

N.º 540 • ANO XLVIII  
MAIO 2019 • MENSAL • €1,50

# Revista da **ARMADA**



**FUZILEIROS**

**MOÇAMBIQUE 2019**

NRP CORTE-REAL  
GAN19

ALMIRANTE  
CANTO E CASTRO

CHENS 2019  
LISBOA





# DIA DA MARINHA

COIMBRA 2019

**11 a 19 de maio**

### Exposição de atividades

Local: Pavilhão Centro de Portugal

Horário: Dias de semana 10h00 às 18h00

Fins de semana 10h00 às 20h00

### Exposição de atividades ao ar livre

Local: Parque Verde do Mondego

Horário: Dias de semana 10h00 às 18h00

Fins de semana 10h00 às 20h00

### Navios abertos a visitas

NRP *Figueira da Foz*

NRP *Mondego*

Local: Cais Comercial do Porto da Figueira da Foz

Horário: 10h00 às 12h00 | 14h00 às 19h00

**15 a 19 de maio**

### Atividades náuticas no Rio Mondego

Local: Praça da Canção

Horário: 10h00 às 12h00 | 14h00 às 18h00

**17 de maio**

### Colóquio "O Mar: Tradições e Desafios"

Local: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

Horário: 09h30 às 18h15

### Concerto pela Banda da Armada

Local: Jardim da Sereia | Acesso Livre

Horário: 21h30

**18 de maio**

### Homenagem aos conimbricenses mortos em combate

Local: Monumento aos Mortos na Grande Guerra 1914/18

Horário: 15h00

### Concerto pela Banda da Armada

Local: Grande Auditório do Convento de São Francisco

Acesso com bilhete

Horário: 17h30

**19 de maio**

### Cerimónia Religiosa

Local: Igreja de Santa Cruz

Horário: 09h00

### Cerimónia Militar

Local: Avenida Emídio Navarro

Horário: 11h00

### Demonstração de capacidades

Local: Rio Mondego

Horário: 12h20



# Embarque neste evento!

Apoio Institucional:



CÂMARA MUNICIPAL  
COIMBRA



Marinha

# SUMÁRIO

|           |  |
|-----------|--|
| <b>02</b> | Programa Dia da Marinha 2019                                       |
| <b>04</b> | Strategia (48)   |
| <b>06</b> | Assistência Humanitária a Moçambique                               |
| <b>08</b> | NRP <i>Álvares Cabral</i> – Iniciativa Mar Aberto 19.1             |
| <b>12</b> | Treinar Competências: O simulador como campo de treino             |
| <b>21</b> | Academia de Marinha  |
| <b>22</b> | Direito do Mar e Direito Marítimo (22)                             |
| <b>24</b> | Notícias   |
| <b>26</b> | Vigia da História (109)  |
| <b>28</b> | Estórias (49)  |
| <b>30</b> | Serviço & Saúde (5)  |
| <b>31</b> | Saúde para Todos (65)  |
| <b>32</b> | Desporto   |
| <b>33</b> | Quarto de Folga  |
| <b>34</b> | Notícias Pessoais / Convívios / Programa Homenagem aos Combatentes |
| <b>35</b> | Colóquio "O Mar: Tradições e Desafios" – Programa                  |
| <b>CC</b> | Símbolos Heráldicos  |

NRP *CORTE REAL*  
GRUPO AERONAVAL  
*CHARLES DE GAULLE*

**10**



**14** ALMIRANTE  
CANTO E CASTRO



CHIEFS OF EUROPEAN NAVIES  
CHENS 2019 – LISBOA

**17**



**Capa**  
Fuzileiros em Missão Humanitária – Moçambique



Revista da  
**ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha  
Periodicidade mensal  
Nº 540 / Ano XLVIII  
Maio 2019

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

**Propriedade**  
Marinha Portuguesa  
NIPC 600012662

**Diretor**  
CALM Aníbal José Ramos Borges

**Chefe de Redação**  
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

**Redatora**  
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

**Secretário de Redação**  
SMOR L Mário Jorge Almeida de Carvalho

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

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

**Estatuto Editorial**  
[www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/  
revista-armada.aspx](http://www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx)

**E-mail da Revista da Armada**  
[revista.armada@marinha.pt](mailto:revista.armada@marinha.pt)  
[ra.sec@marinha.pt](mailto: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



## 50 ANOS NAS FORÇAS NAVAIS PERMANENTES DA NATO

### DA GÉNESE ATÉ 1995

“Atuarão como um polícia de turno. A tarefa do polícia é manter a segurança e dissuadir o crime. E tal como o polícia tem atrás de si uma força maior, caso seja incapaz de lidar com uma dada situação, também vós tendes por detrás o apoio das marinhas da NATO”,

Almirante Sir John Bush (*Royal Navy*), *Commander-in-Chief Eastern Atlantic* (CINCEASTLANT), cerimónia da ativação da *Standing Naval Force Atlantic*, Portland, 13 de janeiro de 1968

Celebram-se, este mês, 50 anos desde que uma fragata portuguesa integrou, pela primeira vez, uma força naval permanente da NATO – efeméride digna de registo, ainda mais por coincidir com a altura em que se assinalam os 70 anos da criação da mais bem-sucedida aliança militar da História. E desde a sua criação, em 1949, que as forças da Marinha deram o seu contributo para a NATO, com a participação em exercícios de alta visibilidade, como o GRAND SLAM (1952), o MAINBRACE (1952) ou o BLACK JACK (1954), normalmente envolvendo mais de 200 navios. Todavia, a criação da primeira força naval permanente no final da década de '60 constituiria um marco para a Marinha Portuguesa, assinalando o início de um compromisso contínuo, que agora atinge as cinco décadas e que, por isso mesmo, justifica um olhar retrospectivo.

Para isso, importa começar por recordar que em 1967 a NATO efetuou uma revisão profunda do seu conceito estratégico, introduzindo a doutrina da *resposta flexível*, que previa respostas graduadas, envolvendo inicialmente apenas armas convencionais e só numa fase posterior armas nucleares. Foi esse conceito estratégico que deu origem à criação da *Standing Naval Force Atlantic* (STANAVFORLANT), em 14 de dezembro de 1967, e da *Naval On Call Force in the Mediterranean* (NAVOCFORMED), em 28 de maio de 1969. A STANAVFORLANT era uma força naval permanente, com a participação da quase totalidade dos Aliados com costa atlântica, cinco dos quais em regime permanente (Alemanha Ocidental, Canadá, Estados Unidos, Holanda e Reino Unido), rodando entre si, numa fase inicial, o comando da força. Os

restantes aliados (designadamente, Bélgica, Dinamarca, Noruega e Portugal – a que se juntaram, posteriormente outros países que foram aderindo à NATO) integravam a força por períodos que oscilavam, normalmente, entre quatro a seis meses por ano. A NAVOCFORMED era uma força naval não permanente, também com comando rotativo e constituída, essencialmente, pelos Aliados da bacia do Mediterrâneo.

Cabe aqui referir que a ideia de constituição destas forças já vinha a germinar há alguns anos no *Supreme Allied Commander Atlantic* (SACLANT), em Norfolk (EUA). Um dos seus principais mentores foi o Almirante G. Colbert (*US Navy*), que chefiava a Divisão de Planeamento e Operações do SACLANT e que elencou, na altura, os seguintes objetivos para a STANAVFORLANT:

- Manter um elevado nível de proficiência na tática naval, através do treino multi-

nacional das unidades navais e das suas guarnições;

- Demonstrar, de forma contínua e visível, a solidariedade da NATO, mostrando as bandeiras das várias marinhas, em atuação combinada;
- Estar disponível para empenhamento imediato, em caso de risco ou ameaça;
- Constituir um elemento inicial de intervenção, a partir do qual se poderia formar uma força naval mais poderosa.

A STANAVFORLANT foi ativada pela primeira vez em 13 de janeiro de 1968, em Portland (Reino Unido), integrando quatro navios: os contratorpedeiros *Holder* (norte-americano), *Holland* (holandês) e *Narvik* (norueguês), além da fragata britânica *Brighton*. A estes navios juntaram-se, poucas semanas após a ativação da força, mais duas unidades navais: o contratorpedeiro canadiano *Gatineau* e a fragata da Alemanha

Fragata Almirante Magalhães Corrêa navegando nos fiordes da Noruega, integrada na STANAVFORLANT, em 1981.





Ocidental *Koln*. Portugal foi o país seguinte a juntar-se à força, logo no ano imediato, com a integração da fragata *Almirante Pereira da Silva*, em 12 de maio de 1969. Refira-se que as três fragatas dessa classe tinham sido cofinanciadas pela NATO, na condição de serem empregues exclusivamente no quadro da Aliança Atlântica. O ano de 1973 assinalou outro marco na participação lusa na STANAVFORLANT, uma vez que o cargo de chefe do estado-maior da força foi, pela primeira vez, ocupado por um oficial português: o capitão-de-fragata Cardoso Tavares.

Desde então, a Marinha foi participando nesta força naval permanente por períodos de cerca de quatro meses por ano – inicialmente com as fragatas da classe *Almirante Pereira da Silva* e, a partir de 1983, com as fragatas da classe *Comandante João Belo*.

Nessa altura, *i.e.*, em plena guerra fria, as unidades navais portuguesas integradas na STANAVFORLANT exercitavam conceitos essencialmente defensivos, tendo em vista a proteção dos corredores de navegação transatlânticos, designadamente, de comboios de navios transportando reforços militares para a Europa (com foco nas táticas de luta anti-submarina e anti-aérea), não descurando, contudo, planos de operações contemplando uma eventual confrontação direta no mar.

Um dos aspetos mais interessantes da STANAVFORLANT era o facto de os navios integrarem a força numa base de igualdade, independentemente da dimensão de cada marinha. Havia naturais diferenças de idade, de valor combatente e de capacidades entre as várias unidades navais, mas, uma vez integradas na força, todas contribuíam o melhor que podiam para o desempenho global. Verificava-se, até, que as guarnições dos navios com menores capacidades se empenhavam em potenciar ao máximo o desempenho dos seus navios. Como referiu o comodoro F. J. Haver Droeze (Marinha Holandesa), comandante da STANAVFORLANT em 1986/87:

Fragata Comandante Roberto Ivens, integrada na STANAVFORLANT, num exercício de aproximação para reabastecimento, no Golfo da Biscaia, em 1985.



“Nenhum marinheiro de nenhuma nação quer ser pior do que os outros e eu testemunhei, continuamente, as guarnições dos navios menos modernos «darem o litro» para mostrar que conseguiam desempenhos ao nível dos «Rolls Royces». Não sei se estas declarações foram feitas a pensar nas guarnições dos navios portugueses, mas elas assentavam-lhes na perfeição.

Entretanto, com a queda do muro de Berlim, em novembro de 1989, e a posterior dissolução do Pacto de Varsóvia, em março de 1991, a NATO alterou a sua estratégia, passando de um conceito restrito de defesa (associado à *resposta flexível*) para um conceito alargado de segurança, visando a prevenção de conflitos e a atuação fora de área (*i.e.*, para além das áreas de atuação tradicionais da NATO: o Atlântico e o Mediterrâneo), numa conceção de fronteira de segurança mais alargada do que a fronteira literal. Usando a gíria informática, o ano de 1991 testemunhou a evolução da NATO 1.0 para a NATO 2.0.

Nesse mesmo ano e pela primeira vez desde a sua criação em 1949, a NATO envolveu-se numa operação real, uma vez que

durante a guerra fria os meios e as forças da Aliança somente participaram em exercícios. Foi a operação SOUTHERN GUARD, desencadeada durante a primeira guerra do Golfo (Inverno de 1991), que envolveu a NAVOCFORMED, contando com a participação da fragata portuguesa *Comandante Sacadura Cabral*. Pouco depois, confrontada com os crescentes desafios na sua fronteira setentrional, a NATO reconfigurou a NAVOCFORMED de forma a que constituísse a segunda força naval permanente da Aliança, passando a designar-se *Standing Naval Force Mediterranean* (STANAVFORMED).

Entretanto, também em 1991, a Marinha viu serem aumentadas ao seu efetivo as fragatas da classe *Vasco da Gama* que – com as suas modernas capacidades de comando e controlo, os seus sofisticados sensores e sistemas de armas, e os seus versáteis helicópteros orgânicos (apenas integrados a partir de 1995) – permitiram potenciar o desempenho nacional nas forças navais da NATO, como ficou comprovado com a primeira atribuição da *Vasco da Gama* à STANAVFORLANT logo em 1992. Porém, o salto qualitativo então conseguido não se deveu apenas à evolução tecnológica, mas, também, à potenciação da formação e do treino, conseguida, em grande parte, pela parceria com a *Royal Navy*, que permitiu, desde 1991, o recurso ao *Flag Officer Sea Training*, que tem vindo a proporcionar, desde então, um treino de excelência e de grande exigência às unidades navais nacionais.

Tudo isso permitiu que Portugal passasse a integrar o restrito número de Aliados com capacidade para comandar, em regime de rotação, as forças navais permanentes da NATO, o que aconteceu pela primeira vez em 1995/96, conforme relatarei no próximo artigo.



Fragata Vasco da Gama na primeira integração de um navio da sua classe na STANAVFORLANT, em 1992.





# ASSISTÊNCIA HUMANITÁRIA A MOÇAMBIQUE

Após um percurso marítimo de alguns dias, o ciclone tropical Idai atingiu a costa central de Moçambique, na região da cidade da Beira, na noite de 14 para 15 de março de 2019, com trajetória para o interior. O ciclone, com ventos na ordem dos 200 km/h, trouxe grande destruição à sua passagem causando incalculáveis danos e inundações, colocando milhares de Moçambicanos isolados, sem casa e sem acesso a bens de primeira necessidade. O número oficial de vítimas foi aumentando dia a dia com o abaixamento do nível das águas dos rios e a remoção dos escombros.

## ABSTRACT

Mid-March, tropical storm Idai hit Beira district in Mozambique, leaving behind a trail of destruction and flooding.

Shortly after the Portuguese Immediate Reaction Force (IRF) was activated to perform a Humanitarian Assistance/Disaster Relief operation. Among the military, 25 marines (Fuzileiros) were deployed, taking with them a dozen Light Inflatable Boats (LIB) and AUV. Those assets were precious to carry medical teams, goods and food to identified isolated areas along Buzi river and to perform reconnaissance and SAR operations.

Upon major roads reopening due to the lowering of the river's water levels, most of the IRF members returned to Portugal.

It should be highlighted the cooperation with the Indian Navy, mainly in air reconnaissance and SAR operations.

## PROJEÇÃO

A Força de Fuzileiros Nº 1 (FFZ1, adiante designada por Força) encontra-se atribuída à Força de Reação Imediata (FRI) durante o ano de 2019 – é a sua Componente Anfíbia – estando pronta para ser empregue em 48 horas.

A 19 de março a Força recebeu ordens para se preparar para uma possível operação de assistência humanitária em apoio à catástrofe moçambicana. Nesse mesmo dia iniciou-se o processo de análise de missão: identificação da tipologia de tarefas que poderiam ser atribuídas; identificação dos militares elegíveis para participar nela; e contentorização do material necessário para este tipo de operações. Menos de um dia depois recebeu ordem para projetar 25 fuzileiros para Moçambique.

