos países NATO, a estrutura de força e de comando da SFN assenta essencialmente na Sexta Esquadra norte-americana (C6F), cujo comandante é, em acumulação, também o comandante da SFN. Este arranjo de comando permite (e facilita) a integração

das grandes forças navais e anfíbias norte-americanas em operações da NATO.

Imediatamente abaixo do nível NETF, a SFN pode também operar como JHQ (M/E) face a uma situação de crise, fora de área e dentro do espectro de missões “não-Artigo 5º”. O nível de resposta pode ser graduado em função da missão requerida, sendo que o comandante da SFN configurará adequadamente o seu Estado-Maior para liderar o esforço pretendido. Esta versatilidade permite ao SACEUR envolver um único comando na execução de diversas missões no domínio marítimo, simplificando o processo de decisão ao nível estratégico.

A terceira missão principal da SFN é exercer o controlo operacional dos meios navais BMD quando transferidos para a NATO. A SFN assumiu esta capacidade em 2016, embora as suas responsabilidades e missões continuem em permanente evolução. A SFN integra e sustenta as forças marítimas BMD da Aliança Atlântica, em apoio do Comando Aéreo da NATO⁴. Pese embora esta tarefa seja altamente especializada, a SFN está particularmente preparada para a desempenhar devido à partilha de comandante com a C6F, que verdadeiramente detém os meios BMD na sua estrutura.

Fora deste leque de missões, num cenário de paz, a SFN realiza planeamento, treino e coordenação em diversas áreas, designadamente para a participação em exercícios de treino, ou de certificação, tais como as séries de exercícios *BALTOPS*⁵, *Trident Juncture*, *Trident Jupiter* e *Formidable Shield*, entre outros. Adicionalmente, o Estado-Maior da SFN permanece num estado de elevada prontidão, para ser empregue no planeamento de uma missão real ou ser projetado, para qualquer parte do mundo, em 5 dias. A resposta imediata a qualquer indicador de crise pode ser efetuada através do seu Centro de Operações conjunto (*Joint Operations Centre*), em Oeiras, e caso se trate de uma resposta mais prolongada ou de larga escala, o Estado-Maior muito provavelmente usará a sua plataforma de comando por excelência, o *USS Mount Whitney*⁶.





A SFN pertence à Estrutura de Forças⁷ da NATO (NFS) pelo que, ao contrário dos elementos que constituem a Estrutura de Comando⁸ da NATO (NCS), não é elegível para receber fundos comuns ou contribuições de pessoal de todos os países NATO. Assim, trata-se de uma organização do tipo “Memorando de Entendimento” (MOU), que engloba 12 países-membros da NATO: França, Alemanha, Grécia, Itália, Holanda, Noruega, Polónia, Portugal, Espanha, Turquia, Reino Unido e Estados Unidos. Cada país deste MOU contribui com pessoal devidamente habilitado para o planeamento e execução das suas missões principais. O seu quadro de pessoal, em tempo de paz, é de 164 militares, podendo ser aumentado até 400 em tempo de crise.

As recentes mudanças na Aliança, decorrentes da adaptação da NCS, pretendem potenciar as suas capacidades de dissuasão no domínio marítimo, designadamente com a criação de um novo comando, o Joint Force Command Norfolk (JFCNF), e com o reforço do atual comando de componente marítimo (MARCOM), mas que não afetarão diretamente a SFN graças ao seu estatuto enquanto elemento da NFS. Ainda assim, a SFN continua a poder oferecer à NATO um vasto conjunto de capacidades únicas. Enquanto que a missão do JFCNF se enfocará na região do Atlântico, a SFN estará capacitada para poder ser projetada para toda a área de operações marítimas do SACEUR, quer como força dissuasora, quer como força capacitada para gerar efeitos conjuntos a partir do mar, no âmbito da defesa coletiva da

Aliança. Para além disso, pese embora o MARCOM detenha o comando e controlo de todas as forças marítimas permanentes da NATO durante as “operações correntes” e se constitua como o principal conselheiro marítimo da Aliança, apenas a SFN pode integrar e empregar forças navais e anfíbias americanas de grande dimensão em operações NATO, por deter uma cadeia de comando totalmente norte-americana, em conformidade com a chamada *Prime Directive*, que obriga a que este tipo de forças estejam diretamente subordinadas a uma cadeia de comando nacional – o comandante da SFN está diretamente subordinado ao SACEUR. Este arranjo de comando e controlo garante ao SACEUR uma maior capacidade e flexibilidade de intervenção na condução de operações militares que vão ao encontro dos objetivos da NATO.

O espaço marítimo, e o seu domínio, tem sido bastante importante ao longo da história da civilização. O uso deste espaço tem contribuído significativamente para a prosperidade das nações, pelo que a Aliança Atlântica se tem continuamente adaptado também neste domínio para fazer face aos permanentes desafios com que se tem deparado. A SFN, dada a sua natureza flexível e versátil, é um instrumento “chave”, ao dispor da NATO, que poderá prestar um enorme contributo na condução de operações que concorram para a supremacia marítima da Aliança no seu espaço de interesse.

Portugal faz parte deste MOU desde 2012, quando a SFN foi realocada no nosso país, oriunda de Nápoles. Para além do

contributo enquanto nação-hospedeira, o nosso país contribui para o Estado-Maior da SFN com 13 militares (9 da Marinha, 2 do Exército e 2 da Força Aérea), constituindo o segundo maior contingente, imediatamente após os Estados Unidos. A presença deste importante comando NATO, de nível operacional, trouxe uma visibilidade acrescida ao nosso País, no domínio da projeção de poder marítimo, como têm sido disso exemplo as frequentes visitas dos mais altos dignitários da Aliança, designadamente os Secretário-Geral, Presidente do Comité Militar, SACEUR, SACT, entre outros, e que seguramente poderá representar uma oportunidade de maior cooperação com as Forças Armadas Portuguesas.

Paulo Cavaleiro Ângelo
CMG

Deputy Chief of Staff, Support
Senior National Representative

Notas

¹ No Reduto Gomes Freire, em Oeiras.

² “The Ocean Conference Factsheet: People and Oceans”, United Nations, accessed 15 February 2019, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2017/05/Ocean-fact-sheet-package.pdf>.

³ Grupos de combate, conhecidos na terminologia norte-americana como *Carrier Strike Groups* (CSG) e *Expeditionary Strike Groups* (ESG). No caso dos CSG, trata-se de uma força constituída em redor de um determinado porta-aviões. Um ESG contém diversos navios de projeção anfíbia.

⁴ AIRCOM, sediado em Rammstein, Alemanha. Responsável pela Defesa Antimíssil Balístico da NATO.

⁵ *Baltic Operations*

⁶ Navio de comando da 6ª Esquadra americana.

⁷ NFS, *NATO Force Structure*.

⁸ NCS, *NATO Command Structure*.

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

DIRETOR DE NAVIOS

Em cerimónia presidida pelo VCEMA, VALM Novo Palma, tomou posse a 31 de janeiro o novo Diretor de Navios (DiN), CALM EMT Jorge Pires, em substituição do CALM EMQ Ramos Borges. Marcaram presença o VALM Coelho Cândido, Superintendente do Material (SM), diversos oficiais gerais, antigos Diretores de Navios, representantes de várias empresas com quem a Direção de Navios (DN) se relaciona e toda a guarnição.

Uma vez empossado, o novo DiN usou da palavra realçando que "(...) a DN estará sempre (...) empenhada em (...) agir em estreita cooperação com os clientes da componente operacional, com os parceiros do setor do material e em sintonia com o Comando da Marinha". Destacou igualmente ser de primordial importância inverter a tendência de desinvestimento na manutenção da Esquadra e reduzir o défice de



manutenção que afeta já, de forma muito aguda, muitos dos navios.

Na sua alocução, o VALM SM começou por destacar a ação elogiosa do DiN cessante, a exemplo do que foi a sua carreira. Ao novo DiN, salientou o enorme desafio que terá pela frente, nomeadamente o rigoroso planeamento, controlo e priorização do emprego dos escassos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis, balizado pelos valores e pela visão elencados na Diretiva Setorial do Material, e ainda a execução dos projetos estruturantes para a Marinha do futuro, constantes da Lei de Programação Militar.