Sob o comando do Coronel Paraquedista Sobreira, a FRI embarcou num C-130 na madrugada do dia 21 de março. Neste voo foram projetados 40 militares dos três Ramos das Forças Armadas e o material essencial à missão, nomeadamente os meios de comunicações, as rações de combate, a água e, inevitavelmente, os botes da Força de Fuzileiros. A chegada ao aeroporto da cidade da Beira ocorreu em 22 de março pelas 16h00.

## OPERAÇÕES

Durante o dia 23 de março foram realizadas diversas reuniões de coordenação e *briefings* de situação por forma a garantir um panorama situacional atualizado que permitisse o emprego da Força de Fuzileiros de forma adequada, a fim de desenvolverem ações diferenciadoras com foco na missão atribuída, incidindo no resgate de cidadãos em perigo e em fazer chegar ajuda alimentar e medicamentosa às pessoas que se encontrassem mais isoladas. Rapidamente se concluiu que a principal linha de comunicação com as zonas mais isoladas seria através de rios, pelo que neles se direcionou o foco de emprego da Força. Foi utilizado o porto de pesca da Cidade da Beira como porto de abrigo para os botes e, a partir daí, projetaram-se as patrulhas multidisciplinares para prestar o máximo e mais diferenciado apoio possível.

As operações da Força iniciaram-se no dia 24 e prolongaram-se até ao dia da retirada, 30 de março. Foram 7 dias de intensa atividade onde se desenvolveram diversas ações de apoio à população mais afetada de Moçambique, merecendo destaque as seguintes:

## AÇÕES DE RECONHECIMENTO

A área sinistrada foi objeto de diversos tipos de reconhecimento, merecendo realce o reconhecimento aéreo com apoio de



aeronaves da Marinha Indiana, que permitiu identificar ao longo do Rio Buzi diversas zonas onde a ajuda só chegava através desses meios, sendo avaliada a possibilidade de lá chegar com os botes de assalto. Paralelamente foram realizados reconhecimentos com o apoio de veículos aéreos não tripulados da Força, o que permitiu identificar, 60 km a norte da Cidade da Beira, uma linha de comunicação fluvial, o único acesso então possível a uma zona com elevada densidade populacional – cerca de 7000 habitantes.

### AÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

A Força projetada para Moçambique dispunha de duas equipas de busca e salvamento (SAR). Porém, após a chegada, verificou-se que as ações SAR se encontravam em fase terminal, face à pronunciada descida do nível das águas entretanto ocorrida. Ainda assim, houve duas solicitações neste quadro. A primeira ação decorreu durante um reconhecimento aéreo – foi identificada uma mulher com sinais evidentes de fraqueza e necessidade de apoio. O Sargento FZ Faustino, que se encontrava embarcado na aeronave indiana em apoio à ação de reconhecimento, prontamente se voluntariou para executar o resgate. O salvamento foi um sucesso, tendo a mulher sido evacuada na aeronave para o aeroporto da Cidade da Beira e posteriormente encaminhada para a zona dos cuidados médicos. A segunda ação consistiu na localização de um cidadão português, o Sr. Sequeira, que se encontrava incontactável desde o dia da passagem do ciclone. A família pediu o apoio ao Consulado português e a Força desenvolveu um plano de ação para o tentar localizar. A operação foi bem sucedida, já que após cerca de três horas de patrulhamento apeado na zona estimada para a localização do cidadão português ele foi encontrado. A equipa prontamente disponibilizou um telefone satélite para que o Sr. Sequeira pudesse contactar a família e informar que se encontrava tudo bem. Este cidadão acabou por retrair com a equipa para a cidade da Beira, a fim de poder passar algum tempo com a família.

### DISTRIBUIÇÃO DE AJUDA ALIMENTAR

A Força tentou operar onde, até então, apenas os meios aéreos eram capazes de o fazer. Foram localizadas quatro aldeias onde, volvidos mais de 7 dias da passagem do ciclone, ainda não tinha chegado qualquer ajuda. Nessas zonas mais isoladas foram distribuídos cerca de 10 000 kg de ajuda alimentar (massa, arroz, cereais, bolachas de elevado valor energético e água engarrafada), tendo sido necessário percorrer aproximadamente 3500 km em águas fluviais. Paralelamente ao apoio direto aos mais afetados pelo ciclone, eram realizados levantamentos das neces-



sidades mais prementes e do estado geral da povoação visitada. De uma forma geral, verificou-se a necessidade urgente de água, comida e apoio médico.

### EDUCAÇÃO COMUNITÁRIA PARA A SAÚDE

Nas aldeias visitadas pelos Fuzileiros verificou-se que as populações consumiam água diretamente do rio ou de fontes insalubres. Considerando o efeito prejudicial para a saúde desta prática, foi desenvolvido um protocolo, com o apoio de um Major Farmacêutico do Exército, por forma a ensinar a população local a utilizar uma solução de cloro – aumentava-se assim a qualidade da água e preveniam-se doenças infetocontagiosas. Uma vez ensinado o processo, deixava-se em cada aldeia uma solução de cloro que permitisse desinfetar cerca de 4000 litros de água. Estas ações foram desenvolvidas em três aldeias distintas.

### PROJEÇÃO DE EQUIPAS MÉDICAS

A equipa médica da FRI reforçava periodicamente as equipas dos botes, por forma a realizar um levantamento do estado sanitário das zonas mais isoladas e prestar cuidados de emergência. Essas avaliações eram depois reportadas às organizações responsáveis que, dependendo do estado de cada localidade, assim geravam apoios diferenciados. Na globalidade das aldeias visitadas foram identificados inúmeros casos de pessoas com diarreia e observadas diversas pessoas com problemas nos pés.

### DEVER CUMPRIDO

No dia 29 a Força recebeu ordens para regressar a Portugal e terminar as atividades de apoio. Durante o dia 30 foi contentorizado todo o material e efetuada uma reunião no Cento de Crise estabelecido no aeroporto da Cidade da Beira, para garantir a correta passagem de toda a informação recolhida pela Força durante as atividades desenvolvidas.

Para trás ficavam as missões realizadas – de reconhecimento, de busca e salvamento, de apoio técnico e sanitário, de distribuição de alimentação e medicamentos e de desenvolvimento de um plano de educação comunitária para o consumo de água. A Força de Fuzileiros sente-se orgulhosa pelo trabalho desenvolvido e os seus elementos comungam o sentimento de dever cumprido. Em poucas horas foi projetada uma capacidade diferenciadora e apenas em poucos dias de atividade, fez-se chegar, a quem mais precisava, algum apoio e muita alegria.



Colaboração do **COMANDO DO CORPO DE FUZILEIROS**



# NRP ÁLVARES CABRAL

## INICIATIVA MAR ABERTO 19.1

### 2ª PARTE



Após a passagem por Cabo Verde, Camarões e S. Tomé e Príncipe, faltavam Angola e o exercício *Obangame Express*, promovido pelo AFRICOM, o Comando das Forças Armadas americanas para o continente africano.

#### ABSTRACT

This is the second and last article on the *Alvares Cabral* frigate mission. She embarked Angolan Marines and Midshipmen to give them TTP skills and on-job training, due to the lack of local assets. The Marines would be involved in Obangame Express exercise shortly after.

The ship did a port visit to Lobito where she got involved in the Portuguese PR official visit to Angola and held a reception to more than 430 Portuguese citizens.

In the GoG the ship participated, for 6 days, in the Obangame Express 19 exercise, either being the target of boardings, or performing boarding and medical operations.

After a 3-day logistic stop at Abidjan, Ivory Coast, the ship returned to Portugal. Both the MOD and the CNO showed up at the arrival moment at the Lisbon Naval Base.

#### ANGOLA I

O navio suspendeu de São Tomé no dia 25 de fevereiro e rumou a Sul, em direção a Luanda. Pelo caminho havia que cumprir com um plano de cooperação gizado com a Marinha de Guerra Angolana, que envolvia os seus Guardas-Marinhas (GMAR) e os Fuzileiros Navais. A 28 de fevereiro a fragata fundeou ao largo do Ambriz para embarcar a força de Fuzileiros Navais, o Comandante da Brigada de Fuzileiros Navais e o Comandante da Escola de Fuzileiros. O objetivo do embarque destes elementos era a familiarização com o navio e o treino através da simulação do seriado previsto para o exercício *Obangame Express 19*.

No dia 2 de março o navio praticou o Porto de Luanda, pela primeira vez nesta missão. Aí procedeu-se ao embarque de 12 GMAR angolanos que foram rapidamente integrados nas rotinas de bordo, embora de forma diferente daquela que havia sido feita com os Fuzileiros, já que os objetivos eram diferentes. Para

os GMAR havia que adquirir experiência de mar e observar e treinar “on job” técnicas, táticas e procedimentos até então apenas teorizados em sala de aula.

Após dois dias de mar, o navio regressou a Luanda e desembarcou todos os elementos da Marinha angolana – os Fuzileiros e os GMAR. Uns levavam na “bagagem” cinco dias de exercícios de abordagem, os outros, inúmeras séries de treino interno (incêndios, alagamentos, navegação em águas restritas e ações de busca e salvamento).

#### ANGOLA II

O navio largou de Luanda a 5 de março, de forma a atracar no Lobito no dia seguinte. São 200 milhas náuticas que se fazem em pouco mais de uma noite de viagem. No Lobito há que ultimar os preparativos para receber a bordo o Presidente da República Portuguesa (PR) e Comandante Supremo das Forças Armadas, Professor Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, que se encontrava a efetuar uma visita de Estado a Angola.



Fotos NRP Álvares Cabral





Navio-Patrolha nigeriano NNS Centenary a ser alvo de boarding.

A 7 de março não só se recebeu a bordo o PR mas também foi dada, no âmbito do estreitamento dos laços com a jovem república, uma recepção a bordo para a comunidade portuguesa residente na zona sul de Angola – compareceram ao evento mais de 430 cidadãos portugueses.

Uma vez reabastecido o navio e cumprido o programa que trouxera a fragata até Angola, era hora de largar e, desta vez, rumar a Norte. O próximo objetivo na agenda era um exercício combinado e conjunto no Golfo da Guiné (GoG), local onde continuam a ocorrer amiúde casos de pirataria marítima.

## OBANGAME EXPRESS 19 (OE19)

O *Exercício Obangame Express* é um exercício anual no GoG, centrado na cooperação regional (África Central e Oeste) e na interoperabilidade, para reforçar a segurança marítima que envolve, em parceria, os Estados marítimos da África Ocidental, os Estados Unidos e as Marinhas euro-atlânticas; os objetivos são, portanto, similares aos da Iniciativa Mar Aberto, mas de âmbito mais global e com mais meios. É conduzido pelo *U.S. Naval Forces Europe-Africa/U.S. 6th Fleet*, e decorre numa vasta área que vai

desde a costa do Senegal até Angola; os meios são, porém, divididos por várias sub-áreas de atuação.

Ao NRP *Álvares Cabral* coube-lhe a área junto ao Benin, ao Togo e à Nigéria. Durante seis dias o navio cooperou com navios das Marinhas ribeirinhas, ora simulando ser um navio alvo de abordagem, ora enviando equipas de abordagem a esses navios. Nessas interações estavam incluídas simulações de emergência médica, nas quais as equipas eram levadas a tomar decisões sob elevada pressão e avaliadas em conformidade.

Quando o seriado definido para o exercício OE19 chegou ao fim, o navio rumou ao último porto da Iniciativa – Abidjan, na Costa do Marfim.

## COSTA DO MARFIM E O REGRESSO

A paragem em Abidjan, de 22 a 25 de março, é fundamentalmente por motivos logísticos, já que é necessário reabastecer de combustível e de géneros para a próxima e última tirada, que levará o navio de volta à BNL.

Na derradeira derrota manteve-se o foco no treino interno, levando-se a cabo exercícios de séries mais complexas, fruto da evolução da guarnição ao longo da missão. Realizou-se uma Condição Geral 7 – Postos de Emergência, onde se simulou um incêndio descontrolado nas casas das máquinas e uma Condição Geral 1 – Postos de Combate em panorama multi-ameaça – aérea, superfície e subsuperfície.

75 dias depois, com mais de 1750 horas de missão e 1330 de navegação, com um total de 11.500 milhas percorridas, 8 portos visitados num total de 5 países diferentes, o sentimento é o de missão cumprida neste regresso à BNL, ocorrido a 6 de abril.

O Ministro da Defesa Nacional, acompanhado pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, estiveram presentes neste “regresso a casa”, à semelhança do que havia acontecido aquando da partida a 22 de janeiro; e voltaram a cumprimentar, individualmente, estes 159 homens e mulheres “marinheiros no mar e embaixadores de Portugal em terra”.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ÁLVARES CABRAL**



# NRP CORTE-REAL

## GRUPO AERONAVAL CHARLES DE GAULLE

O NRP *Corte-Real* participou, no período de 27 de fevereiro a 18 de março de 2019, numa missão de escolta ao porta-aviões francês *Charles de Gaulle*, tendo integrado a TF 473, numa operação designada “Grupo Aeronaval Charles De Gaulle 2019” (GAN19).

O primeiro empenhamento operacional do porta-aviões francês desde 2016, que decorre de março a julho de 2019, integra escoltas de diferentes nacionalidades e tem planeado navegar no mar Mediterrâneo, no mar Vermelho, no Oceano Índico e na região da Ásia-Pacífico. Além da capacidade militar do porta-aviões *Charles de Gaulle* para intervir em defesa dos interesses de França e da Aliança Atlântica, fará também parte da sua missão a cooperação bilateral com os países parceiros envolvidos.

O empenhamento da *Corte-Real* teve como objetivo assegurar a proteção antissubmarina do porta-aviões, numa operação que visa “contribuir para o esforço de segurança internacional em teatros de operações específicos, estreitar o relacionamento militar com a Marinha francesa e contribuir para a segurança marítima no mar Mediterrâneo”. Assim, ao longo de 20 dias de missão, o navio cumpriu a fase de integração na força-tarefa, participando num intenso programa de treino operacional, que contou com a participação de meios navais e aéreos de diferentes marinhas aliadas – França, Itália, Dinamarca e EUA.

No final da missão, somaram-se 484 horas de missão, 424 horas de navegação, 18 horas de voo por parte do helicóptero orgânico e 5325 milhas náuticas percorridas.

### LARGADA DE LISBOA E VISITA AO PORTO DE TOULON

O navio largou da Base Naval de Lisboa, com um efetivo total de 197 militares, incluindo destacamento de helicópteros, equipa de segurança, equipa de mergulho, equipa médica e um piloto formador para ministrar o curso de piloto tático a dois pilotos alunos. Do efetivo total, salienta-se o embarque de 9 formandos do Curso de Formação de Praças, de diferentes classes, para a realização do seu estágio de embarque. Este foi também um desafio para toda a guarnição do NRP *Corte-Real*, não só pela componente formativa, mas principalmente pela responsabilidade de integrar militares naquele que foi o seu primeiro contacto com a vida a bordo.

Após uma integração de três meses na *Standing NATO Maritime Group 1* no semestre anterior, a missão constituiu-se como uma excelente oportunidade de treino, partilha de conhecimento e integração dos novos elementos a bordo, sendo de realçar a existência de um considerável número de elementos-chave a efetuar a sua primeira missão a bordo. Assim, o trânsito até à Base Naval de Toulon caracterizou-se por um intenso programa de treino interno, visando manter e criar proficiências e testar graus de prontidão e resposta.

No período de 3 a 5 de março, no âmbito da integração da força-tarefa, o navio visitou o porto de Toulon, França, uma cidade claramente assinalada pela vivência naval e principalmente pela comunidade de militares da Marinha Francesa.

O início da operação ficou marcado pela participação dos militares portugueses numa conferência de planeamento na Base Naval de Toulon, no dia 4 de março, estabelecendo-se o primeiro contacto com o *staff* da TF473 e com as restantes unidades participantes. Esta *Pre-sail Conference* envolveu ainda várias reuniões setoriais, para



coordenação e discussão de aspetos de planeamento e execução da missão, nas mais diversas áreas.

O Comandante do navio apresentou cumprimentos protocolares a entidades militares e civis de Toulon e marcou presença, conjuntamente com os comandantes dos outros navios da força, num almoço a bordo do *Charles de Gaulle* oferecido pelo CTF 473, CALM Olivier Lebas.

### VISITA DO ALMIRANTE CEMA E AMN

Logo após a largada da Base Naval de Toulon, no dia 5 de março, o navio teve a honra de receber a bordo a visita do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Mendes Calado. Fizeram parte da agenda da visita a integração do GAN19, uma pequena demonstração de capacidades e o convívio com a guarnição do NRP *Corte-Real*.

### ÁREA DE OPERAÇÕES NO MEDITERRÂNEO

O período de 5 a 8 de março foi caracterizado pela fase “*Warm Up*”, um período de adaptação e adestramento dos navios da força-







-tarefa, com vista à sua integração plena e interoperabilidade. De salientar que as manobras e conceitos táticos associados à escolta de um porta-aviões, distintos na sua essência e na sua concretização dos habitualmente praticados, tiveram de ser executados e testados (de dia e de noite) por forma a certificar os navios nessas funções. A *Corte-Real* foi o primeiro navio da força a ser considerado certificado, tendo constituído uma oportunidade e experiência únicas para as equipas da ponte e do centro de operações.

Durante esta primeira fase, o navio desempenhou as exigentes funções de *Anti-submarine Warfare Commander* (ASWC), tendo ainda realizado, para além das ações de escolta, ações de defesa aérea, luta de superfície (*counter-harassment*), luta antissubmarina, reabastecimento no mar e operações de voo, nomeadamente com o meio orgânico em configuração *Dipper*. As qualificações táticas, *Operational Flying Training* (OFT), dos futuros *Flight Commanders*, já iniciadas no trânsito para Toulon, continuaram durante esta fase, adestrando o navio na prática e exigência das operações de voo e proporcionando a formação dos pilotos junto do grupo do porta-aviões.

Terminada a primeira fase, os navios iniciaram o trânsito em força para o mar Mediterrâneo Oriental cruzando os estreitos de Bonifácio e de Messina. Neste início de trânsito realizou-se um exercício de oportunidade (PASSEX) com o porta-aviões italiano ITS *Garibaldi* com o objetivo de proporcionar interação entre os dois porta-aviões, com foco no treino de defesa aérea. No dia 9 de março, após a passagem do estreito de Messina, foi realizado um exercício de luta antissubmarina, com a duração incomum de 24 horas, com a participação do submarino da marinha italiana ITS *Venuti*.

Integraram a TF 473, para além do NRP *Corte-Real*, os seguintes meios navais: FS *Charles de Gaulle*, FS *Marne*, FS *Forbin*, FS *Latouche Treville*, FS *Surcouf*, FS *Provence*, FS *Amethyste*, HDMS *Niels Juel* e ITS *Carabiniere*.

## VISITA DO CTF 473 E DESINTEGRAÇÃO DO GAN19

A desintegração do NRP *Corte-Real* do GAN19 foi assinalada pela visita ao navio do CTF 473, CALM Olivier Lebas, na manhã do dia 11



de março. O Comandante e guarnição do NRP *Corte-Real* tiveram a oportunidade de demonstrar ao Comandante do grupo-tarefa as suas capacidades, coesão e resposta rápida a qualquer sinistro.

Após desintegração da força e durante o trânsito para Lisboa, o navio teve ainda a possibilidade de contribuir para o conhecimento situacional marítimo da NATO, integrando a Operação *Sea Guardian* em apoio associado.

## CONCLUSÃO

A presença da fragata portuguesa *Corte-Real* no mar Mediterrâneo permitiu representar Portugal no quadro dos compromissos assumidos de defesa e segurança cooperativa e coletiva, apoiando a ação externa do Estado. Em suma, foi com a sensação de dever cumprido que os 197 militares da *Corte-Real* atracaram na Base Naval do Alfeite, no dia 18 de março, concluindo uma importante missão para a satisfação dos compromissos internacionais assumidos por Portugal no quadro da cooperação naval luso-francesa.

Resta apenas desejar votos de uma boa missão ao FS *Charles de Gaulle* e a todos os navios escolta que com ele navegarão até julho de 2019.

Colaboração do **COMANDO DO NRP CORTE-REAL**





# TREINAR COMPETÊNCIAS: O SIMULADOR COMO CAMPO DE TREINO

*“Se quer ir rápido, vá sozinho. Se quer ir longe, vá em grupo”*

Provérbio africano

Navegar num mar repleto de um número crescente de navios implica ter a preocupação permanente com a segurança da navegação. Garantir que o navio percorre o rumo planeado, sem incidentes, de forma eficiente e cumprindo o planeamento é prerrogativa do comandante. As orientações para esta navegação segura surgem da Organização Marítima Internacional (IMO, do inglês *International Maritime Organization*), com os requisitos para o treino de quem opera no mar ditados pela *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* de 1978 e as suas alterações introduzidas pela *STCW Convention & Code 2010 Manila Amendments*.

Em 2017, foi publicado, na Revista da Armada, o artigo “2017: O ano da mudança para a Gestão de Recursos da Ponte (BRM)” com o objetivo de trazer à luz algumas das principais alterações que estavam a ser introduzidas pela IMO quanto ao treino da consciência do ambiente marítimo, liderança e trabalho em equipa. Este artigo referiu o conceito de Gestão de Recursos da Ponte (BRM, do inglês *Bridge Resource Management*), assinalando a importância de treinar competências para potenciar o nível de proficiência dos elementos que operam em contexto marítimo.

O presente artigo é o primeiro de um conjunto de cinco destinados a abordar as principais competências em que assenta o BRM e a demonstrar a importância do treino em simulador quando se treina elementos para operar em contexto marítimo. Neste primeiro artigo, o foco será a importância de desenvolver competências não-técnicas nos militares embarcados, recorrendo aos simuladores existentes na Marinha como ferramentas essenciais a esse desenvolvimento.

## SIMULADOR E O TREINO DE EQUIPAS

Estar-se desperto para a importância do treino é algo inerente à realidade de estar embarcado num navio. O treino é um aspeto obrigatório da preparação da guarnição, podendo esse treino acontecer em situação real ou simulada. Apenas com este treino

todos conseguem estar prontos para participar nas diferentes operações do navio e executar as tarefas imprescindíveis para evitar o acidente ou incidente no mar ou atuar de imediato se ele acontecer.

Costuma utilizar-se a expressão “treino duro, combate fácil” e é assim que devemos olhar o treino para preparar um navio para navegar. Desenvolver esquemas de treino que “puxem” pela guarnição, que a façam testar os seus limites aos mais diversos níveis, garantindo que todas as equipas estão a evoluir sem que ninguém corra riscos desnecessários são os objetivos que devem estar em cima da mesa quando se pensa o treino.

Treinar equipas para andar no mar implica exigir-lhes níveis elevados de resposta. Afinal, de que outra forma se conseguirá dar resposta plena caso o navio sofra uma ameaça submarina ou aérea? Mas querer garantir que as equipas estão treinadas para a missão real implica gastos e nem sempre a operação de navios está livre de constrangimentos. É aqui que entra o treino em simuladores, fundamental para reduzir custos de operação de navios, mas garantindo que se consegue treinar a grande maioria dos cenários que as equipas irão encontrar na realidade.

Todos já passámos por algum tipo de treino e bem conhecemos a realidade em que, quando não conseguimos ligar o que estamos a treinar com a realidade, perdemos a motivação e o treino deixa de ter significado ou importância para nós. Quando se pretende diminuir o efeito do erro humano nas operações navais, nunca se pode perder a linha condutora entre o que é treinado e a realidade, para se garantir a motivação das equipas e que os objetivos do treino são alcançados e transferidos para as missões reais.

Um esquema de treino bem-sucedido deve garantir um conjunto de aspetos: (1) objetivo do treino conhecido por todos; (2) critérios de avaliação objetivos comunicados a todos os elementos da equipa; (3) observação do desempenho individual e da equipa; (4) avaliação desse desempenho com base nos critérios definidos, e (5) garantia de *feedback* no final do treino, tanto a nível individual como da equipa.





Quando se entra um porto como o de Lisboa, repleto de pequenas embarcações que se atravessam no percurso do nosso navio, a margem de erro é mínima. Não é nessa situação que vamos ensinar os elementos mais novos nem treinar a equipa pela primeira vez. É para isso que os simuladores podem ser utilizados: para construir equipas coesas, focadas nos seus objetivos, em que todos os indivíduos se conhecem bem e conseguem antecipar as reações dos camaradas e ler bem o que se passa fora do navio.

Mais, para além de todos estes aspetos, um simulador permite preparar uma equipa para funcionar segundo as competências em que assenta o BRM: consciência situacional, tomada de decisão, comunicação e liderança, apenas para destacar as principais. No fundo, temos à disposição todas as condições para ter o BRM a funcionar em pleno, com equipas motivadas construindo as melhores atitudes e comportamentos, trabalhando de forma coordenada, auxiliando na decisão do comandante do navio e promovendo a participação de todos.

## O SIMULADOR E AS COMPETÊNCIAS NÃO TÉCNICAS

Conforme já foi referido anteriormente, um simulador tem a grande vantagem de podermos treinar equipas com custos mais reduzidos que uma operação real e garantindo a segurança dos seus elementos. Quando pensamos num simulador de navegação ou num simulador do centro de operações de uma fragata, as primeiras aprendizagens que nos vêm à cabeça são as referentes à componente técnica de estar numa ponte ou num centro de operações. Nem sempre nos lembramos que qualquer um desses simuladores nos permite treinar e adquirir as melhores atitudes e os comportamentos mais adequados para funcionarmos em equipa, correspondermos às solicitações do nosso comandante e conseguirmos um “GOOD” no treino da nossa equipa.

Quando treinamos equipas podemos focar-nos no treino dos seus conhecimentos (apostando no desenvolvimento da componente

técnica) ou focar-nos no treino de atitudes e de comportamentos (apostando no desenvolvimento da componente não técnica). E será o desenvolvimento efetivo dessas atitudes e comportamentos que permitirá, por um período mais alargado de tempo, garantir que as aptidões técnicas desenvolvidas pelos indivíduos não se perdem.

A nossa realidade consegue já garantir algum treino deste tipo de competências... Ao treinar a guarnição de um navio, aposta-se no desenvolvimento da competência de liderança dos diferentes chefes de equipa. Treinam-se as vias de comunicações em diferentes cenários e desenvolvem-se os procedimentos (inerentes aos comportamentos) essenciais a cada tipo de operação. Desenvolvem-se as capacidades de *briefing* e de *debriefing* para que todos consigam receber a mensagem no menor número de palavras possível. Enfim, são diferentes aspetos do BRM que já são comuns no nosso treino, mas sem que se pense neles como competências não-técnicas.

Ter simuladores disponíveis, para treinar todos estes aspetos são os elementos que podem diferenciar a nossa estrutura de treino e permitir obter melhores resultados a longo prazo, se se olhar as atitudes e os comportamentos de todos os elementos do navio. Apenas as atitudes e os comportamentos adequados a todas as situações, esteja o navio a navegar em “águas calmas” ou a ser atacado de todas as frentes, permitem diminuir o erro humano e garantir que o sucesso das equipas perdura por mais tempo.

  
**Sandra Cavaleiro**  
1TEN TSN-QUI

### No próximo artigo...

Operar em contexto marítimo implica ter a consciência de onde o navio se encontra, de quem rodeia o navio e do espaço disponível para as manobras que são necessárias. Esta é a consciência situacional, o alicerce do BRM, e a competência sem a qual não é possível tomar decisões, comunicar ou liderar uma equipa. Este será o tema do próximo artigo.



# 100 ANOS ATRÁS, UM OFICIAL DE MARINHA PRESIDENTE DA REPÚBLICA

## ALMIRANTE CANTO E CASTRO

### UM DEFENSOR DA ORDEM E DA LEGALIDADE NA REPÚBLICA

Uma constante dedicação à Marinha, um grande gosto pela vida no mar, uma renitente postura de cumprimento perante as hierarquias e a disciplina. Poderíamos assim classificar a atitude e o comportamento do almirante Canto e Castro ao longo da sua vida. O jornalista e escritor Maurício de Oliveira testemunhou o seu “drama”: um monárquico investido no cargo de Presidente da República num clima de guerra civil, defensor das instituições republicanas, que contribuiu para o derrube da efémera Monarquia do Norte.

#### INÍCIO DA CARREIRA MILITAR

João do Canto e Castro Silva Antunes nasceu em Lisboa, a 19 de maio de 1862. Era filho de José Ricardo da Costa da Silva Antunes, general de brigada do Exército, e de Maria da Conceição do Canto e Castro Mascarenhas Valdez. Na ascendência de Canto e Castro afirma-se uma linha aristocrática, conservadora e defensora da Monarquia Absolutista<sup>1</sup>. O seu bisavô, Manuel Caetano de Mancelos, fora alcaide-mor do Crato e cavaleiro da Ordem de Avis, e uma familiar fora mesmo camareira da rainha D. Carlota Joaquina, acompanhando-a na ida da Corte para o Brasil.

Frequentou, com distinção, o Colégio Luso-Britânico no Palácio dos Guiões (Príncipe Real), onde completou o ensino básico, se cruzou com Alfredo Keil e se tornou amigo de João Chagas, também aluno da instituição; mais tarde haveria de transportar este último para o degredo, em Angola, no ano de 1893, quando comandava o navio *S. Tomé*.

Canto e Castro ingressa como aspirante na Real Escola Naval, a 10 de novembro de 1881. Desde o início é reconhecido, nas suas funções navais, pela Monarquia, nos reinados de D. Carlos e de D. Manuel II. Canto e Castro integrava-se entre os oficiais da Marinha provenientes de famílias aristocráticas. Este tornara-se um padrão social: oficiais de ascendência nobre que ingressavam na Marinha para comandar navios ou unidades em terra. Um tal estatuto social irá perdendo relevo na transição para o século XX e, sobretudo, durante a Primeira República, quando esses cargos passarem a ser exercidos por elementos vindos de uma camada burguesa urbana, sem tradições ou ligações militares.



Foto Arquivo Histórico da Marinha

#### PRINCIPAIS COMISSÕES MILITARES

João de Canto e Castro vai para o Oriente prestar serviço em Macau, entre 1884 e 1887, regressando a Lisboa com a patente de segundo-tenente. Recebe o seu primeiro louvor a 4 de junho de 1889, que ficou registado na Ordem Geral do Comandante da Divisão Militar do Índico, pelos trabalhos de levantamento do porto interior da Beira, após ter ficado às ordens do explorador e então Major Serpa Pinto, que acompanha na expedição ao Natal, como capitão-tenente.