Destacou ainda a importância do cumprimento dos ciclos de manutenção dos submarinos, da conclusão da modernização das fragatas, do NRP *Sagres* e do NTM *Creoula*, da remotorização dos Helicópteros e da colaboração com a Arsenal do Alfeite, SA.

O CALM Fernando Jorge Pires nasceu em Rio Frio, ingressou na Marinha em 1981 e é licenciado em Ciências Militares Navais, Curso de Marinha, tendo-se especializado em Eletrotécnica. Obteve posteriormente os graus de *Electrical Engineer* e de *Master of Science in Electrical Engineering* que lhe permitiram ingressar na classe de Engenheiro de Material Naval.

Ao longo da sua carreira no mar foi oficial imediato em navios patrulha e Chefe do Serviço de Navegação e do Departamento de Armas e Eletrónica do NRP *Hermenegildo Capelo*. A partir de 1993 desempenhou funções no Gabinete de Estudos da Direção-Geral de Material Naval, na DN aquando do seu arranque em 1994, no CITAN e na DITIC; integrou

as equipas de ligação ao *Flag Officer Sea Training* no Reino Unido e a equipa de Treino e Avaliação da Flotilha entre 1994 e 1999. Entre 2002 e 2009 esteve na EN, onde foi professor, Coordenador de Departamento e Chefe do Gabinete de Estudos. Entre 2009 e 2013 foi Diretor do Centro de Dados da Defesa no MDN e, entre 2014 e 2016, prestou serviço na IGM. Entre 2016 e 2019 exerceu funções como Diretor de Comunicações e Sistemas de Informação do EMGFA e liderou a respetiva componente relativa ao ciberespaço. Foi professor convidado do Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação da Universidade Nova de Lisboa.

NRP ALMIRANTE GAGO COUTINHO

Realizou-se no dia 17 de janeiro a cerimónia a entrega de comando do NRP *Almirante Gago Coutinho*, presidida pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros, COM Nobre de Sousa, em representação do Almirante Comandante Naval. A cerimónia contou com a presença de várias entidades, destacando-se a presença de representantes da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, Almirantes Diretor de Navios e Diretor-geral do Instituto Hidrográfico, Comandantes, diretores e chefes.

No seu discurso, o CFR Delgado Vicente, Comandante cessante, salientou o elevado empenhamento e diversidade de missões do navio nos últimos dois anos, apontou as características que fazem do *Gago Coutinho* um navio único em Portugal e, por último, fez um ponto de situação sumário do estado da plataforma.

O CFR Calisto de Almeida aludiu ao relevante papel que o *Gago Coutinho* desempenha no atual desígnio nacional de conhecimento do Mar.

Por fim, tomou a palavra o COM Nobre de Sousa, que começou por evidenciar o desempenho comprometido, emotivo e intenso



por parte do anterior Comandante na sua ação de comando. Sublinhou ainda que o Comando de um Navio é "(...) o mais nobre cargo a que um oficial da Armada pode ambicionar (...)" destacando a *responsabilidade* como adjetivo que melhor o define. A cerimónia terminou com um almoço a bordo.

O CFR Francisco Calisto de Almeida nasceu em Oliveira de Azeméis, entrou para a EN em 1991 e foi promovido a GMAR em 1996.

Esteve embarcado nos navios patrulha *Mandovi* e *Zambeze* entre 1996 e 1999, e foi Comandante da lancha de fiscalização *Açor*.

Foi Chefe da Célula de Acompanhamento para a criação da Componente Naval da República Democrática de Timor Leste, em Dili. Foi Chefe do Serviço do Pessoal e Treino e Avaliação na Esquadilha de Navios Patrulha, sendo também colaborador para a área de fiscalização das Pescas da então Equipa de Avaliação da Flotilha. Em acumulação foi encarregado do Comando do agrupamento de Navios Patrulha.

Em 2005 concluiu o Curso de Especialização de Oficiais em Hidrografia Categoria A. Esteve na Brigada Hidrográfica como Adjunto do Chefe e hidrografo responsável por levantamentos topo-hidrográficos. Entre 2007 e 2009 graduou-se como Engenheiro Hidrógrafo

especializado em Oceanografia, após concluir os *Master of Science in Physical Oceanography*, na *Naval Postgraduate School*.

Serviu na Divisão de Oceanografia do IH como adjunto do Chefe de Divisão, tendo também nesse período concluído o Curso de Promoção a Oficial Superior. Para além da área administrativa, esteve ligado à deteção remota e previsão operacional. Lecionou ainda diversas cadeiras na Escola de Hidrografia e Oceanografia.

Foi responsável pelas áreas de Segurança Social, Saúde, Abonos, Remunerações e Formação no EMA.

Em fevereiro de 2018, tomou posse como Chefe da Brigada Hidrográfica, cargo que ocupou até janeiro de 2019. Neste âmbito foi responsável por 27 missões hidrográficas e acumulou a coordenação no terreno das missões realizadas pela Equipa Hidrográfica de Intervenção Rápida, tendo realizado 3.

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

COMANDANTES DOS NRP TRIDENTE E NRP ARPÃO



No dia 11 de janeiro decorreu na Esquadilha de Subsuperfície, a cerimónia de tomada de posse dos novos Comandantes dos NRP *Tridente* e NRP *Arpão*, CTEN Ribeiro da Paz e CTEN Filipe de Almeida, respetivamente.

A cerimónia foi presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, e contou com a presença de representantes de várias unidades, familiares e guarnição dos respetivos navios.

Após a leitura da Ordem, os Comandantes empossados usaram da palavra, seguidos pelo Comandante Naval que recordou alguns episódios da sua vivência enquanto Comandante de submarinos operacionais e como Comandante da própria Esquadilha de Submarinos, na altura crítica da sua transformação para receber os novos submarinos da Classe *Tridente*.

Seguiu-se a apresentação de cumprimentos aos novos Comandantes e um almoço no Hangar de Mergulhadores da Esquadilha.

O CTEN João Ricardo Guimarães Pires Ribeiro da Paz ingressou na EN em outubro de 1997, sendo promovido ao atual posto a 1 de janeiro de 2016.

Depois de ter prestado serviço nos NRP *Hermenegildo Capelo* e *João Belo*, frequentou o curso de Especialização de Oficiais em Submarinos, na Escola de Submarinos, edição de 2004/2005.

Pertenceu às guarnições dos NRP *Delfim* e *Barracuda*, desenvolveu diversas atividades académicas e de Estado-maior na Esquadilha de Submarinos e frequentou os cursos académicos correspondentes aos submarinos da Classe *Tridente*.

Desenvolveu trabalho académico como membro do CINAV e em diversas áreas do Centro de Instrução de Submarinos. Frequentou o Curso de Comandantes Submarinos que o habilitou posteriormente a comandar o NRP *Arpão*, de setembro 2018 a janeiro de 2019.

O CTEN João Carlos Filipe de Almeida ingressou na EN em outubro de 1997, sendo promovido ao atual posto a 31 de dezembro de 2015.

Prestou serviço nos NRP *Hermenegildo Capelo* e *João Belo*. Frequentou o curso de Especialização de Oficiais em Submarinos, na Escola de Submarinos, na edição de 2004/2005.

Como Oficial Especializado em Submarinos, embarcou nos NRP *Delfim* e *Barracuda*, onde desempenhou diversas funções como oficial subalterno.

Fez parte da primeira guarnição do NRP *Arpão*. Desenvolveu trabalho académico e de Estado-maior na Esquadilha, tendo frequentado o Curso de Comandantes de Submarinos com a particularidade de incluir um módulo na Noruega correspondente ao *Norwegian Submarine Command Course*.

Foi o Comandante do NRP *Tridente* de 6 de julho de 2015 até janeiro de 2019.

COMANDANTE DO NRP MONDEGO

Passados cerca de 7 meses após a passagem ao estado de armamento e lotação normal, no passado dia 18 fevereiro, foi realizada a cerimónia de entrega de comando do NRP *Mondego*, ao 1TEN Ladeiro Marcelino na BNL, sendo esta presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo.

Esta cerimónia contou com vários convidados, entres eles Comandantes de outras Unidades Navais e entidades de Marinha e do Estado-Maior-General das Forças Armadas, destacando-se a participação do ex-Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante Macieira Fragoso.

O Comandante cessante, 1TEN Sousa Robalo, no seu discurso, agradeceu a diversas unidades que apoiaram, em larga medida, na operacionalização do NRP *Mondego*, tal como a Esquadilha de Navios de Superfície e a Direção de Navios, tendo ainda agradecido à sua guarnição por todo o trabalho desenvolvido ao longo destes meses.