Desempenhou o cargo de auxiliar-técnico do comissário português para a delimitação do Congo, em 1890. Reconhecido o seu trabalho pelos governos da Bélgica e de Portugal, é condecorado por ambos os países. De volta a Lisboa é promovido a primeiro-tenente, a 15 de janeiro de 1891. Contraí matrimónio nesse ano com

Mariana de Santo António Moreira Freire Correia Manuel Torres D’Alvim – filha de João Baptista de Torres Aboim e de Joaquina Eça Monteiro e Cunha, família de fidalgos com morada no Palácio Aboim (Martim Moniz) – de quem vem a ter duas filhas.

Entre 1 de junho de 1897 e 6 de fevereiro de 1899 é nomeado comandante da canhoneira *Diu*, tendo-se revelado um marinheiro cuidadoso e metucioso, quando entra sem auxílio de prático no porto de Lourenço Marques, durante a noite. E de 12 de abril de 1901 a 22 de setembro de 1904 assume o comando da canhoneira *Vouga*. Quando desembarca, passa a chefiar a Direção-Geral da Marinha.

#### CARREIRA POLÍTICO-MILITAR NA MONARQUIA

O almirante Ferreira do Amaral será o seu mentor político, propondo-o para governador de Lourenço Marques e deputado no último Parlamento da Monarquia Constitucional, tribuna que Canto e Castro utilizará para defender uma reorganização dos “Exércitos de Terra e do Mar”<sup>2</sup>.

Foram dois os vultos que influenciaram o interesse de João de Canto e Castro pela política: Francisco Joaquim Ferreira do Amaral e Sidónio Pais. É por sugestão de Ferreira do Amaral que, no rescaldo do Ultimato, será nomeado governador dos distritos de Lourenço Marques (1894), Moçamedes (1895) e da Ilha do Príncipe (1896). No primeiro daqueles governos, substitui o então capitão Mouzinho de Albuquerque, por entre uma instabilidade política e social difícil de esconder, no período que se segue a 1890. Em Moçambique adoece e regressa à Metrópole. Restabelecido volta a Moçambique onde tem de enfrentar desafios à sua autori-



dade, por parte das populações locais. Acaba por debelar uma rebelião em 1894, razão pela qual recebe o grau de Cavaleiro da Torre e Espada.

João do Canto e Castro vem a ser eleito deputado pelo círculo de S. Tomé em 1908, nas listas do Partido Regenerador, tendo efetuado o juramento a 16 de maio de 1908. De seguida integrou a Comissão de Marinha (1908, 1909 e 1910) e a Comissão Interparlamentar de Pescarias (1909). Interessavam-lhe, sobretudo, os assuntos marítimos e navais. Pronunciou-se na Câmara Parlamentar representando a Comissão de Marinha, como seu secretário, na sessão de 10 de março de 1909, apresentando um parecer relativamente à proposta de lei nº 1-C que se referia à fixação da Força Naval para o ano de 1910-1911 (sessão de 16 de março de 1910). Fez parte do número de deputados que propõem um voto de pesar pelos deputados Álvaro Penalva (distinto oficial da Marinha nas Campanhas de África) e Marques Pereira (lente da Escola Colonial e especialista em questões ultramarinas), efetuando um discurso que recebeu o apoio geral do Parlamento (sessão de 21 de julho de 1909). Porém, a sua intervenção mais importante como deputado<sup>3</sup> ficou a dever-se à discussão do projeto de lei nº 7, que veiculava a fixação da Força Naval. Canto e Castro defendeu a importância do poder marítimo para defender os interesses do Reino e proporcionar o seu desenvolvimento económico. Nesse sentido, reitera a urgência e a necessidade de Portugal possuir uma marinha de guerra para assegurar a manutenção do Império, na medida em que *“o futuro da nossa nacionalidade está pois no mar.”* (Sessão de 12 de abril de 1910).

É nomeado Chefe de Gabinete do Ministro da Marinha e Ultramar, Augusto de

Castilho, cargo que desempenha entre 4 de fevereiro e 25 de Dezembro de 1908.

## CARREIRA POLÍTICO-MILITAR NA REPÚBLICA

Promovido a capitão-de-fragata a 16 julho de 1910, Canto e Castro integrava a Comissão Técnica da Direção-Geral de Marinha quando, três meses mais tarde, a 5 de outubro é proclamada a República.

Os cargos de comando e chefia que Canto e Castro vai ocupar atestam o respeito que lhe é tributado pela Marinha e pelo Governo da República, apesar da sua simpatia e militância pela Monarquia. De facto, logo a 21 de outubro de 1910, um decreto nomeia Canto e Castro presidente de uma comissão para rever os uniformes; no ano seguinte toma posse como Comandante da Escola de Alunos Marinheiros de Leixões e Chefe do Departamento Marítimo do Norte, onde terá um papel importante no auxílio às populações do Douro durante as cheias.

Em 1912 pretende abandonar a Marinha e fundar um negócio de comissões e consignações, mas não terá êxito nesse projeto. No ano seguinte recebe a missão para se deslocar a Macau e aí assumir o comando do cruzador *Adamastor*. Dirigiu-se ao Oriente por terra, atravessando a Europa. Como comandante do *Adamastor* desempenha um importante papel diplomático pela jovem República, nos portos visitados pelo navio. Promovido a capitão-de-mar-e-guerra a 26 de junho de 1915, toma posse como comandante da Escola Prática de Artilharia, que se situava a bordo da fragata *D. Fernando II e Glória*. Em 1917 Canto e Castro Silva Antunes é promovido a contra-almirante, e nesse posto é empossado no cargo de Diretor dos Serviços do Estado-Maior Naval. Tem

a tarefa de reforçar a defesa da costa portuguesa contra os ataques dos submarinos alemães, com a colaboração dos jovens oficiais Pereira da Silva, Botelho de Sousa, Jaime Athias, Sousa Ventura, Mata de Oliveira e Fernando Ferreira da Silva. Por essa altura, Álvaro Ferreira era o major general da Armada.

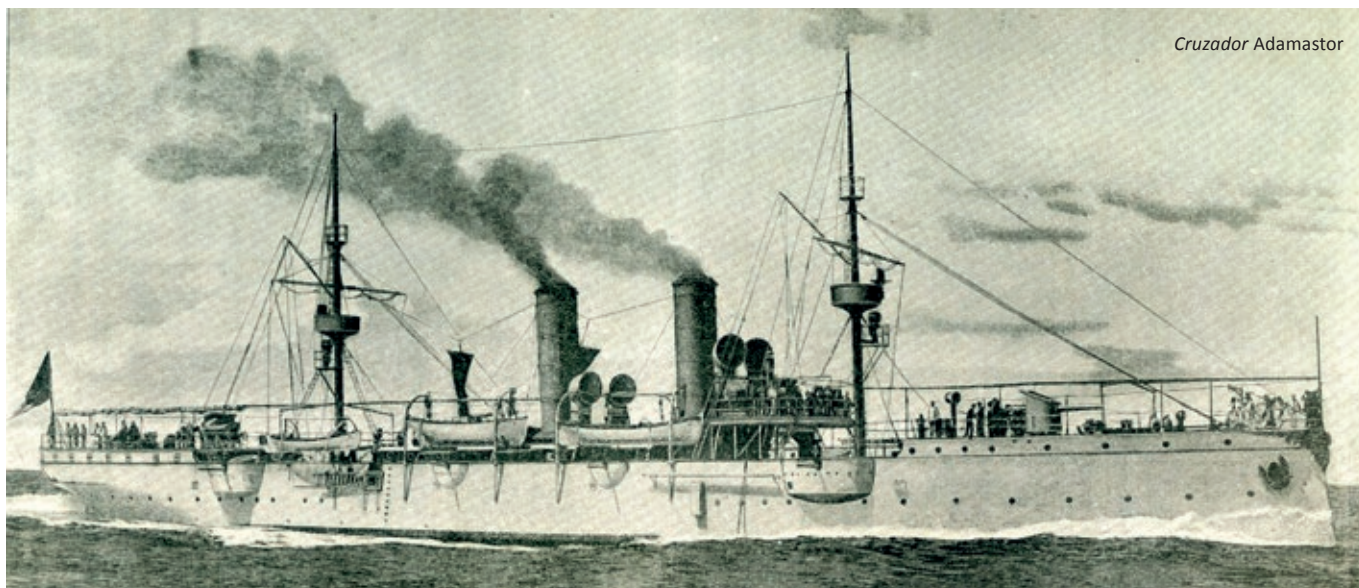
## FUNÇÕES POLÍTICAS

Admirava Sidónio Pais, por isso, face ao respeito que granjeara na Marinha, é incentivado por um conjunto de oficiais que o rodeavam a assumir a pasta de Secretário de Estado da Marinha, a 9 de setembro de 1918. Desta forma, malgrado as reticências e a hesitação inicial, por se tratar de um cargo político, aceitou integrar o novo Governo, em face das pressões vindas inclusive de dentro da Marinha, que temia vir a ter menos peso político no executivo sidonista. Por um lado, como monárquico, Canto e Castro não deixaria de ser um fator de equilíbrio num governo maioritariamente composto por republicanos e progressistas<sup>4</sup>; por outro lado, não menos importante, sabendo-se da posição da Marinha, na sua grande maioria contrária aos desígnios do consulado liderado por Sidónio Pais, a nomeação de Canto e Castro aparecia como consensual.

Canto e Castro chegou a desmentir os boatos que corriam sobre a extinção da Secretaria de Estado da Marinha e a sua integração no Ministério da Guerra, tendo argumentado mais tarde, já como Presidente da República: *“O meu ilustre antecessor, nem de leve, se refere a esse facto, ao fazer-me o seu convite, nem tão pouco, mais tarde, pude descobrir, no seu convívio o mais pequeno vestígio, de ter existido no espírito dele, um semelhante desígnio.”*<sup>5</sup>



Canhoneira Diu



Cruzador Adamastor

Não se deverá confundir o afastamento da Marinha da luta pelos cargos políticos, com a inovadora ideia atrás referida, que anteciparia em mais de cinquenta anos a criação de um Ministério da Defesa Nacional, que não teria outro intento se não o de ligar os serviços da Marinha aos do Exército. A terem fundamento os boatos, não se trataria de abolir unicamente a Secretaria da Marinha, mas também a dos serviços que abarcavam o Exército. Nesse caso, a Marinha receava ficar com menos poder do que aquele que dispunha junto do Partido Democrático, logo, menos capacidade de influência política.

## UMA CURTA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Após o assassinato de Sidónio Pais, os restantes membros do Governo reuniram-se no Governo Civil e, por iniciativa de Vasconcelos e Sá, Ministro das Colónias, Canto e Castro é proposto para ocupar o cargo de Presidente do Governo; depois é proposto pelo Congresso para Presidente da República.

Um dos pontos que se deve ter presente é que este oficial da Marinha teve de ocupar o lugar do general Sidónio Pais, o Presidente que aparecera como o salvador da Pátria e o defensor dos desprotegidos. Investido no posto de Presidente, Canto e Castro abandona o cargo de administrador de uma das mais importantes empresas angolanas nessa época – a *Oil Company* ou a *Companhia de Petróleo de Cabinda*<sup>6</sup>.

De facto, a moderação política de Canto e Castro foi uma das razões mais fortes para que, após o assassinato de Sidónio Pais, a 14 de dezembro de 1918, fosse eleito, pelo Congresso, Presidente da República. O curto mandato presidencial de Canto e Castro (16 de dezembro de 1918 a 5 de outubro de 1919) é exercido num dos períodos

mais conturbados da Primeira República (1910-1926). Com a morte de Sidónio Pais assiste-se à desagregação de um bloco político onde coexistiam republicanos e monárquicos. O novo Presidente, ele próprio um monárquico, nomeou um sidonista republicano, general Tamagnini Barbosa, Presidente do Ministério. Nos meses de janeiro e fevereiro de 1919 irrompem graves sublevações militares e civis de Norte a Sul. No Porto é proclamada a Monarquia; Santarém é palco de uma revolta republicana; em Monsanto reúnem-se forças monárquicas para derrubar o Governo.

Canto e Castro, de sensibilidade monárquica, mas com um sentido intransigentemente legalista, coloca-se ao lado das instituições republicanas, que acabam por liquidar o restauracionismo monárquico. Unidades navais, um batalhão do Corpo de Marinheiros e forças do Exército esmagam a rebelião monárquica no Norte e em Monsanto.

No dia 28 de janeiro de 1919, Canto e Castro dá posse a um governo de concentração republicana chefiado pelo Dr. José Relvas. Em junho desse ano o Congresso recusa o seu pedido de demissão – o mandato presidencial irá estender-se até 5 de outubro de 1919. Promovido por distinção a Almirante, no dia 25 desse mês, é nomeado Chanceler da Ordem da Torre e Espada e Presidente do Conselho Superior de Disciplina da Armada. Aposenta-se no ano de 1932. Faleceu em Lisboa no dia 14 de março de 1934.

Canto e Castro era reconhecido como um homem culto, reto de caráter, inexpugnável nos seus valores, prudente, escrupuloso, discreto e tolerante<sup>7</sup>. Sendo um militar, “só aceitava a legitimidade da força quando ao serviço da lei.”<sup>8</sup> Fiel aos princípios da Constituição de 1911 e à ação legalista do Estado, qualquer revolta contra a ordem

vigente teria de ter obrigatoriamente uma resposta. Mas unicamente no caso de uma infração da ordem vigente. Foi dessa forma que João de Canto e Castro atuou há precisamente cem anos.



**Carlos Valentim**  
CTEN TSN-HIST

### Notas

<sup>1</sup> Óscar Enrech Casaleiro, *João do Canto e Castro. O Paradoxal*, Presidentes de Portugal – Fotobiografias, Coordenação Geral de Diogo Gaspar, Coordenação Científica de António Costa Pinto, Lisboa, Museu da Presidência da República, 2006, p.6.

<sup>2</sup> Óscar Enrech Casaleiro, p.11.

<sup>3</sup> Luiza França Luzio, p. 197.

<sup>4</sup> Óscar Enrech Casaleiro, p.12.

<sup>5</sup> Idem, *Ibidem*, p. 40.

<sup>6</sup> Idem, *Ibidem*, p. 41.

<sup>7</sup> Cunha, Norberto Ferreira da, A ordem e a pátria na acção de um presidente da república monárquico: Canto e Castro, *Revista de História das Ideias*, nº 27, 2006, p.377, em linha <https://digitalis-dsp.uc.pt/jspui/handle/10316.2/41653>

<sup>8</sup> Idem, *ibidem*, p. 388.

### Fontes

Arquivo Histórico Militar cx 1716  
Comércio do Porto 7 de Abril de 1908

### Bibliografia

CASALEIRO, Óscar Enrech, *João do Canto e Castro. O Paradoxal*, Presidentes de Portugal – Fotobiografias, Coordenação Geral de Diogo Gaspar, Coordenação Científica de António Costa Pinto, Lisboa, Museu da Presidência da República, 2006; CUNHA, Norberto Ferreira da, A ordem e a pátria na acção de um presidente da república monárquico: Canto e Castro, *Revista de História das Ideias*, nº 27, 2006, p.377, em linha: <https://digitalis-dsp.uc.pt/jspui/handle/10316.2/41653> (consulta 15/03/2019); FAVA, Fernando Mendonça, *Canto e Castro, um Monárquico na Presidência da República*, Coimbra Cadernos do Centro de Estudos Interdisciplinares 20, nº 8, 2008, em linha: <https://www.uc.pt/iii/ceis20/Publicacoes/Cadernos> (consulta 15/03/2019); LUZIO, Luiza França, “Antunes, João do Canto e Castro Silva (1862-1934)”, *Dicionário Biográfico Parlamentar 1834-1910*, Vol. I (A-C), Maria Filomena Mónica (Coordenação), Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais/Assembleia da República, 2004, pp. 196-197; OLIVEIRA, Maurício de, *O Drama de Canto e Castro*, Lisboa, Editora Marítimo Colonial, 1944.



# A MARINHA PORTUGUESA PRESIDE AO **FÓRUM MULTILATERAL CHENS**

## CHIEFS OF EUROPEAN NAVIES - CHENS 2019 - LISBOA

A Marinha Portuguesa (MP) recebeu da Marinha Finlandesa (MF), durante a conferência CHENS 2018, que decorreu em Helsínquia no dia 18 de maio de 2018, a presidência deste fórum por um período de 12 meses, cujas iniciativas culminarão com a realização em Lisboa da conferência CHENS 2019, no dia 10 de maio de 2019.



**CHIEFS OF  
EUROPEAN  
NAVIES**  
LISBON · 2019

### HISTÓRICO

Os Chefes das Marinhas Europeias promovem, desde 1990, reuniões anuais para abordarem assuntos de natureza marítima/naval com o objetivo de aumentar a consciencialização sobre o domínio marítimo entre os seus membros e aprofundar um entendimento comum sobre os temas em análise. Complementarmente, este fórum permite a realização de reuniões de nível bilateral entre os participantes, potenciando as relações formais existentes entre as Marinhas, normalmente materializadas subsequentemente através da realização das denominadas *Naval Staff Talks*.

Constituem este fórum as marinhas pertencentes aos estados membros da União Europeia (UE) e da NATO, designadamente: Albânia, Alemanha, Bélgica, Bulgária, Croácia, Chipre, Dinamarca, Estónia, Eslovénia, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Itália, Irlanda, Letónia, Lituânia, Malta, Montenegro, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido, Roménia, Suécia e Turquia. Participam ainda com o estatuto de observadores a Marinha dos Estados Unidos da América através do comandante das forças navais para a Europa e África (USNAVEUR-USNAVAF); representantes da NATO através do *International Military Staff (IMS)* e do *Allied Maritime Command (MARCOM)*; e da União Europeia com a presença de representante do *European Union Military Staff (EUMS)*.

A presidência do fórum tem uma rotatividade anual entre países do Norte e do Sul da Europa, concebida num escalonamento a longo prazo, permitindo, assim, que a organização do evento seja assumida pela maior diversidade de países participantes. O plano de presidências aprovado em 2010 definiu Portugal como país organizador da conferência CHENS em 2019, após a assunção da última presidência no ano de 1993.

O fórum é organizado segundo as *CHENS Activities Guidelines (CAG)*, apoiada por uma estrutura constituída pelos pontos de contacto (POC) das Marinhas participantes, que se reúnem anualmente na denominada reunião CHENS POC COMMITTEE (CPC) onde debatem o programa e os trabalhos de investigação (i.e. *Workstrands - WS*) para a conferência seguinte. Os POC envolvidos na preparação da presidência são responsáveis por organizar uma reunião da *Troika*, restrita às presidências anterior, vigente e futura. As reuniões da *Troika* têm como objetivo analisar e debater a experiência do antecessor enquanto responsável pela presidência do CHENS identificando boas práticas, contribuindo para uma melhoria contínua dos padrões de qualidade dos trabalhos desenvolvidos na preparação da conferência dos CHENS.

## O SÍMBOLO DO CHENS

O Brasão do CHENS ilumina uma parte do globo terrestre, com uma representação de meridianos e paralelos e os contornos do continente europeu. O foco é a âncora estrelada como símbolo das Marinhas, enaltecendo a maritimidade do fórum. As estrelas na âncora patenteiam o elevado nível das lideranças dos membros CHENS. As duas estrelas em simetria espelham a elegância heráldica do brasão. A designação escrita 'CHENS *Chiefs of European Navies*' forma a estrutura do logotipo. A cor predominante é o azul marinho em fundo branco em que o texto e a âncora de cor amarelo-ouro, conforme os galões dos uniformes de Marinha, formam o contraste.

## CHENS 2019 – LISBOA

Passados 26 anos a MP assume novamente a Presidência deste Fórum, tendo já promovido a realização de duas iniciativas preparatórias da conferência CHENS 2019: a reunião da *Troika*, ocorrida em setembro de 2018, e a Conferência dos CPC, em novembro do mesmo ano, onde foi aprovada a adesão da República de Montenegro ao Fórum CHENS. O evento terá início na quinta-feira 9 de maio p.f., onde os Comandantes das Marinhas terão a distinta oportunidade de serem recebidos em audiência de boas-vindas concedida por Sua Excelência o Presidente da República.

Um embarque no NPO Classe *Viana do Castelo* possibilitará aos CHENS o contacto com este meio naval de construção nacional e observar a operação de veículos autónomos em desenvolvimento pela MP em parceria com as universidades e a indústria nacionais. A finalizar a agenda do primeiro dia será servido um jantar protocolar no Museu de Marinha – Pavilhão das Galeotas.

A sessão plenária realiza-se no dia seguinte (10MAI), no Hotel *Myriad* em Lisboa, e abordará o tema *Unmanned Systems Role in Future Naval Operations*, permitindo mostrar o que de melhor se tem efetuado em Portugal na experimentação operacional, em procura de soluções eficientes da introdução de sistemas autónomos para apoio às operações navais. Um conjunto de ilustres académicos nacionais e internacionais elevarão a discussão em torno do desenvolvimento e da vulnerabilidade dos veículos autónomos a ataques cibernéticos. Decorrentes do tema central serão ainda apresentados os resultados de dois WS, desenvolvidos sob a égide da MP e da Marinha Turca (MT) respetivamente. A MP assumiu o desenvolvimento do WS *Autonomous Vehicles Vulnerabilities to Cyberattacks*, que reforça a importância do ciberespaço na temática dos veículos autónomos em operações navais, considerando a vulnerabilidade dos sistemas a ciberataques, onde a resiliência do software e das redes de controlo desempenham um papel essencial. A MT optou por organizar um *workshop* sob o tema do WS *Change in the Conduct of Naval Operations – in which way unmanned systems can be integrated*, tendo sido aberto à participação das Universidades e da Indústria dos países participantes nos CHENS por forma a ter mais elementos para o desenvolvimento do WS. A fechar a conferência proceder-se-á à singela cerimónia de transferência da presidência do Fórum CHENS para Malta.

## EUROPEAN SEMINAR FOR YOUNG OFFICERS

Paralelamente ao Fórum CHENS desenrola-se o *European Seminar for Young Officers (ESYO)*, um seminário de periodicidade anual dirigido a oficiais subalternos. Este seminário explora temas atuais de interesse naval e, ao mesmo tempo, gera entendimento mútuo entre os participantes. A Marinha será a entidade primariamente responsável pela organização e realização do *ESYO* em 2020, na Escola Naval, em plenas comemorações do 500º aniversário da viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães e Elcano. O evento, aberto às Marinhas participantes do CHENS, será apresentado durante a conferência deste ano em Lisboa, através da divulgação de um vídeo promocional. O programa em elaboração decorrerá no período de 29 de junho a 3 de julho do próximo ano, seguindo a temática da Conferência CHENS 2019, *Unmanned Systems Role in Future Naval Operations*.





# THE PORTUGUESE NAVY PRESIDES THE **MULTILATERAL FORUM CHENS**

## CHIEFS OF EUROPEAN NAVIES - CHENS 2019 - LISBON

During the 2018 CHENS Conference, hosted in Helsinki, on May 18<sup>th</sup>, Finland handed the Chairmanship of this forum over to Portugal for a period of 12 months. The CHENS initiatives will culminate with the CHENS Conference in Lisbon on May 10<sup>th</sup>, 2019.

### BACKGROUND

Since 1990 the Chiefs of European Navies meet once a year to address maritime/naval issues in order to increase awareness of the maritime domain in member countries, seeking to promote and deepen a common and mutual understanding of the issues examined. The CHENS forum allows participants to meet at a bi-lateral level fostering the existing formal relations between the Navies, which are subsequently materialized through the Naval Staff Talks.

This forum is formed by the Navies of European Union and NATO members: Albania, Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Italy, Ire-

land, Latvia, Lithuania, Malta, Montenegro, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovenia, Spain, Sweden, Turkey, and United Kingdom. The United States Navy, represented by the Commander of the United States Naval Forces Europe and Africa (USNAVEUR-USNAVAF), NATO, represented by International Military Staff (IMS) and Allied Maritime Command (MARCOM) and European Union, represented by the *European Union Military Staff* (EUMS) also participate in the forum as observers.

Chairmanship changes annually on a rotational basis between Northern and Southern European countries. The long term scheduling allows a wider spectrum of countries to host the event. In accordance with the plan of presidencies, approved in 2010, Portugal will host the CHENS Conference in 2019.

The forum is organized according to the *CHENS Activities Guidelines* (CAG), and is supported by the Points of Contact (POC) of the participant Navies. The CHENS POC COMMITTEE (CPC) meets yearly to discuss the agenda and the Workstrands for the next Conference. The POC involved in the preparation of the presidency are responsible for organising the *Troika* meeting – former, current and following presidencies. This meeting focuses on analysing and discussing the experience of the former Chair of CHENS; furthermore, it allows the identification of best practices and contributes to a sustained improvement of the quality standards of the works conducted during the preparation of the CHENS Conference.

### CHENS' COAT OF ARMS

CHENS' Coat of Arms consists of the terrestrial globe, including the coordinates and the contours of the European continent. The focus is the 'staranchor' as the symbol of the Navies which also highlights the maritime gravity of CHENS. The stars in the anchor represent the high rank of the CHENS members. The symmetry of both stars portray the heraldic finesse of the Coat of Arms. The written designation 'CHENS CHIEFS OF EUROPEAN NAVIES' forms the framework of the logo. The predominant colour is held in white and maritime blue upon which the text and the gold-yellow anchor, like the stripes of the Navy uniforms, form the contrast.

### CHENS 2019 – LISBON

Portugal was the chair of this forum in 1993. Twenty six years later, the Portuguese Navy holds the presidency of this forum again. It has organized two initiatives to prepare the 2019 CHENS Conference: the *Troika* meeting in September 2018, and the CPC Conference in November 2018, where Montenegro's membership of the CHENS Forum was approved.

The 2019 CHENS event will start on Thursday, May 9<sup>th</sup>, when the Chiefs of European Navies will be received in audience by His Excellency the President of the Republic.



The CHENS will board OPV *Viana do Castelo* Class, which will give them the opportunity to get familiar with this vessel built in Portugal. While on board they will observe the operation of unmanned vehicles, a project that is being developed by the Portuguese Navy in partnership with national universities and industries. The Navy Museum will be the setting for the formal dinner which will close the programme for the 1<sup>st</sup> day.

On the following day, the plenary session will take place, at the Myriad Hotel, in Lisbon. The theme of the session is *Unmanned Systems Role in Future Naval Operations*. The best of Portugal's operational experimentation in search of the most efficient solutions to introduce unmanned systems in support of naval operations will be presented. A number of distinguished national and international scholars will address the vulnerability of the unmanned vehicles to cyber-attacks.

Before the ceremony of the handover of the Chairmanship to Malta, the results of the work of the two WS will be presented. The Portuguese Navy led the WS on *Autonomous Vehicles Vulnerabilities to Cyberattacks*, which reinforces the importance of the cyberspace within the theme of using unmanned vehicles in naval operations, considering the vulnerability of the systems to cyber-attacks where software and monitoring networks play a key role. The Turkish Navy has developed the WS on *Change in the Conduct of Naval Operations – in which way unmanned systems can be integrated*, organizing a workshop, which was also open to Universities and industries of the CHENS' countries.

## ESYO – EUROPEAN SEMINAR FOR YOUNG OFFICERS

In addition to the CHENS forum, the European Seminar for Young Officers (ESYO) for junior officers of CHENS member navies is held annually. This Seminar explores topical subjects of naval interest and at the same time generates mutual understanding between the individual participants. The Portuguese Navy will be responsible for organizing the ESYO in 2020. The Seminar will take place from 29 June to 3 July 2020 and will be hosted by the Portuguese Naval Academy in the year of the 500th anniversary of the *Fernão de Magalhães/Elcano* circumnavigation. This event, under the same topic of the 2019 CHENS Conference, *Unmanned Systems Role in Future Naval Operations*, is open to CHENS member navies and will be announced during the 2019 Conference in Lisbon.



Drone flight operations off Troia naval pier.



Foto SAU ETC Silva Parracho





## ACADEMIA DE MARINHA

# ENTREGA DO PRÉMIO “ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA”/2018

Em 19 de março teve lugar no Auditório da Academia de Marinha uma Sessão Solene de entrega do Prémio “Almirante Teixeira da Mota”/2018.

Após agradecer a presença do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Mendes Calado, o Presidente da Academia, Almirante Vidal Abreu, lembrou no seu discurso que *“O patrono deste prémio – Almirante Teixeira da Mota – foi um insigne oficial da Armada, denodado investigador da história e ciências marítimas, tendo prestado altos serviços à Marinha e à Nação e alcançado visível notoriedade além-fronteiras nos referidos campos de investigação, designadamente nas áreas de navegação, cartografia e etnografia, tendo sido o segundo Presidente da Academia de Marinha. Alguns dos presentes foram seus alunos”*.

Relativamente ao prémio, o júri deliberou, por maioria, atribuir o prémio “Almirante Teixeira da Mota”/2018 ao livro *“As pescas em Portugal”*, do nosso Académico Professor Álvaro Garrido, e uma menção honrosa à obra sobre a Heráldica da Marinha *“O Armorial da Marinha Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional”*, da autoria do também nosso Académico António Manuel Gonçalves em colaboração com José Manuel Cabrita.

Seguidamente os CTT, representados pelo seu *Chairman*, Professor António Gomes Mota, juntaram-se à cerimónia e lançaram um Inteiro Postal comemorativo dos 50 anos da Academia de Marinha, com a aposição do carimbo do primeiro dia.

Depois da cerimónia de entrega dos diplomas, o premiado, Professor Álvaro Garrido, apresentou o seu livro *“As pescas em Portugal”*.

Para o autor, trata-se de uma obra que *“oferece uma síntese histórica dos modelos de governação que atravessaram a indústria das pescas portuguesas durante a época contemporânea, em especial durante a ditadura corporativista de Salazar e Caetano (1933-1974) e durante o período democrático que se sucedeu à Revolução de 25*



Foto SAJA Ferreira Dias

*de Abril de 1974 e à adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia, em 1986”*.