O novo Comandante referiu ao Comandante Naval que pode contar com a sua total dedicação e lealdade, no cumprimento das suas funções, referindo ainda que procurará dar continuidade ao legado que recebeu, com o firme propósito de consolidar e potenciar as capacidades do navio, procurando alcançar, sempre, as condições de equilíbrio, tranquilidade e resiliência que permitam materializar o cumprimento seguro e eficaz das missões e tarefas que vierem a ser

confiadas ao NRP *Mondego*.

O Comandante Naval proferiu uma alocução, durante a qual agradeceu e enalteceu o esforço empenhado nas missões, quer da guarnição quer do seu Comandante, não deixando de exortar ao espírito de sacrifício e empenho do novo Comandante.

Seguiram-se os tradicionais cumprimentos protocolares e um Porto de Honra.

O 1TEN Pedro Ladeiro Marcelino ingressou na EN em outubro de 2003. Licenciou-se em Ciências Militares Navais – Ramo Marinha com especialização em Comunicações tendo sido graduado no posto de GMAR em outubro de 2007.

Foi Chefe do Serviço Operações, Comunicações, Navegação, Adjunto ao Imediato para a Gestão do Pessoal e Adjunto ao Oficial de Segurança da Unidade no NRP *Baptista de Andrade*.

Foi Chefe do Serviço de Comunicações e Adjunto ao Oficial de Segurança da Unidade

no NRP *Bartolomeu Dias*. Participou em diversas missões nacionais e internacionais, tendo ainda participado em planos de treino e exercícios nacionais e internacionais.

Foi Comandante de Companhia do Corpo de Alunos na EN. Desempenhou as funções de Ajudante de Campo do Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, até 1 de março de 2018, altura em que destacou para o Estado-Maior-General das Forças Armadas para desempenhar as funções de Ajudante de Campo de Marinha do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas.



ACADEMIA DE MARINHA

COMEMORAÇÕES DOS 150 ANOS DO NASCIMENTO E DOS 60 ANOS DA MORTE DE GAGO COUTINHO

Realizou-se no dia 19 de fevereiro, no Auditório da Academia de Marinha, uma sessão cultural conjunta com a Sociedade de Geografia de Lisboa e com a Comissão Cultural de Marinha, comemorativa dos 150 anos do nascimento e dos sessenta anos da morte de Gago Coutinho.

O Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu, lembrou na sua alocução que o homenageado “merece e merecerá sempre ser comemorado.

Já houve quem lhe chamasse o último aventureiro português e também o sábio. E sem dúvida que o foi ambas as coisas, mas foi muito mais que isso. Oficial da Marinha, navegador, aviador, geógrafo, geodeta, cartógrafo, matemático, historiador e muito



mais, cuja curiosidade o impelia permanentemente a pensar novas soluções para problemas antigos ou antever questões futuras. Chegou mesmo a aventurar-se nos domínios da física e da astronomia”.

Seguidamente, os CTT, representados pelo seu Chairman, Professor António Gomes Mota, juntaram-se à cerimónia e lançaram um Selo Comemorativo do nascimento do Almirante Gago Coutinho, com a aposição

do carimbo do primeiro dia.

As comemorações terminaram com a apresentação da comunicação “Novas revelações da vida do Almirante Gago Coutinho”, pelo académico Rui da Costa Pinto.

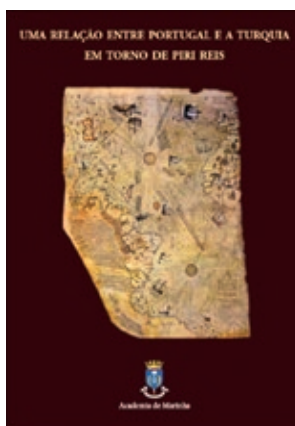
LANÇAMENTO DO LIVRO

“UMA RELAÇÃO ENTRE PORTUGAL E A TURQUIA EM TORNO DE PIRI REIS”

Em 21 de fevereiro teve lugar, no Auditório da Academia de Marinha, o lançamento do livro “Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Piri Reis”, apresentado pelo Académico José Manuel Malhão Pereira. Tratou-se duma sessão cultural conjunta com a Sociedade de Geografia de Lisboa e com a Embaixada da Turquia em Portugal, tendo estado presente a Embaixadora da Turquia em Portugal, Lale Ülker, com a sua delegação constituída pelo Almirante Metin Ataç, pela Primeira Conselheira Zeynep Kaleli e pelo Adido de Defesa, Comandante Nejat Kiran.

Para o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu, o livro apresentado “(...) tem sido um continuado e excelente elemento de ligação entre os nossos dois países no domínio da investigação de matérias ligadas à história da náutica e, naturalmente, centradas em Piri Reis”.

Este livro é uma justa homenagem a Piri Reis, um dos grandes almirantes otomanos, que passou cerca de 100 anos desde o



início da Expansão Portuguesa, publicou em 1513 uma carta do mundo, uma importante produção cartográfica do século XVI de que resta apenas o fragmento do Atlântico.



NOTÍCIAS

COMANDO DA ZONA MARÍTIMA DOS AÇORES DIA DA UNIDADE

Realizou-se no dia 21 de janeiro, nas instalações do Depósito POL NATO, em Santa Clara, a cerimónia do Dia da Unidade do Comando da Zona Marítima dos Açores (CZMA), presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), Almirante Mendes Calado.

A cerimónia militar constou da integração do estandarte nacional, honras militares ao CEMA e AMN, revista às forças em parada, constituídas pelo estandarte nacional, uma companhia a dois pelotões comandada pelo 1TEN EN-AEL Múrias Trindade, um pelotão constituído por militares do CZMA e do Centro de Comunicações dos Açores (CCA) e um pelotão constituído por militares do navio patrulha oceânico NRP *Sines*.

Durante a cerimónia foram impostas 20 condecorações a militares do CZMA, CCA, Depósito POL NATO, NRP *Sines* e Departamento Marítimo dos Açores, bem como a imposição da Medalha Naval de “Vasco da Gama” à D. Eduarda Soares de Albergaria Machado. A cerimónia contou também com a homenagem aos mortos em defesa da pátria, uma alocução do Comandante da Zona Marítima dos Açores, COM Croca Favinha, e uma alocução do CEMA e AMN.

Na sua alocução foi referido que “no que respeita à Componente Operacional, o Sistema de Forças 2014 estabeleceu a necessidade de um total de 10 Navios de Patrulha Oceânicos (NPO), com a finalidade de assegurar a patrulha, a vigilância e o controlo dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais, bem como a busca e salvamento nas áreas marítimas sob responsabilidade portuguesa e o apoio aos órgãos de proteção civil.

Desta forma, o CZMA tem ao seu dispor, continua e permanentemente, um navio de patrulha oceânico ou uma corveta, existindo a



intenção de incrementar, progressivamente e à medida que forem sendo recebidos novos navios, o número de unidades navais em permanência no arquipélago.

Enquanto tal não acontece, o dispositivo naval tem sido reforçado com um navio hidro-oceanográfico oceânico, nos meses de Verão. Esta solução tem permitido a execução de trabalhos hidrográficos de atualização da cartografia náutica da região, bem como o embarque de elementos da Universidade dos Açores, com resultados que potenciam o conhecimento científico e o desenvolvimento económico e tecnológico.”

A cerimónia marcou os 101 anos da criação do Comando da Defesa Marítima dos Açores, em 1918, no decorrer da Grande Guerra, com sede em Ponta Delgada, pelo Decreto-Lei n.º 3/771, de 20 de janeiro.



Colaboração do CZMA-CCA

1ª ESCOLA DE JANEIRO DE 1969 50 ANOS DA INCORPORAÇÃO NA ARMADA

Comemorou-se no passado dia 19 de janeiro, o 50º aniversário do assentamento de praça na Escola de Alunos Marinheiros, Grupo N.º 1 de Escolas da Armada, dos recrutas da 1ª Escola de janeiro de 1969. Compunham esta incorporação 10 companhias de instrução.