A finalizar a sua comunicação, disse que as tensões de mudança introduzidas pelas alterações do Direito do Mar e os impactos internos e externos da transição para a Democracia, conduziram a indústria do pescado portuguesa a uma difícil adaptação às Zonas Económicas Exclusivas e à adesão à Política Comum de Pescas da atual União Europeia.

No final da Sessão Solene, foi ainda inaugurada na Galeria, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, a Exposição dos Livros Editados pela Academia desde a sua criação em 1969 e descerrado o Vitral *“Caravelas a Navegar”*, da Autoria de Ricardo Leone, de 1931, proveniente das reservas do Museu de Marinha, testemunho representativo desta efeméride.



Santos Maia  
SAJ

Vitral “Caravelas a Navegar”.



# O DIREITO COMPARADO E O DIREITO DO MAR

## PARTE I – FILOSOFIA DE ENQUADRAMENTO

O pensamento comparativista é essencial à construção de premissas de avaliação jurídica, não apenas quanto ao fenómeno de aprendizagem, mas também ao conhecimento agregado que se obtém com a observação *sócio-cultural* que sustenta o pensamento jurídico e, conseqüentemente, a construção sistémica.

Na procura do *Conhecimento*, não é um bom serviço à *mens legislatori* e à *intentio legis* sectorizarmo-nos em avaliações demasiado estanques e filosoficamente enclausuradas em programas jurídicos rígidos, mas, outrossim, comparar regimes, opções, mecanismos, envolventes culturais e soluções técnico-científicas e caracterizar – no tempo e no espaço – sistemas e quadros legislativos, que nos enriquece também do ponto de vista jurídico-filosófico.

E devemos usar um método de investigação que seja ideologicamente neutro para encontrar a pureza das soluções. Assim, e embora nalgumas escolas de pensamento seja praticamente impossível separar, por um lado, o determinismo e o método, e por outro a ideologia, será sempre mais correto e *lúcido* enveredar pela dedução jurídica, pela crítica dos documentos que observamos, e a própria avaliação jurídico-sociológica que, notoriamente, é fundamental.

Contudo, o Direito Comparado não é uma disciplina que se *esgota* na comparação dos direitos existentes – ou que existiram, se quisermos adotar o elemento histórico-comparativo – ultrapassando aquela relação de observação, porque encerra em si análise sociológica e também conjectura e avaliação político-constitucional. Assume, aqui, papel essencial, o método *jurídico-dedutivo*.

A este respeito, defende Sousa Lara que “o método comparativo consiste no estudo e confronto das mesmas instituições em diferentes países ou épocas, com vista à determinação de constâncias, de regularidades e seus contrários; A descrição deve ser complementada pelo recurso ao método histórico; (...) Perante o conhecimento do Direito efetivamente aplicado é possível a sua organização sistemática através do método lógico ou dogmático e pelo conhecimento genérico das normas (...)”. Há, assim, caminhando com este ilustre autor, dois elementos preponderantes, e que são, nesta ciência do *comparativismo*, questões sistémicas: a aplicação do Direito, inalienavelmente agregada ao processo de interpretação, e a finalidade do método do Direito.

Há uma linha condutora que é essencial à avaliação de sistemas, pela utilidade que têm como corpos jurídicos complexos, e pelas soluções encontradas numa determinada conjuntura e como mecanismos jurídicos, que teremos que avaliar como considerações valorativas,

naturalmente com uma *explicação positiva* da realidade que observamos em cada um dos modelos.

Entre as questões que se podem colocar na filosofia de apreciação agregada ao Direito Comparado, poderiam retirar-se conclusões significativamente interessantes, e que nos revelam a importância de termos *pensamento crítico* e comparado, e bem assim a relevância de comparar acontecimentos, situando-os, cruzar a sua importância e construir hipóteses credíveis de solução, que nos podem, ou não, servir de referencial. Neste âmbito, também devido à geomorfologia dos espaços, o direito do mar é um objeto de estudo absolutamente interessante.

A avaliação crítica dos acontecimentos é, igualmente, essencial, a uma edificação de conclusões, e sedimenta-se no valor acrescentado que a história e a sociologia política nos trazem. A história, nas avaliações a que procedemos, é um elemento muitas vezes essencial, e os caminhos que dedutivamente podemos recolher dos acontecimentos históricos mais marcantes também nos é muito útil pelas conclusões lógico-conclusivas que podemos assumir. Atente-se, por exemplo, de como teria sido o desfecho da Segunda Grande Guerra se Eduardo VIII não se tivesse apaixonado por Wallis Simpson, conhecidos que são, agora, documentos da *Intelligence* britânica que dão conta das francas proximidades que o (então) Duque de Windsor – já havia abdicado – tinha pelo regime do Reich alemão, que chegou, aliás, a visitar em 1937. O que teria acontecido, portanto, se Jorge VI – seu irmão mais novo que teve que ascender ao trono – não tivesse sido o monarca que foi durante a Guerra? Há elementos concretos que indiciam, claramente, que no verão de 1940 o Duque de Windsor (o rei que abdicou) parecia estar a negociar com o Reich. Imagine-se como uma tal atitude terá, então, fragilizado o rei, que aos poucos se tornou um símbolo, recusando abandonar os londrinos durante os bombardeamentos a que estavam sujeitos.

Se aquele *mero* acontecimento na vida pessoal do rei não tivesse ocorrido, naquela altura, naquela circunstância, e naquele quadro de conflito, como teria decorrido todo o trágico processo a que assistimos depois nos dramáticos anos da Grande Guerra? O que teria influído na *sequência* histórica e em toda a construção das alianças? Na sequência dos factos, e em sede de Direito internacional, ter-se-ia verificado – na mesma matriz – o percurso de *estruturação da comunidade internacional* no final da década de quarenta do Séc. XX? É, também, sobre este tipo de avaliação que se debruça a questão da importância dos *dados históricos* que encontramos em François Gény.



É no sentido de uma avaliação sistémica de interesse histórico-jurídico, e no processo de apreciação e comparação de factos relevantes, que é importantíssimo atentarmos no pensamento, entre outros, de René David e Zweigert, ilustres comparativistas, e nas suas conceções dos agrupamentos das famílias – modelos de Direito –, essenciais que são à edificação de conclusões em sede de Direito comparado.

Como objeto de estudo, portanto, tanto a história como a sociologia política, como a própria ciência política, contêm instrumentos analíticos fundamentais para circunstanciar a *ocasio legis* e o *método comparado*, pois são pilares consistentes para o processo lógico-dedutivo que é nuclear à crítica jurídica. E esta dimensão é extraordinariamente importante para evitar processos de *utilitarismo imediatista* que caracterizam a cópia pela cópia, o que acentua os riscos da clonagem jurídica; tais processos que, por vezes, são usados na edificação legislativa revelam-nos que é nefasto utilizar soluções que, designadamente, outros países europeus assumiram pela simples referência que deles temos é o de terem graus de desenvolvimento estrutural alegadamente mais sedimentados. Impõe-se que, antes de promovermos tais cópias, comparemos envolventes, as determinantes culturais e, sobretudo, em especial em áreas como o direito do mar, a tipologia das comunidades marítimas em causa e bem assim o enquadramento geográfico específico. Importa, por isso, antes de uma avaliação específica a alguns modelos de direito do mar, aprofundar o que é o Direito Comparado.

À disciplina da comparação dos Direitos chama-se, usualmente, *Direito comparado*, devido ao preconceito preponderante da univocidade e daquilo que se poderia designar como sendo o monopólio jurídico. Mesmo quando se reconhece que não existe qualquer Direito comparado, que efetivamente o que se compara são ordens jurídicas diversas – consequentemente *Direitos* diferentes –, e que comparar pressupõe, afinal, a alteridade e a divergência, acabará por se ceder perante o uso inveterado daquele conceito.

Instalado, notoriamente, o pluralismo na teoria jurídica, é lícito questionar se será adequado continuarmos a designar a tarefa jurídico-comparativista como de Direito comparado, inclusive porque poderá vir a suceder que todo o Direito passe a ter essa dimensão comparatística tão salutar – conquanto arriscada, pelo natural fascínio induzido por umas ordens jurídicas sobre as outras –, mas de onde resultam, por vezes, desastrosos mecanismos de importação de que, significativas vezes, a doutrina justamente se orgulha.

De facto, o problema é sobretudo doutrinário. As demais fontes do Direito, como a lei e a jurisprudência, poderão aludir nos preâmbulos normativos, ou em considerandos de sentenças, a soluções alheias, mas sempre hão-de acolher o Direito nacional ou, de algum modo, *recebido*, como o comunitário.

Haverá exceções, claro está, designadamente as situações em que haja de aplicar-se, por força do Direito internacional privado – composto por normas de conflitos –, qualquer lei estrangeira. De qualquer forma, o conhecimento do Direito de outros lugares (tal como o de outros tempos) é, não só, praticamente exigível pelas ditas razões de Direito internacional privado – que tenderão a aumentar com o cosmopolitanismo e os fenómenos de *trans-sociabilização* e *trans-laboralidade* crescentes –, mas também pela necessidade de harmonização jurídica como objetivo comunitário, pelo sempre útil exemplo alheio, e pelo insubstituível carácter formativo da matéria, o qual apresenta a enorme virtualidade de fazer entender ao jurista a pluralidade de soluções possíveis para idênticos problemas, assim como as variações decorrentes das idiossincrasias particulares de cada circunstância concreta.

A comparação de Direitos é um rasgar de horizontes, é um *jogo de espelhos* e de realidades, num contexto que o jurista positivista, situacionista, julgava acabar na última página do seu código de ordenamento nacional. É mais uma revolução nas velhas conceções modernas do Direito, até porque, ao mostrar a variedade de normativos e de soluções, deitará simultaneamente por terra o carácter sacrossanto do *dura lex sed lex* legalista. Assim sendo, tal teorização implodirá pelo simples cotejo de leis, acompanhando a destruição da rigidez petrificada dos designados *princípios racionalistas* do Direito Natural, os quais, alheios à natureza diversa dos homens e das sociedades em concreto, estariam escritos pelos ditames da razão. A este juracionalismo, a comparação de Direitos responderá demonstrando que princípios comuns são muito poucos, e que a generalidade assume um cariz mutável consoante as variáveis locais e temporais.

Neste enquadramento, a comparação de *Direitos* incrementará não um sociologismo das puras práticas sociais – justas ou injustas –, mas, outrossim, um direito fundamental ligado à realidade das coisas, e não apriorístico, tendo a ciência *comparativística* a particular aptidão para fazer *dialogar* o Direito com a história e a geografia, e aferir o que é essencialmente geopolítico. A comparação de Direitos é, portanto, uma disciplina enciclopédica, porque faz muito mais que comparar leis ou ordenamentos especificamente jurídicos, comparando, na realidade, civilizações, culturas e matrizes legislativas de fundo, porque nessas se funda o mais razoável critério de agrupamento de Direitos. E é especialmente relevante quando aferimos um ramo como o Direito do mar em que a contextualização histórico-geográfica é determinante; é o que começaremos a estudar em artigos próximos.



**Dr. Luís da Costa Diogo**  
Diretor Jurídico da DGAM

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

## NOTÍCIAS

### ENCONTRO DE PROFESSORES DA ESCOLA NAVAL DEPARTAMENTO DE ARMAS E ELETRÓNICA (DAE)

Da necessidade de formar oficiais com conhecimentos técnico-científicos adequados à operação de novos meios navais, como seriam as fragatas da classe "Vasco da Gama", derivou em 1984 a reestruturação curricular da Escola Naval, que veio dar origem à criação de uma nova classe de oficiais – Engenheiros Navais, com dois ramos: o de Armas e Eletrónica (EN-AEL) e o de Mecânica (EN-MEC). A estes novos ramos competiria futuramente substituir as classes de Engenheiros de Material Naval (EMN) e de Engenheiros Maquinistas Navais (EMQ), bem como a necessidade de especialização em Eletrotecnia (T) dos oficiais da classe de Marinha.

Com o ramo EN-AEL, cujo curso foi iniciado na Escola Naval em 1987, a Marinha passou a ter oficiais com uma formação adequada não só às necessidades técnicas, nas áreas da eletrónica e dos sistemas de armas a bordo, mas também com um nível de conhecimentos bem alicerçados que lhes permitissem acompanhar as tecnologias mais recentes e desenvolver futuras competências em funções de maior responsabilidade técnica, em terra.

Por iniciativa dos professores que leccionam as cadeiras de formação específica dos engenheiros navais de armas e electrónica (EN-AEL) na Escola Naval, teve lugar no passado dia 13 de fevereiro, um encontro entre atuais e antigos professores, militares e civis, que integraram o Departamento de Armas e Eletrónica (DAE), desde a sua criação até aos dias de hoje. Os professores CTEN EN-AEL Monteiro Marques, Prof. Doutor Víctor Lobo, CMG (Res) Dionísio Varela, CTEN EN-AEL Fidalgo Neves, receberam os antigos professores no



edifício do atual Departamento de Ciências e Tecnologia da Escola Naval, que integrou o DAE a partir de 2014, proporcionando uma visita às instalações e laboratórios, à qual se seguiu um almoço de confraternização.

Estiveram presentes, o primeiro chefe de Departamento, CALM EMT (Ref) Carlos Rodolfo, outros que lhe deram continuidade e que são ou foram professores de várias cadeiras da área "Armas e Eletrónica", como o CMG EMA (Ref) Saldanha Carreira, o VALM (Res) Carvalho Abreu, o CMG EMT (Ref) Mónica de Oliveira, o CALM EMT Jorge Pires, o CMG EMA Cancela Roque, o CFR EN-AEL Mendes Abrantes, o 1TEN ST-EELT Castro Veloso e vários professores universitários que integraram este corpo docente, como os Prof. Doutores Cruz Serra, Silva Girão, Ramalho Croca, Custódio Peixeiro, Mário Gatta, Luís Gomes, Rui Moreira e Afonso Barbosa.



## DIA DO ESTAGIÁRIO

Por iniciativa da Superintendência do Pessoal e da Direção de Formação, realizou-se no dia 26 de março a 2ª edição do Dia do Estagiário. Dos 60 que neste momento se encontram a estagiar nas diferentes unidades de Marinha, 50 disseram "Pronto".

Começámos por dar as boas vindas no Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN), depois passámos pelo simulador de navegação, visitámos o NRP *Setúbal* e seguimos para a Escola de Fuzileiros. Desde um almoço com toda a equipa que acompanhou os estagiários até à demonstração da equipa cinotécnica, passando pela visita ao Museu do Fuzileiro, à viagem numa LARC, à demonstração do armamento em uso e à atividade de *bootcamp*, tudo foi pensado ao pormenor.



Com certeza os nossos estagiários levarão esta experiência com eles para onde quer que o destino os conduza e a sua passagem pela Marinha será, certamente, um ponto marcante na sua formação.





## RECUPERAÇÃO, RESTAURO E MONTAGEM DE PAINEL DE AZULEJOS ESCOLA NAVAL

Graças ao excelente trabalho realizado por dois funcionários civis da Escola Naval (EN), o Sr. Antero Moreira (à direita) e o Sr. Joaquim Dias (à esquerda), foi possível recuperar um valioso painel de azulejos com motivos náuticos, representando rosas-dos-ventos ladeadas por peixes e sereias.

O painel pertencia ao extinto Hospital da Marinha e foi concebido em 1940, na fábrica de Faiança Battistini de Maria de Portugal. Aquando da extinção do hospital, o painel estava colocado na área do corredor de acesso ao serviço de Medicina. Agora, encontra-se montado na parede do auditório “Comandante Limpo Serra”. A EN contribuiu assim para a preservação e guarda do património naval.

O momento da finalização dos trabalhos – 1 de fevereiro de 2019 – foi devidamente assinalado pelo Comandante da EN, CALM Simões Marques. O painel veio assim enriquecer o espólio da EN e engrandecer e dignificar o edifício escolar.



## TOMADA DE POSSE DOS ÓRGÃOS SOCIAIS DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA – BIÉNIO 2019/2020

Sob a presidência do VALM Neves Coelho, em representação do Chefe do Estado-Maior da Armada, decorreu no dia 9 de fevereiro, no Salão Nobre da Sede, em Lisboa, a cerimónia de Tomada de Posse dos Órgãos Sociais do Clube do Sargento da Armada para o biénio 2019/2020.

A cerimónia contou com a presença dos presidentes dos Clube Militar Naval e Clube de Praças da Armada, dos presidentes das Associações de Oficiais, Sargentos e Praças, dos representantes da Associação de Fuzileiros, da Confederação Portuguesa das Coletividades de Cultura, Recreio e Desporto, da Associação de Apoio aos Ex-Combatentes Vítimas de Stress de Guerra, da Associação Conquistas da Revolução e de vários associados, familiares e amigos que quiseram marcar presença neste Ato de grande importância na vida do CSA.

No seu discurso, o Presidente da Direção, SMOR Rui Soares, após ter sido empossado, agradeceu aos anteriores Órgãos Sociais e salientou ser sua intenção neste mandato “fortalecer a coesão do Clube, torná-lo mais fraterno e trabalhar pela transparência, lealdade, ética e respeito”.



A terminar, referiu que “é importante a adesão dos Sargentos da Armada ao Clube para que se possa continuar a manter o Clube do Sargento da Armada um Clube Vivo”.

Após a cerimónia foi servido um Porto de Honra.



### NOVOS ÓRGÃOS SOCIAIS DO CSA

#### Assembleia-Geral

Carlos Alberto Alves Capela, Presidente  
Rui Manuel Pinto Nogueira, Vice-Presidente  
José do Amaral Pires, 1º Secretário  
António Manuel de Castro Araújo, 2º Secretário  
Celso D’Ornelas Rodrigues, Vogal

#### Conselho Fiscal

Carlos Marques Alves, Presidente  
António Manuel de Campos Dias, Secretário  
Manuel de Sousa Santos, Relator  
Alberto Mateus da Costa, 1º Vogal

Cátia Alexandre Pereira Gomes, 2º Vogal

#### Direção

Rui Manuel Dias Pereira Fernandes Soares, Presidente  
José Manuel dos Santos Maia, 1º Vice-Presidente  
Amadeu Horácio Agostinho Raimundo, 2º Vice-Presidente  
José Manuel Martins Bernardo, 3º Vice-Presidente  
Carlos Manuel da Silva Évora, Tesoureiro  
Oswaldo Jorge Carmo Meireles, 1º Secretário  
João Manuel Batista Lobato, 2º Secretário  
Francisco Manuel Frederico Curtinha, 1º Vogal  
José Manuel Antunes Fernandes, 2º Vogal

# EVOLUÇÃO NA CONSTRUÇÃO NAVAL

A superioridade militar dos portugueses, no início do seu estabelecimento no Oriente, ficou a dever-se, quanto a mim, a um conjunto de factores, como fossem a melhor qualidade do armamento, o uso de protecção individual e uma maior capacidade no combate naval.

A maior capacidade no combate naval, não decorria de qualquer avanço da táctica naval, sabido que é que, durante muitos anos, as técnicas de combate naval mais não eram do que as utilizadas no combate terrestre, sendo que os factores preponderantes dessa maior capacidade seriam a melhoria da construção naval portuguesa (manobrabilidade e resistência), a utilização de artilharia a bordo, que embora não determinante tinha um papel importante, e a utilização de artefactos de fogo, entre outros, painéis de pólvora e dardos de fogo.

Estes artefactos de fogo constituíam armas extremamente eficazes não só devido ao seu efeito destrutivo, como pelo terror e pânico que provocavam entre os remadores.

Os danos provocados por tais artefactos assumem, nos muitos relatos que até nós chegaram, grande extensão tanto nos navios dos nossos adversários orientais, como nos navios portugueses.

Não é, pois, de estranhar que, entre os orientais, se procurassem adoptar medidas que minorassem o atraso tecnológico, quer na construção dos navios quer na utilização de artilharia, e se procurassem medidas que reduzissem o impacto da utilização dos artefactos de fogo, factos estes que a carta de 7 de Dezembro de 1527, escrita da Índia para o Rei, da autoria de Luís Martins, dá a conhecer:

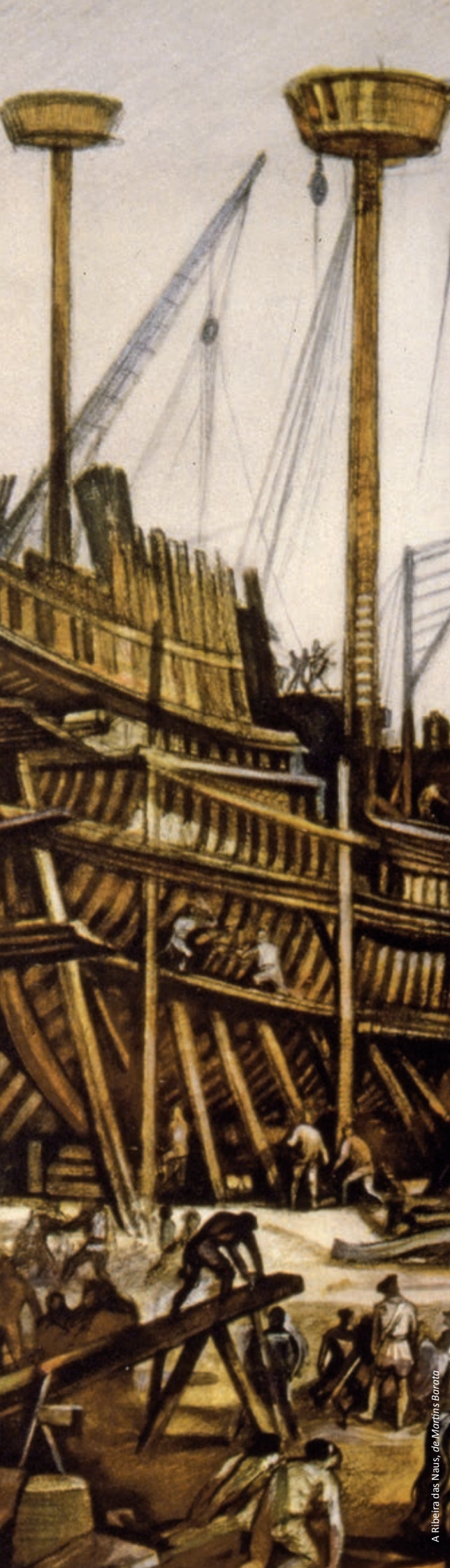
“Já há muitos dias que Vossa Alteza terá sabido que têm os mouros a Índia cheia de paraus à portuguesa, com que nos fazem guerra, com suas cobertas calafetadas para encherem de água quando pelejarem para lhes não queimarem com painéis de pólvora como acontecia, e que cada um traz 5, 6, 7 tiros de artilharia e sua bombardinha grossa pela proa”.



Cmdt. E. Gomes

Fonte: *Gavetas da Torre do Tombo XV – 16 – 37*

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







QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



# UM ESCUDO INVISÍVEL



NRP Arcturus

No início do ano de 1968, pouco depois de completar o curso da Escola Naval, fui nomeado para prestar serviço no NRP *Lagoa*, um Draga-Minas costeiro da Classe *S. Roque*, então comandado pelo 1TEN Gusmão Burgete. O navio navegava bastante, pois colaborava intensamente nos chamados perfis. Havia que arriar o batitermógrafo<sup>1</sup> em certos pontos pré-determinados, bastante longe da costa, para depois guardar as lâminas de vidro (envernizadas), onde ficavam registadas as temperaturas às várias profundidades.

Os meses foram passando, até que um dia, ao passar no “Pic-Nic” dos Restauradores – ponto de encontro de cadetes e oficiais da Armada – um camarada bem informado me diz: – Vais comandar uma lancha para a Guiné!

As Lanchas de Fiscalização Pequenas (LFP) na Guiné eram normalmente comandadas por oficiais da Reserva Naval, pelo que fiquei um pouco surpreendido e não sabia se seria mesmo de acreditar, pois havia sempre boatos que não se confirmavam.

Passado algum tempo, sou chamado ao Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), o Almirante Roboredo e Silva, conhecido por ser inteligente e sabedor, mas também muito rigoroso, por vezes irascível e que infundia terror a alguns subordinados de posto mais distante do seu. Apesar disso, não fiquei intimidado, porque a juventude e o espírito de Cadete ainda presente, permitiam uma certa serenidade.

Já à entrada do Gabinete do CEMA, enquanto esperava para ser recebido, encontrei o 2TEN Braz Mimoso, camarada mais antigo, sempre bem-disposto e que estava de férias de uma comissão na

Guiné, como Fuzileiro. Durante a breve conversa, fiz-lhe naturalmente algumas perguntas sobre a Guiné e o ambiente de guerra que se vivia. Ele, muito rápido, contou-me que davam que fazer aos “turras”<sup>2</sup> e à pergunta se também atacavam com frequência as lanchas nos rios, obtive como resposta um grande sorriso (meia gargalhada) e apenas uma palavra: – bastante!

Chegou a hora de entrar. Entrei com muita calma, mas com grande respeito e reverência. O Almirante Roboredo mandou-me sentar e disse-me que se fosse um jovem Guarda-Marinha como eu, o que mais desejaria era comandar uma lancha de fiscalização na Guiné. Depois de uma breve conversa, perguntou-me se podia contar comigo para esta missão, ao que respondi afirmativamente, claro.

– Então dê-me cá um abraço. – disse-me com voz forte e decidida.

Recebida a LFP no Arsenal do Alfeite, o NRP *Arcturus*, onde tinha sido acabada de construir, fizemos provas de mar durante uns dias e num deles notei um irritante “tic, tic, tic” e verifiquei que havia uma pequena santinha de metal (talvez dois centímetros de comprimento) atada com um cordel à armação metálica que ficava acima da nossas cabeças a meio navio, destinada a fixar o toldo que se usava no ultramar para proteger do sol. A santinha oscilava bastante e batia no metal, pelo que fazia o tal “tic, tic, tic” sempre que havia vento.

Perguntei ao mestre<sup>3</sup> quem tinha posto lá a imagem da santinha, que nem sequer tinha nome. Surpreendentemente diz-me o mestre: – Não sei, Sr. Comandante, mas deixe lá ficar a santinha porque ela nos vai proteger durante a comissão!



Claro que aceitei a sugestão, apesar de não gostar nada daquele pequeno ruído por ser muito repetido e frequente, especialmente à noite, quando o silêncio imperava. Fiquei um pouco intrigado sobre a proveniência da santinha e apesar de algumas tentativas para esclarecer o assunto, nunca soube quem foi o responsável por aquela ação.

Pouco tempo depois já estávamos a caminho da Guiné, embarcados (lança e guarnição) no *Ambrizete*, um navio mercante da Sociedade Geral. Embarcou também a LFP *Procion* e respetiva guarnição. Lembro-me bem das datas porque fiz 23 anos a bordo do navio, no dia 30 de junho de 1968, mais ou menos a meio da viagem. Até fui presenteado com um bolo de aniversário pelo Comandante do *Ambrizete*.

Passado mais de um ano, a comissão corria muito bem na Guiné. Tínhamos cumprido missões quase sempre no rio Cacheu, com clareiras muito perigosas e largura de rio de 200/300 metros onde as lanchas eram muitas vezes atacadas.

Por sorte, nunca tivemos qualquer ataque no Cacheu, apesar de lá ficarmos 15 dias, seguidos de 15 dias de descanso, durante um ano aproximadamente. Depois, passámos também a fiscalizar o Rio Grande de Buba, muito menos perigoso, pois só um pequeno troço era estreito, junto à povoação de Buba, onde havia uma Companhia do Exército.

De vez em quando fazíamos missões de escolta a batelões com cargas diversas ou a lanchas de desembarque em variadas tarefas.

Um dia, mais exatamente a 13 de agosto de 1969, fomos fazer escolta a duas LDM<sup>4</sup> que iam embarcar uma companhia do Exército, não a Buba, mas a um afluente bastante estreito que dava acesso a Fulacunda.

As duas LDM vinham com um oficial embarcado, o 2TEN Bonina Moreno, que estava encarregado de dirigir as operações. Fomos para montante sem novidade e embarcámos o pessoal nas duas LDM. Porém, quando regressávamos pelo afluente para o Rio Grande de Buba, em pleno dia, fomos atacados por estibordo com morteiros, RPG (granadas antitanque) e, provavelmente armamento ligeiro, mas não estou seguro disso.

A *Arcturus* ia a vante e as duas LDM em coluna a curta distância. Começámos de imediato a responder ao fogo, mas vi o caso mal parado, porque notei as gerbes<sup>5</sup> das morteiradas em ambos os bordos, o que significava que estava enquadrado e ouvia as granadas das RPG a assobiarem, portanto a passarem muito perto. O nosso fogo intenso de *Oerlinkon*<sup>6</sup> e das duas MG42<sup>7</sup> fazia muito barulho, pelo que não sei se o inimigo também estava a usar espingardas ou metralhadoras. Aumentada a velocidade para o máximo e a passar a zona de tiro, faço uma guinada de 180 graus para passar novamente frente ao inimigo e proteger as lanchas, mas sendo obrigado a passar por bombordo das LDM para que elas também pudessem continuar a fazer fogo. Suspendi o fogo por uns segundos enquanto passava pelas LDM e coloquei-me a ré delas, fazendo assim uma segunda passagem, utilizando o mesmo armamento e também disparando alguns foguetes de 37 mm do lança-foguetes montado por cima da *Oerlinkon*.

Entretanto, o inimigo calou-se e nós afastámo-nos do local, dispensando o apoio aéreo que nos foi oferecido logo que comunicámos o contacto de fogo, pois não era necessário. Encostá-

mos depois as lanchas para comentar o sucedido e verificámos que nem nós, nem as LDM tínhamos sido atingidos por qualquer projétil. As guarnições estavam bastante satisfeitas, por terem reagido bem e não haver baixas, nem sequer avarias a registar. Munições é que gastámos muitas!

O pessoal do Exército estava um pouco agitado, pois tinha assistido a tudo sem hipótese de reagir, apertados nos poços das LDM. Porém, a satisfação de não ter havido impacto nas lanchas era suficiente para animar.

As LDM seguiram para Bissau sem escolta, pois já não iriam passar por zonas perigosas e nós fomos retomar a patrulha do Rio Grande de Buba.

Pouco depois, diz-me o mestre, com a veemência de quem dá uma grande novidade: – Sr. Comandante, a santinha desapareceu!