O encontro deste grupo de antigos Marinheiros começou por realizar-se em Lisboa; depois, com o passar dos anos, o local do convívio foi diversificando, ocorrendo este ano em Montemor-o-Velho. Estiveram presentes cerca de 160 pessoas, entre os quais vários “Filhos da Escola” oriundos de Cabo Verde que, naquele ano de 1969, integraram esta incorporação, sendo que muitos deles optaram por uma carreira profissional na Marinha, em várias classes. A maioria destes ex-militares da Marinha continua orgulhosamente a salientar a importância que a formação do serviço militar da época teve nos seus percursos profissionais, assim como as oportunidades que lhes foram concedidas para continuar os seus estudos em regime noturno, sem custos.

O programa desta importante comemoração teve início com uma sessão de boas-vindas nos Paços do Concelho, onde o vice-presidente da Câmara Municipal de Montemor-o-Velho, na com-



panhia do representante do Almirante CEMA e AMN, saudou todos os participantes, manifestando o orgulho do município em receber os “Filhos da Escola” de 1969 e os seus familiares.

Seguiu-se uma curta visita ao castelo, cujas origens remontam ao ano de 991, quando al-Mansur, depois de conquistar Montemor, mandou edificar uma fortificação islâmica, com mesquita. Depois da reconquista cristã, em 1064, o castelo é expandido e reedificado, tornando-se a principal fortaleza do Baixo Mondego. A missa em memória dos militares desta incorporação já falecidos, foi celebrada na igreja de Sta. Maria de Alcáçova que se situa dentro das ameias. O almoço foi servido num restaurante local, tendo animação musical e sendo abrihantado por um grupo de fados e outro de concertistas, de Coimbra.

No final do encontro foi entregue pelo organizador, o ex-marineiro radarista Travassos, uma recordação da efeméride; procedeu-se também à transmissão do estandarte ao novo grupo organizador, que tem previsto realizar o evento de 2020 em Paredes.



“PEDDY PAPER SOLIDÁRIO”

Março é o mês da Mulher e 8 o seu dia. Com o intuito de promover a Igualdade de Género e enaltecer o papel da mulher na Marinha, o CEFA realizou um “Peddy paper solidário” dirigido a todos os militares, militarizados e civis. O valor da inscrição consistiu na entrega de géneros alimentares que reverteram para a IPSS “Comunidade Vida e Paz”.

Os estagiários do EMA manifestaram desde logo o seu entusiasmo participando nesta iniciativa. A sua presença demonstra a integração plena nas nossas atividades culturais e cívicas e o espírito de equipa que se vive nas unidades.

A Marinha sente-se assim privilegiada e recompensada sempre que um estagiário leva na sua bagagem não só conhecimentos técnicos, mas também competências sociais, como a capacidade de gerar empatia e a abertura ao Outro. Experiências ricas do ponto de vista humano, as que verdadeiramente vão perdurar ao longo da sua vida.



Foto SAU A Ferreira Dias

Bárbara Leão, Henriqueta Sampaio, Beatriz Simão, Maria Santos e Santiago Silva.

NATO CERTIFICA O PRIMEIRO INSTRUTOR SERE EM PORTUGAL

Na sequência de uma forte aposta no desenvolvimento de técnicas de Sobrevivência, Evasão, Resistência e Extração (SERE), com aplicação prática nos cursos de Fuzileiros, a Marinha conta, desde 14 de fevereiro de 2019, com o primeiro Instrutor português certificado pela NATO nesta área do conhecimento.

O 1SAR FZ Guedes Alípio, formador do Batalhão de Instrução na Escola de Fuzileiros, após ter frequentado o Curso de SERE C da Força Aérea Portuguesa, frequentou igualmente o *Army SERE Instructor Course*, no Centro de Excelência de *Cold Weather Operations* da NATO, na Noruega.

O curso teve a duração de 5 semanas, repartidas em duas fases, com uma forte componente prática. Permitiu essencialmente capacitar os formandos com conhecimentos avançados para desempenharem as funções de instrutores e consultores SERE, em ambientes de inverno, subártico e ártico, de acordo com o STANAG 7196.

A frequência do curso está dependente da concretização das provas físicas de admissão, de caráter eliminatório, cujos resultados requerem uma boa condição psicofísica e um cuidado acrescido na sua preparação, face às condições extremas a que irão estar sujeitos.

A 1ª fase desta formação, no período estival, teve a duração de 3 semanas, consistindo em diversas aulas teóricas e práticas, seguido de um exercício individual de sobrevivência com a duração de cinco dias e de caráter eliminatório. Seguiram-se seis dias de evasão, de forma isolada ou em binómio e que contou com uma componente de SERE Urbano. Durante a evasão, que se estendeu para lá da centena de quilómetros, os militares foram assistidos por meios aéreos, em missões de reconhecimento, combate e reabastecimento, enquanto perseguidos por dezenas de militares e equipas cinotécnicas (K9) no terreno, conferindo-lhe um cenário de forte realismo.

Tendo como requisito o aproveitamento na 1ª fase, seguiram-se mais duas semanas de formação, já em ambiente Ártico e

com temperaturas extremas, onde os alunos foram sujeitos a várias tarefas e técnicas de sobrevivência em ambiente hostil; saltar equipado com mochila para um lago gelado, simulando uma queda e recuperar para continuar o combate precedeu o momento de evasão, contando novamente com várias dezenas

de militares em perseguição e tentativa de captura, fazendo uso de motas de neve, carros de combate (com capacidade de deteção térmica) e elementos em ski, acrescentando igualmente um enorme realismo a este exercício de seis dias.

Trata-se, assim, de um curso essencialmente prático em que todos os conhecimentos técnicos e táticos de combate, sobre-

vivência e capacidades psicofísicas são postos à prova permanentemente. Com a conclusão do curso é atribuída certificação NATO em Instrutor de SERE Avançado, SERE C e *Combat Search and Rescue*.

O curso foi frequentado por 20 elementos de 10 nacionalidades, provenientes da França, Alemanha, Itália, Polónia, Holanda, Noruega, Espanha, Estónia, República Checa e Portugal.

Como corolário e fator de muito orgulho nacional, o 1SAR FZ Guedes Alípio concluiu com distinção esta formação, tendo conquistado o prémio do aluno que mais se destacou nas duas fases, pela sua atitude, trabalho e ânimo demonstrados. FUZOS, PRONTOS!!!



A GUERRA E OS INTERESSES ECONÓMICOS

No início do séc. XIX, a principal, e praticamente única, fonte de receita da colónia de Moçambique era a que resultava do tráfico de escravos, em especial os destinados às ilhas francesas no Oceano Índico.

Com o início da guerra com os franceses a suspensão de tal actividade, segundo as autoridades daquela colónia, iria conduzi-la à ruína, razão pela qual, apesar da situação de guerra, tal actividade se foi mantendo, muito a contragosto dos ingleses que, não conseguindo entender tal procedimento, apresentavam frequentes reclamações.

O irmão do Governador da colónia, que, em Março de 1808, se encontrava nas ilhas Maurícias, garantiu às respectivas autoridades que o irmão, apesar da situação de guerra declarada entre as duas nações, estava na disposição de estabelecer um acordo que permitiria a manutenção das relações comerciais (leia-se tráfico de escravos) por forma a que os navios franceses pudessem frequentar os portos de Moçambique e os navios portugueses os das ilhas francesas.

Para que tal se verificasse deveriam os navios franceses, à aproximação dos portos portugueses, içar a bandeira portuguesa enquanto os navios portugueses arvorariam a bandeira francesa à aproximação dos portos franceses. A oposição dos ingleses parece ter estado na origem da não concretização de tal acordo, levando a que os navios dos dois países entrassem em conflito.

No decurso desse conflito ocorreu um episódio que, pela sua singularidade, entendo ser merecedor de divulgação.

Deu-se o caso que um português, de nome António Miguel, e um natural de Manila casado com uma portuguesa, tendo sido aprisionados pelos franceses, foram obrigados a combater embarcados no navio francês *Aurora*, onde já se encontrava aprisionado um outro português, de que não ficou registado o nome, ele também obrigado a combater. No decurso de uma viagem, os três, aproveitando uma altura propícia, atacaram os tripulantes franceses, cujo número era bastante reduzido, e puseram em fuga os lascars que constituíam o grosso da tripulação, ficando assim senhores do navio que conduziram para Moçambique.



Cmdt. E. Gomes

Fonte: *Mozambique and the Napoleonic War*, por Paul Mazey

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



DIA DO PAI

Só muito recentemente me lembro de ser festejado o Dia do Pai. O da Mãe, sim! Lembro-me bem que era festejado a 8 de Dezembro.

Eu também não era muito chegado ao meu pai.

Respeitava-o. Era amigo, mas nunca fomos muito próximos.

Talvez só na parte final da sua vida. Quando terá perdido grande parte da sua couraça, que sempre usou, contra aquilo que considerava de fraqueza e lamechice – a ternura.

A dureza da vida vacinou-o contra esse tipo de moléstia urbana e efeminada de presentear as pessoas que amamos com mais do que um beijo na testa na rotina diária e um abraço para as celebrações e efemérides.

Os homens queriam-se longe de tudo o que pudesse ser sinal exterior de cedência, tolerância ou simples partilha.

Não queria isso dizer falta de sensibilidade ou solidariedade social.

O Homem, especialmente o Pai, era feito para mostrar o caminho, mas não para o trilhar em conjunto. Era feito para enfrentar as contrariedades com vigor e temperança, nunca mostrando receios ou dúvidas de permissão, coisas essas, incompatíveis com a manifestação expressa de fraquinhos ou afectos, mesmo que no seio da família.

Cá fora, fazia fé nos destinos dos filhos, que cuidara, preparando-se para as agruras da vida!

Nem sempre correspondemos a essa certeza e nunca dela tivemos conhecimento de viva voz!

Mas sabíamos que era assim! Que tudo perderia para que ganhássemos! Que nada teria para que tivéssemos!

Percebo-o hoje, mas já não posso manifestar-lho, como gostaria de ter feito!

Revejo-me nele, mas espero ter tido junto das minhas filhas uma proximidade maior que permitisse a cumplicidade e o carinho manifesto, que julgo terem existido.

E como pai bem-sucedido tenho que dizer que com filhas destas é muito fácil ser-se pai.

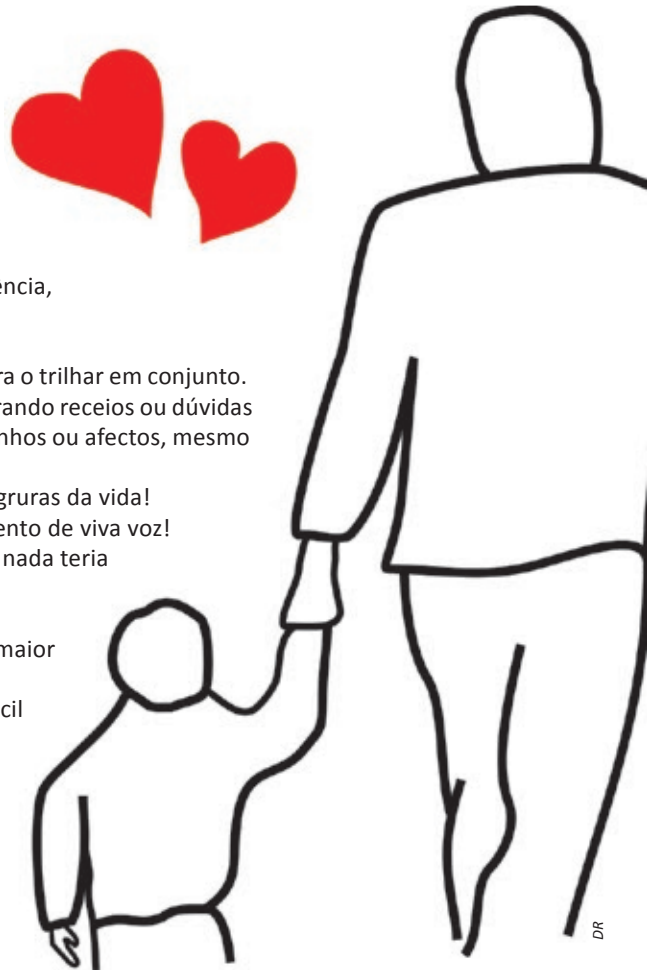
Neste Dia do Pai saúdo as filhas que tenho!


Ferreira Júnior
CMG

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

Nota

Extraído do livro "TERRA-MAR-E-GUERRA – Cogitações de um Marinheiro Alentejano".



POEMA

Devaneio

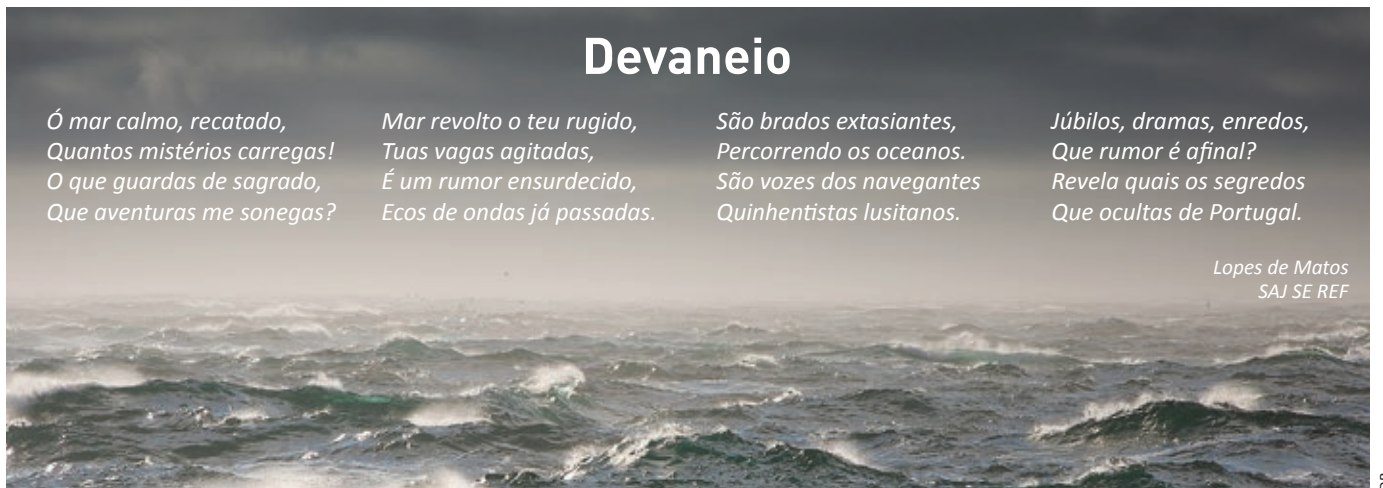
Ó mar calmo, recatado,
Quantos mistérios carregas!
O que guardas de sagrado,
Que aventuras me sonegas?

Mar revoltado o teu rugido,
Tuas vagas agitadas,
É um rumor ensurdecido,
Ecos de ondas já passadas.

São brados extasiados,
Percorrendo os oceanos.
São vozes dos navegantes
Quinhentistas lusitanos.

Júbilos, dramas, enredos,
Que rumor é afinal?
Revela quais os segredos
Que ocultas de Portugal.

Lopes de Matos
SAJ SE REF



A DÍVIDA...

“Das razões que houve para não levar negro algum da ilha da Madeira

(...) No primeiro engenho não me escutaram mais de três negros, e um não tinha olho, que estava vazado (...) segui para outro engenho (...) não haviam nenhuns que pareciam rijos e bem dispostos (...) e por mais cinco engenhos todas as vezes o mesmo se passou sem poder trazer o negro que me convinha, pois eram todos já muito desarranjados, com quanto fossem ainda de mui pouca idade (...) E querendo eu saber porque todos eram de pouca idade e tão desarranjados, tornou-me o capataz do derradeiro engenho que vi nesta ilha, que não dura mais de sete anos cada negro em tais fossados de açúcar (...) e que tal coisa como era um negro com modos de principal, e bem disposto, não podia haver naquelas partes, pois se tal houvesse por obra do demo, prontamente havia de levar correção (...) havia de ser posto no tronco, até que tais modos deixasse de dar mostra”.

In a Lenda de Martim Regos, Pedro Canais, 2004

Gosto muito da ilha da Madeira. Gosto do ar que se respira, da luminosidade. Gosto de me sentar num banco, junto à praia do Machico, mesmo na frente de uma pequena fortaleza que lá está. Fecho os olhos, sinto a brisa da tarde e imagino como seria a Madeira de antanho. Imagino os primeiros colonizadores, que depois de uma viagem de mar, teriam que sobreviver a partir de escarpas acentuadas, sem acessos, em muitos casos por caminhos por onde nem passavam as bestas da carga. Até há pouco tempo circular pelas estradas da ilha era, em si mesmo, uma aventura. Tiveram que ser pessoas rijas, ousadas, sobreviventes...

Ora ficou agora mais fácil perceber a história da Madeira, através de um museu/parque de diversões temático (à maneira americana), situado em Santana. Vale bem a visita, este parque histórico, onde se apresentam as dificuldades de colonização da Madeira e as maravilhas que hoje esta ilha oferece. Contudo, nas apresentações e nos textos, não se releve o contributo dos escravos, que tanto deram à Madeira – conforme explícito no texto acima – e está historicamente comprovado. Na verdade, pouco se fala do contributo dos escravos no nosso país em geral.

Pouca gente sabe, por exemplo, que em Lisboa chegou a haver mais africanos do que portugueses nativos. Daí ficaram lugares, retidos na toponímia para provar a verdade, como “a Rua das Pretas”, ou o emblemático “Poço dos Negros”. Poucos sabem, também, que noutras zonas do país, como em Alcácer do Sal, por exemplo, a população de escravos era imensa, pois o Vale do Sado era um centro de produção de arroz. Onde estão todos estes escravos? Voltaram para África? Morreram como sugere o texto acima? Não, na verdade estão em todos nós. Após umas centenas de anos de miscigenação, a cor exterior da pele desaparece, mas a genética permanece. Na realidade, a genética dos portugueses – cada vez menos desconhecida – é distinta de qualquer outro povo europeu (... sim, mesmo da vizinha Espanha). Deste facto existem sinais, como por exemplo uma anemia ligeira, conhecida como anemia falciforme, um traço genético que confere resistência à Malária, muito comum na África subsariana... relativamente comum em Portugal. Não podemos fugir daquilo que fomos...

Contudo, excetuando algumas iniciativas recentes, pouco se fala em Portugal da escravatura, como se fosse uma coisa que diz respeito, apenas, aos estados do Sul dos Estados Unidos, uma coisa, assim, distante... Os factos são bem diferentes, os portugueses tiveram um papel importantíssimo no desenvolvimento do comércio lucrativo da escravatura, não só para territórios sob administração própria, dos quais se destaca o Brasil, como para venda a terceiros...

Admito que se tratará de um problema de má consciência coletiva. Na verdade, como noutras aberrações da história – o Nazismo, por exemplo – foi precisa a colaboração de todo um povo. Fica difícil de explicar que um pequeno povo, que espalhou o catolicismo pelos



Desenho de Paulo Guedes

cantos longínquos do Mundo, foi também capaz de tais atrocidades, com a anuência, pelo menos implícita, da própria Igreja.

Ora ocorreu-me que à maneira do que está a acontecer com outros atos reprováveis dos povos e do próprio Papa, talvez devesse haver uma retratação, um pedido de desculpas, para tanto horror, tanta atrocidade. Deveria haver um pagamento moral desta dívida, esquecida. Lembrei-me destes factos agora, a propósito de um artigo científico em que, através de análises forenses de restos mortais de escravos, se descreve um quotidiano cheio de um sofrimento atroz, marcado por fraturas não tratadas, *deficits* de oligoelementos¹ e pro-teicos de toda a ordem, assim como evidência de mortes precoces – de acordo, mais uma vez, com o relato histórico acima retratado.

Lembro-me destes factos sempre que me cruzo com um africano na rua – sim, destes que vieram para Portugal à procura de melhor vida. Recordo que, se calhar, ainda temos um familiar comum, de um passado distante. Procuo ver para lá da epiderme e, na minha pequena capacidade pessoal, procuro não cair no mesmo erro histórico (que alguns querem repetir...) do passado e incrementar a dívida moral dos meus antepassados. As Forças Armadas têm cada vez mais portugueses de origem africana. Ainda bem.... *Para mim são todos verdes....* Informa um grande amigo meu. Para mim também, verdes, vermelhos ou azuis, consoante o clube futebolístico, que todas as pessoas podem e devem assumir.



Doc

Nota

¹ Oligoelementos são elementos químicos, fundamentais à saúde, geralmente obtidos através da alimentação.

EXPOSIÇÃO AO RUÍDO

Genericamente, um trabalhador pode estar exposto a um fator de risco profissional por várias vias: respiratória (inalação), digestiva (ingestão), dérmica (contacto), auditiva (audição), ocular (“contacto” visual). Por sua vez, a exposição profissional depende de algumas variáveis, incluindo: as características do fator de risco e a sua “quantidade” no ambiente de trabalho; a capacidade de penetração e interação do fator de risco com o organismo humano; o tempo, a frequência e a intensidade de exposição; e as características individuais do trabalhador (por exemplo, género, idade, estado de saúde, suscetibilidade genética).

O ruído é entendido como um som sem interesse ou desagradável. A percepção do ruído depende da pessoa, do momento e do local, sendo difícil determinar objetivamente o limiar do incómodo. Ainda assim, a Organização Mundial de Saúde estabeleceu o limite de conforto para o ruído ambiente nos 55 decibéis durante o dia e 30 decibéis à noite.

Segundo a mesma organização, a propósito das comemorações do Dia Mundial da Audição no passado dia 3 de março, mais de mil milhões de adolescentes e adultos jovens (12-35 anos) estão em risco de perda auditiva devido à exposição recreativa a sons altos. Este tipo de perda auditiva aparenta ser cada vez mais frequente, sendo confirmada no processo de recrutamento e classificação para ingresso na Marinha.

A exposição ao ruído ocupacional pode causar diversas perturbações da audição, sendo a mais grave a surdez profissional, e também outras alterações fisiológicas e psicológicas. Importa notar que os níveis de ruído não são igualmente nocivos nas várias bandas de frequência e que as suscetibilidades individuais podem levar a efeitos distintos em vários indivíduos de um grupo sujeito à mesma exposição. As consequências, como a perda auditiva ou o zumbido constante (acufeno), podem decorrer de uma exposição de curta duração e pressão sonora extremamente elevada ou de uma exposição prolongada a níveis sonoros elevados. A perda de audição, quando temporária, pode ter uma reversão progressiva a partir do momento em que se cessa a exposição ao ruído.

Posto isto, a eliminação ou a redução do ruído ocupacional é um imperativo simultâneo dos empregadores e dos trabalhadores que visa tornar o ambiente de trabalho mais seguro e saudável: menos acidentes de trabalho, menos doenças profissionais.

O Decreto-Lei n.º 182/2006, de 6 de setembro, relativo às prescrições mínimas de segurança e saúde em matéria de exposição dos trabalhadores aos riscos devidos ao ruído, é aplicável em todas as atividades dos setores privado, cooperativo e social, da administração pública central, regional e local, dos institutos

públicos e das demais pessoas coletivas de direito público, bem como a trabalhadores por conta própria.

Este diploma estabelece o valor limite de exposição¹ e os valores de ação de exposição (superior e inferior) determinando um conjunto de medidas a aplicar sempre que sejam atingidos ou ultrapassados esses valores. Além disso, explana exaustivamente o aplicável no âmbito da avaliação dos riscos, da adoção de medidas destinadas a prevenir ou a controlar os riscos (inclui as medidas de proteção individual), da informação, formação e consulta dos trabalhadores, e da vigilância da saúde.

Destaca-se que a medição do nível do ruído é sempre realizada: a) Por uma entidade reconhecida pelo Instituto Português de Acreditação, I. P.; b) Por um técnico superior de higiene e segurança do trabalho ou por um técnico de higiene e segurança do trabalho que possua certificado de aptidão profissional válido e formação específica em matéria de métodos e instrumentos de medição do ruído no trabalho.



Na Marinha existem trabalhadores que desempenham as suas funções em ambientes ruidosos, por vezes em contextos que não se coadunam com a utilização de equipamentos de proteção auditiva individual. Nestes casos importa estar particularmente alerta para os sinais de perda auditiva e garantir a vigilância médica e audiométrica da função auditiva com uma periodicidade máxima: anual para os trabalhadores que tenham estado expostos a níveis de ruído superiores aos valores de ação superiores; bienal para os que tenham estado expostos a níveis de ruído superiores aos valores de ação inferiores.

S. Henriques
1TEN MN

Nota

¹ Não é permitida, considerando a atenuação dos protetores auditivos, a exposição pessoal diária ou semanal de trabalhadores a níveis de ruído iguais ou superiores a 87 dB (A) ou a valores de pico iguais ou superiores a 140 dB (C).

ORELHAS DE ABANO

O furor pelos filmes da Disney, em live-action, chegou a Portugal. A próxima estreia está prevista para o dia 28 de março de 2019: Dumbo. O título faz parte de um ambicioso projeto da Disney na produção de remakes em live-action de clássicos animados. Existem já milhares de cartazes fixados por Portugal. Sempre que os vejo penso no personagem Dumbo, o elefante bebé cujas orelhas gigantes faziam dele alvo de troça, mas penso sobretudo nos indivíduos que nascem com uma deformidade auricular chamada orelhas de abano, também conhecida como orelhas proeminentes, orelhas descoladas, orelhas aladas, orelhas em abdução ou mesmo Hélix valgus. A ridicularização de que são alvo e as sequelas emocionais e sociais que daí resultam, na maioria dos casos, podem tornar-se permanentes. A correção cirúrgica apresenta-se como o meio preventivo e de tratamento mais eficaz para o sofrimento psicológico destes indivíduos, além de eliminar o defeito estético propriamente dito.

A deformidade auricular conhecida como orelhas de abano é comum, ocorrendo em cerca de 5% da população. Atinge tanto o sexo masculino como o feminino e resulta de uma deformação congénita, ou seja, já está presente na altura do nascimento, porém torna-se mais visível com o desenvolvimento. Esta pode apresentar uma incidência maior onde houver história familiar.

O desenvolvimento das orelhas acontece entre a 3ª e a 12ª semanas de vida embrionária e é um processo complexo. No caso das orelhas de abano, em que se observa o pavilhão auricular afastado do crânio em mais de 2 cm, ou com um ângulo superior a 30° entre o pavilhão auricular e o crânio, a malformação estética pode decorrer de duas situações: formação excessiva de cartilagem na região da concha e/ou falta da dobra adequada da anti-hélice. Existem outras malformações menores que podem acentuar a deformidade como um todo, tais como lóbulos da orelha proeminentes e a inserção errónea do músculo auricular posterior.

Dado o indivíduo possuir orelhas que estão saídas e afastadas da cabeça, estas dão a impressão de serem maiores e chamam, necessariamente, a atenção para essa região do corpo. As orelhas de abano são uma fonte de grande constrangimento, principalmente na infância, onde a criança fica mais vulnerável a determinadas brincadeiras de amigos e colegas, originando grandes traumas psicológicos e de comportamento, podendo mesmo chegar a causar isolamento social. As raparigas com orelhas de abano habitualmente recusam-se a usar o cabelo curto ou apanhado. Os rapazes, em geral, não têm essa opção.

Esta deformidade não pode ser corrigida através de adesivos ou fitas que comprimem a orelha. O único tratamento possível é a cirurgia. A cirurgia de correção das orelhas de abano chama-se otoplastia e o seu objetivo é colocar as orelhas na sua posição natural, dar-lhes um aspeto harmonioso e camuflar qualquer evidência da intervenção cirúrgica. Habitualmente a orelha é abordada por detrás e são usadas várias técnicas simultaneamente, entre as quais, remoção de cartilagem excessiva, suturas para dobrar a cartilagem, desgaste de cartilagem ou fixação do pavilhão auricular aos tecidos moles do crânio. Portanto, varia de caso para caso. Esta cirurgia é realizada sob anestesia local ou geral e tem a duração de 45-120 minutos, habitualmente. Dependendo dos casos, o doente pode ter alta no próprio dia ou ter um internamento de curta duração. É habitual as orelhas incharem e ficarem com equimose, mas passados uns

5-8 dias já normalizaram. É dada medicação analgésica aquando da alta e os pacientes devem usar uma fita elástica na cabeça durante alguns dias para que as orelhas cicatrizem na sua nova posição. As complicações desta cirurgia são pouco frequentes: hemorragia, infeção, assimetria, má cicatrização das feridas, alteração na sensibilidade da pele, irregularidades no contorno da pele, descoloração da pele, entre outras. As cicatrizes ficam atrás das orelhas, sendo praticamente imperceptíveis, e os pontos costumam ser absorvíveis, pelo que não precisam tirar-se.

A maior preocupação dos pacientes é a recidiva, ou seja, a orelha voltar ao abano que tinha antes da cirurgia. Isto pode ocorrer em até 30% das cirurgias, contudo quanto mais cedo na vida é realizada a cirurgia, quanto mais experiente é o cirurgião e mais à risca forem seguidos todos os cuidados pós-operatórios pelos pacientes, menor o risco de recidiva. É cada vez mais rara a necessidade de uma segunda cirurgia.

A altura ideal para se fazer a otoplastia é quando o próprio paciente se começa a sentir incomodado com a estética das suas orelhas, caso contrário, pode causar trauma às crianças por não compreenderem a necessidade de serem submetidas a uma cirurgia, além de que não serão colaborantes durante todo o processo pré e pós-cirúrgico. A maioria do crescimento do pavilhão auricular completa-se numa idade precoce (a criança média tem 85% do desenvolvimento da orelha perto dos 3 anos de idade). A orelha tem o seu crescimento finalizado próximo dos 7-8 anos de idade. A altura da orelha continua a crescer na fase adulta, mas a largura e a distância da orelha ao couro cabeludo mudam muito pouco após os 10 anos de idade. É importante salientar que cada uma das orelhas de uma pessoa variam entre si, em forma e tamanho. Posto isto, a maioria dos cirurgiões concorda que a correção cirúrgica das orelhas de abano pode ser realizada com segurança entre os 4 anos de idade e o início da escola, a fim de evitar a ridicularização, a deficiência na autoimagem (autoafirmação), os problemas de ajuste social e, finalmente, as desordens comportamentais. É uma das cirurgias programadas mais comuns de se realizar em crianças. Os adultos continuam a apresentar-se para correção dos defeitos estéticos de longa data.



Ana Cristina Pratas
1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

DESPORTO

CORRIDA DE ESTRADA – CAMPEONATO DA MARINHA

A 23ª edição do Campeonato da Marinha de Corrida de Estrada, também conhecido por “Volta à Base Naval de Lisboa”, realizou-se no dia 13 de fevereiro. Com partida e chegada à pista de atletismo do CEFA, foram 100 os participantes que percorreram os 10 Km da prova, em representação dos Agrupamentos Desportivos Base Naval de Lisboa (39), Corpo de Fuzileiros (9), Escola de Tecnologias Navais (5), Escola Naval (41) e Unidade de Apoio às Instalações Centrais da Marinha (6). Os campeonatos da Marinha são provas que se destinam a identificar e selecionar os



atletas que irão representar a Marinha nos Campeonatos Nacionais Militares, estando a prova nacional de Corrida de Estrada calendarizada para 23 e 24 de maio, em Vila Nova de Gaia, com organização do Exército.

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

Desportivo EN registou o maior número de participantes, tendo

vencido o Troféu Masculino da prova.

Esc	NII	P	C	Nome	UEO	Agrupamento	Tempo
I	9352404	1SAR	ETI	BRAGADESTE MOTA	DN	BNL	0:29:07
II	9310200	1SAR	CM	RIBEIRO LOMBA	ETNA	ETNA	0:31:01
III	36000696	FARSCH		GONÇALVES PIRES	CAP P SETUBAL	CF	0:32:13
IV	138893	1SAR	C	RIJO DE ALMEIDA	CF-EFUZ	CF	0:32:18
V	403085	SMOR	CM	SILVA SANTOS	UAICM	UAICM	0:33:46
I F	20618	CAD	MN	CAROLINA SERRA	EN	EN	0:40:48
II F	9311397	1SAR	ETA	VERA REIS	DA	BNL	0:38:46

TIRO PISTOLA - TORNEIO ABERTO

Realizado no dia 21 de fevereiro, na carreira de tiro do CEFA, o Torneio Aberto de Tiro Pistola 2019 contou com a participação de 16 atiradores, sendo 13 masculinos e 3 femininos.

Esta prova teve como objetivo principal selecionar os atiradores para representarem o Agrupamento Desportivo Base Naval de Lisboa, no Campeonato da Marinha de Tiro 2019, prova em que as seleções dos Agrupamentos Desportivos Base Naval de Lisboa, Corpo de Fuzileiros, Escola Naval, Escola de Tecnologias Navais e Unidade de Apoio às Instalações Centrais da Marinha, competem entre si. Destacaram-se os vencedores do escalão masculino e do escalão feminino:

Escalão	NII	Posto	Classe	Nome	UEO	Pontuação
Masculino	6307193	1SAR	A	Balsinhas Castanho	DN	214 PTS
Feminino	21112	GMAR	M	Filipa Marracho	NRP J ROBY	242 PTS



REMO EM BOTES – TORNEIO ABERTO CORPO DE FUZILEIROS



Com organização do Serviço de Educação Física do Corpo de Fuzileiros, realizou-se no dia 15 de março o Torneio Aberto de Remo em Botes do Corpo de Fuzileiros, que contou com a participação de 24 equipas num total de 168 atletas. A equipa vencedora, da Polícia de Segurança Pública – Unidade Especial de Polícia, concluiu a prova de aproximadamente 9 km em 1h44'12". A unidade vencedora do troféu (somatório dos três melhores tempos por unidade) foi a Escola de Fuzileiros – Batalhão de Instrução, com 05h46'49". A cerimónia de entrega de prémios foi presidida pelo 2º Comandante do Corpo de Fuzileiros e Comandante da Escola de Fuzileiros, CMG FZ Martins de Brito.



Colaboração do CEFA

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 222

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

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO POR SER A 4 MÃOS

Todos vuln. Como deve S jogar para cumprir o contrato de 4♠ recebendo a saída a D♦?.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 222

Numa primeira análise constata-se que existem 4 perdes (RD♦+1♦+A♥), sendo a de ♦ a única que poderemos arranjar forma de eliminar. Vejamos então qual a linha de jogo de S para conseguir essa eliminação e o cumprimento deste contrato: pega de A e joga trunfo preparado para deixar seguir W jogar o 3, mas é confrontado com a má distribuição dos trunfos e ter que dar RD, pelo que faz o A no morto. Elimina as ♥ a acabar no R e joga ♣ para o R que W faz, atacando com o V♦. A e joga trunfo preparado para deixar seguir W jogar o 3, mas é confrontado com a má distribuição dos trunfos e ter que dar RD, pelo que faz o A no morto. Elimina os ♣ jogando D e outro para cortar. Chegando a esta posição joga trunfo na hipótese de E só ter 2 cartas de do morto; elimina o S jogando não ter dado essa informação, e só poder jogar para corte e balda, permitindo-lhe assim baldar a perdes a ♦ e cumprir o contrato.

Temos portanto mais um problema de eliminação e colocação em mão.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 4



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

ACRONYMS

- CAS _____ / _____ / _____
- UAS _____ / _____ / _____
- MEDEVAC _____ / _____
- SAM _____ / _____ / _____ / _____
- HMS _____ / _____ / _____
- JOA _____ / _____ / _____

SOLUÇÕES: PASSATEMPO Nº 4

Soluções: 1. Close Air Support; 2. Unmanned Aircraft System; 3. Medical Evacuation; 4. Surface to Air Missile; 5. Her Majesty's Ship; 6. Joint Operations Area

Estela Magalhães Parreira
CTEN

SUDOKU

Problema nº 54

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 54

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

RESERVA

• SMOR M Luís Jorge Ramalhete • SMOR E Edgar Cortês Pais
• SMOR FZ António José dos Santos Moreira • SCH H António José Magalhães Bernardo • SCH T António da Costa Fernandes.

FALECIDOS

• 37261 CMG M REF Carlos Manuel Hipólito Carozo • 42765 CFR OT REF Jorge de Freitas Delgado • 1251 CTEN M REF José Manuel Brandão Pereira • 493358 CTEN OT REF Manuel Maria de Carvalho Diogo • 108147 1TEN SG REF Virgílio André Parola

• 381252 1TEN OT REF Octávio João Fernandes Ventura • 397655 1TEN OT REF Manuel Nunes Fazendas • 267872 SCH E REF Francisco de Carvalho Pereira • 238348 SAJ A REF Júlio Gama Salvado • 273351 SAJ M REF José Gomes da Silva Rocha • 294052 SAJ A REF António Fernandes da Costa • 408756 SAJ T REF José Lucindo Furtado • 202848 1SAR CM REF Manuel Augusto Lopes • 653860 1SAR T REF António Domingos Barrocas Guerra • 327153 2SAR TF REF Manuel de Sá Azambuja Junior • 448953 2SAR M REF Joaquim Gomes de Sá • 669560 CAB FZ REF José Alexandre Franco • 5967 CAB TFD REF João Francisco Cosme Pato • 33003055 AG 1CL QPPM APO Candido Teixeira da Palma • 33006362 AG 1CL QPPM APO Manuel Serafim Dias • 31003055 SUBINSP QPPM APO António José Pimenta Grazina.

CONVÍVIOS



CURSO DE ARTÍFICES ELETROTÉCNICOS 1979-1982

Realizou-se no dia 13 de março o 1º encontro do Curso de Artífices Eletrotécnicos de 1979-1982. Este encontro, que decorreu em ambiente de sã camaradagem, serviu para reviver momentos passados durante toda a fase de aprendizagem entre marinheiros e alunos.

GUARNIÇÕES DA SACADURA CABRAL | 6º ALMOÇO-CONVÍVIO



Realiza-se no dia **13 de abril**, no Restaurante “Via Rápida”, em Fátima, o 6º almoço-convívio das guarnições da *Sacadura Cabral*.

Inscrições até dia 5 de abril. Para mais informações os interessados deverão contactar CAB R Sirgado TLM 912 087 478.

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DE BARCELOS



Realiza-se no dia **25 de abril**, no Restaurante “Ávila”, Vila Seca, o 26º encontro de Marinheiros de Barcelos.

Programa:

- 10h 30 – Concentração no Largo do Município
- 11h – Missa em sufrágio dos “Filhos da Escola” falecidos e em ação de graças pelos presentes na Igreja Matriz de Barcelos
- 12h 30 – Almoço

Para mais informações os interessados deverão contactar: Adão Arantes TLM 968 391 133, António Cruz TLM 966 165 230, Domingos Azevedo TLM 937 324 398, São Bento Rodrigues TLM 968 016 318.

RECRUTAMENTO DE ABRIL DE 1963 | 56º ANIVERSÁRIO

Realiza-se no dia **25 de maio**, no Restaurante “Moinho de Vento”, em Almeirim, o almoço de confraternização dos “Filhos da Escola” de abril de 1963 em comemoração do 56º aniversário.

As inscrições poderão ser feitas para: António do Rosário Rodrigues, CFR SEB REF – Rua Cesário Verde, nº 1, Vale de Milhaços, 2855-423 Corroios.

Para outros contactos: CMG SEA REF P. Carvalho Tel. 212 255 345 ou TLM 919 893 244, CFR SEB REF Rodrigues Tel. 212 541 205 ou TLM 965 758 536, 1TEN OT REF Pegacho Tel. 212 961 153 ou TLM 934 254 392. Transportes: Bento TLM 963 790 438.

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1985



Realiza-se no dia **13 de julho**, no parque das merendas da BNL, um almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de 1985.

O convívio conta com a participação do grupo Trio Maravilha.

Os interessados deverão contactar João Carlos Cruz TLM 967878870 e De Sousa Eurico:

- armadafilhosdaescolade1985@gmail.com
- TLM 00 33 680 609 777.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO N.R.P. VIANA DO CASTELO



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de vermelho com castelo de prata realçado, aberto e fenestrado de negro. Torre central rematada por um braço armado de prata com mão de carnação empunhando uma espada de prata, com duas vieiras de ouro nos cantões do chefe. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «N.R.P. VIANA DO CASTELO».

SIMBOLOGIA

O castelo alude ao forte de S. Tiago da Barra existente em Viana do Castelo, também conhecido como castelo de S. Tiago Maior da Barra. O braço armado de prata com a espada e as vieiras simbolizam Santiago, santo batalhante que no norte da península inspirou o combate aos infieis durante a reconquista.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO N.R.P. FIGUEIRA DA FOZ



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de prata com braço armado e encurvado de azul, com mão de carnação empunhando um ramo de figueira posto em barra. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «N.R.P. FIGUEIRA DA FOZ».

SIMBOLOGIA

O ramo de figueira alude à cidade da Figueira da Foz, cujas folhas estão presentes no brasão de armas municipal, e o braço armado é sinónimo do carácter militar.