Fiquei completamente siderado. Fomos procurar minuciosamente e nada. Nem santinha, nem o cordel (forte) que a prendia. O nosso raciocínio foi simples. Tínhamos perdido a nossa proteção e, como resultado, tínhamos sido atacados pela primeira vez na comissão, embora tivéssemos andado pelos sítios mais perigosos. O escudo invisível tinha-se esfumado...

Jamais saberei o que aconteceu de facto. Partiu-se o cordel por desgaste e a santinha voou e caiu fora da borda? Terá sido algum projétil que passou muito perto sem darmos conta? Alguém da guarnição a tinha tirado por motivo desconhecido? Há quanto tempo faltava? Na noite anterior ainda nos lembrávamos de a ter ouvido.

Faltavam cerca de sete meses para o final da comissão. O que fazer? Claro que se arranjou outra santinha e tudo correu bem até ao fim. Apesar de outras situações difíceis e até um outro ataque no Rio Grande de Buba com a Lancha fundeada (que obrigou a suspender<sup>8</sup> de emergência), nunca houve qualquer impacto na lancha e nem sequer um ferido ligeiro. Tivemos, sem dúvida, muita sorte.

As incertezas da guerra só terminam quando nos afastamos definitivamente do teatro das operações. Por isso, a convicção de que algo nos protege, sempre ajuda a encarar as missões com maior confiança. Julgo que a segunda santinha já não tinha o mesmo efeito transcendente da primeira, face à ocorrência relatada, mas a guarnição não se atrevia a discutir o assunto. Uma coisa é certa: azar é que nunca tivemos...



**Lopo Cajarabille**  
VALM

#### Notas

<sup>1</sup> Aparelho que regista as temperaturas em função da profundidade.

<sup>2</sup> Abreviatura de terroristas que se usava na gíria da guerra.

<sup>3</sup> Sargento de Manobra.

<sup>4</sup> Lanchas de Desembarque Médias.

<sup>5</sup> Levantamento da água proveniente do impacto de projéteis.

<sup>6</sup> Peça de artilharia de 20 milímetros.

<sup>7</sup> Metralhadora pesada fixada na estrutura a cada um dos bordos e outra na popa, sendo esta capaz de fazer fogo para ambos os bordos.

<sup>8</sup> Içar o ferro do fundo para poder navegar normalmente

# EXPOSIÇÃO A VIBRAÇÕES

A exposição a vibrações constitui um fator de risco físico muitas vezes negligenciado em contexto laboral, particularmente quando ocorre em simultâneo com a exposição ao ruído – a origem é normalmente a mesma – por este último ser tradicionalmente mais fácil de mensurar.

Ao contrário do ruído, ao qual o trabalhador está exposto de forma passiva, as vibrações só constituem um problema se houver um contacto físico efetivo entre o trabalhador e a fonte das vibrações. Existem dois tipos de exposição a vibrações: corpo inteiro, quando são transmitidas ao corpo do trabalhador sentado, em pé ou deitado; e sistema mão-braço, quando são transmitidas ao membro superior através da mão.

A vibração define-se como o movimento oscilatório de um corpo em torno de uma posição de equilíbrio. Este movimento tem uma frequência – característica importante da vibração – que pode ser medida em Hertz (Hz – ciclos por segundo).

O corpo humano possui uma vibração natural. Se uma frequência externa coincide com a frequência natural do nosso corpo, ocorre ressonância (amplificação da vibração recebida) que pode resultar em efeitos deletérios. Equiparando o corpo humano a um sistema mecânico, importa considerar que cada região do corpo tem uma sensibilidade própria às vibrações e que existe variabilidade inter-individual na sensibilidade às vibrações. Genericamente, o ser humano apercebe-se das vibrações com frequências entre 10-1000 Hz, sendo os efeitos variáveis neste espectro. Por exemplo, as vibrações de baixa frequência (30 Hz) provocam lesões ósseas, enquanto que as vibrações de frequências elevadas (> 600 Hz) têm sobretudo efeitos neuromusculares.

A exposição a vibrações mecânicas condiciona a saúde dos trabalhadores e pode resultar em perturbações músculo-esqueléticas, neurológicas e vasculares, além de outras patologias. As vibrações transmitidas ao sistema mão-braço são as mais estudadas, estando identificada a síndrome das vibrações mão-braço como uma patologia resultante da exposição a vibrações.

A exposição a vibrações em contexto laboral encontra-se regulamentada pelo Decreto-Lei n.º 46/2006, de 24 de fevereiro, o qual obriga o empregador a utilizar todos os meios disponíveis para eliminar na fonte ou reduzir ao mínimo os riscos resultantes da exposição dos trabalhadores a vibrações mecânicas através da aplicação

de um programa de medidas técnicas e organizacionais, incluindo: a) métodos de trabalho alternativos que permitam reduzir a exposição a vibrações mecânicas; b) escolha de equipamentos de trabalho adequados, ergonomicamente bem concebidos e que produzam o mínimo de vibrações possível; c) programas adequados de manutenção do equipamento de trabalho, do local de trabalho e das instalações neste existentes; d) conceção, disposição e organização dos locais e postos de trabalho; e) informação e formação adequada dos trabalhadores para a utilização correta e segura do equipamento com o objetivo de reduzir ao mínimo a sua exposição a vibrações mecânicas; f) limitação da duração e da intensidade da exposição; g) horários de trabalho adequados, incluindo períodos de descanso apropriados.

Este diploma também estabelece valores limite de exposição e valores de ação de exposição a vibrações transmitidas ao sistema mão-braço (5 m/s<sup>2</sup> e 2,5 m/s<sup>2</sup>) e ao corpo inteiro (1,15 m/s<sup>2</sup> e 0,5 m/s<sup>2</sup>), e determina um conjunto de medidas preventivas a aplicar sempre que sejam atingidos ou ultrapassados esses valores: (i) tomar medidas imediatas que reduzam a exposição para não exceder os valores limite de exposição; (ii) identificar as causas da ultrapassagem dos valores limite; (iii) corrigir as medidas de proteção e prevenção de modo a evitar a ocorrência de situações idênticas.

No setor da navegação marítima e aérea, se o estado da técnica e as características específicas dos locais de trabalho não permitirem assegurar que o nível de exposição a vibrações mecânicas transmitidas ao corpo inteiro seja inferior ao valor limite de exposição, o empregador pode ser autorizado a não aplicar as medidas supracitadas. Compete à Inspeção-Geral do Trabalho conceder esta autorização, por período não superior a quatro anos (renovável), mediante requerimento fundamentado que indique a atividade desenvolvida pela organização, o responsável pelos serviços de segurança, higiene e saúde no trabalho, o resultado da avaliação dos riscos, a identificação do médico do trabalho, os dados resultantes da vigilância da saúde dos trabalhadores e as medidas de reforço da vigilância da saúde.



**S. Henriques**  
1TEN MN



Foto SAU A Ferreira Dias



# DOENÇA DE MÉNIÈRE

Descrita em 1861 pela primeira vez, pelo francês Prosper Ménière, a doença de Ménière caracteriza-se por episódios recorrentes de vertigem, acufenos (zumbidos), hipoacusia (perda auditiva) e desconforto no ouvido (sensação de pressão auricular). As crises aparecem normalmente de forma súbita e podem durar de alguns minutos a várias horas. É considerada uma doença crônica do ouvido interno e não tem, atualmente, cura.

## EPIDEMIOLOGIA

A doença de Ménière afeta cerca de 0,3-0,5% da população e pode surgir em qualquer idade, apesar de ser mais frequente em adultos entre 40 - 60 anos de idade. Atinge ambos os sexos, com discreto predomínio no sexo feminino. Indivíduos de raça caucasiana são os mais afetados e cerca de 10% dos casos têm predominância familiar.

## CAUSA

A causa desta doença ainda não é totalmente compreendida. Acredita-se que estejam envolvidos no seu aparecimento quer fatores genéticos, quer fatores autoimunes, quer fatores ambientais (tais como infecções virais, traumatismos, consumo de álcool). Sabe-se que na doença de Ménière existe um aumento anormal do volume de endolinfa, daí que esta doença seja também designada por hidropisia endolinfática. A endolinfa é o líquido transparente contido no labirinto membranoso do ouvido interno que é responsável pelas noções de movimento do corpo e manutenção do equilíbrio. Ora, se existe um excesso de endolinfa isto resulta num aumento da pressão dentro do labirinto, com conseqüente distensão das suas paredes. Pensa-se que, por este motivo, os sinais auditivos enviados do ouvido para o cérebro se tornem imprecisos e, como resultado, surjam os sintomas da doença.

## APRESENTAÇÃO CLÍNICA

A doença de Ménière é uma doença crônica na qual se podem distinguir duas fases: as crises e os intervalos livres entre estas. As primeiras correspondem a episódios vertiginosos de instalação súbita, acompanhados de acufenos, hipoacusia e sensação de pressão auricular. Geralmente só um dos ouvidos é que é afetado, pelo menos nos episódios iniciais. Ao longo do tempo, os dois ouvidos podem ficar afetados (cerca de 30% dos casos). Podem haver outros sintomas acompanhantes, tais como náuseas, vômitos, hipersensibilidade aos sons, mal-estar, ansiedade, cefaleia, visão turva, suores frios, palpitações, tremores. As crises podem ser extremamente incapacitantes, interferindo com as atividades normais da vida diária. Uma crise aguda pode durar de 20 minutos a 24 horas e no final de cada ataque segue-se sempre um período de fadiga extrema que obriga a longas horas de sono reparador. Estas crises podem repetir-se várias vezes por semana ou com intervalos espaçados de meses ou anos. Os intervalos caracterizam-se por ausência de vertigens e por uma estabilização das outras queixas.

Não se conhece o motivo pelos quais as crises são despoletadas contudo os sintomas tendem a ser desencadeados por situações como o stress, excesso de trabalho, fadiga, variações de pressão e excesso de sal. Os doentes conseguem muitas vezes pressentir que

terão uma crise pois estas podem ser precedidas de uma aura, ou seja, surgem previamente à crise alguns sintomas (variáveis conforme o doente, mas constantes num mesmo sujeito).

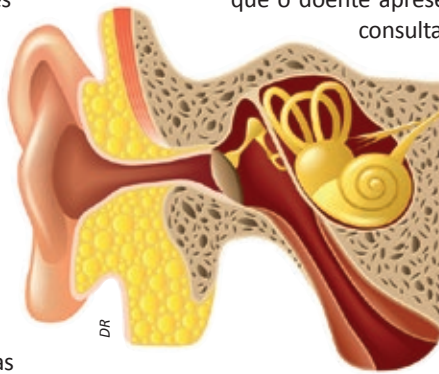
Nas fases mais tardias da doença, a hipoacusia torna-se permanente, os acufenos tornam-se mais fortes e o desequilíbrio pode interferir com a própria marcha. Estes sintomas são mais problemáticos em locais com baixa luminosidade, com a fadiga ou quando existem estímulos visuais muito intensos.

## DIAGNÓSTICO

O diagnóstico desta doença é de exclusão. Baseia-se na clínica que o doente apresenta, no exame objetivo realizado durante a consulta médica, bem como na documentação da perda auditiva por audimetria. Pode haver necessidade de recorrer a outros exames complementares de diagnóstico (os mais frequentes são análises sanguíneas e ressonância magnética com contraste).

## TRATAMENTO

Até ao momento não existe cura para a doença de Ménière. Contudo, existem tratamentos disponíveis que ajudam a lidar com os sintomas e a reduzir a frequência e a gravidade de cada crise aguda. Inicialmente é crucial haver alteração do estilo de vida, reduzindo o stress, aumentando as horas de sono, praticando exercício físico regular e fazendo uma dieta equilibrada com redução do consumo de álcool, cafeína e sal. A terapia medicamentosa em situações de crise passa por anti-eméticos, anti-histamínicos e ansiolíticos. No intervalo das crises podem ser prescritos diuréticos, corticoides orais ou a beta-histina. Quando a doença obriga os doentes a fazer alterações à sua vida diária, a sua saúde mental pode estar afetada, tornando-se o acompanhamento psicológico recomendado. Estas medidas permitem o controlo da doença em mais de 60% dos casos. Aos restantes doentes pode ser oferecida terapia de reabilitação vestibular (programa de exercícios para reduzir os sintomas de desequilíbrio e tontura), terapia com dispositivo Meniett (um aparelho que aplica uma pressão positiva no ouvido médio para melhorar o intercâmbio de fluidos no labirinto) ou medidas mais invasivas como injeções intratimpânicas de corticoides (anti-inflamatórios) ou gentamicina (labirintectomia química). Casos graves podem necessitar de cirurgia para descomprimir o labirinto membranoso, remover o labirinto (labirintectomia) ou para secionar o nervo vestibular (neurectomia vestibular). Doentes com perda permanente da audição são candidatos a utilizar próteses auditivas.



Ana Cristina Pratas  
1TEN MN

[www.facebook.com/participanosaudeparatodos](https://www.facebook.com/participanosaudeparatodos)

## DESPORTO

### FUTSAL – 35º CAMPEONATO DA MARINHA

Entre os dias 11 de fevereiro e 25 de março realizou-se a 35ª edição do Campeonato da Marinha de Futsal, uma das modalidades mais praticadas na nossa instituição.

Com uma participação plena nos escalões masculinos por parte de todos os Agrupamentos (BNL, CF, EN, ETNA e UAICM), apenas a EN e a BNL se fizeram representar no escalão feminino.

Marcada por um bom nível competitivo, esta competição serve igualmente para identificar jogadores (as), que possam vir a integrar as seleções de Futsal da Marinha que irão participar no Campeonato Nacional Militar agendado para 6 a 8 de novembro e que será organizado pela FAP.

| MASCULINOS |           |                  |
|------------|-----------|------------------|
| Class.     | I Escalão | II Escalão (+34) |
| 1º         | EN        | BNL              |
| 2º         | UAICM     | ETNA             |
| 3º         | BNL       | CF               |
| 4º         | CF        | UAICM            |
| 5º         | ETNA      | EN               |
| FEMININO   |           |                  |
| 1º         | EN        |                  |
| 2º         | BNL       |                  |

Foto SAJ A Ferreira Dias



Vencedor I Escalão: EN



Vencedor II Escalão: BNL



Vencedor Escalão Feminino: EN

### TIRO PISTOLA – 35º CAMPEONATO DA MARINHA

A 35ª edição do Campeonato da Marinha de Tiro Pistola realizou-se nos dias 20 e 21 de março, na Carreira de Tiro do CEFA, tendo contado com a participação dos Agrupamentos Desportivos BNL, EN, ETNA e UAICM, num total de 33 atiradores.

A nova campeã da Marinha é a 1TEN AN Ana Bernardes (UAICM), com 218 pontos, sendo o campeão masculino o CAD M Melo e Castro (EN), com 226 pontos. A UAICM e a BNL arrecadaram, respetivamente, o Troféu Feminino e o Troféu Masculino da prova.



Participantes do 35º CM Tiro

| MASC | NII     | P   | C  | Nome          | Agrup. | Pontuação |
|------|---------|-----|----|---------------|--------|-----------|
| 1º   | 23215   | CAD | M  | MELO E CASTRO | EN     | 226       |
| 2º   | 1533595 | SAJ | FZ | DUARTE PERNA  | BNL    | 214       |
| 3º   | 268192  | CAB | A  | GOMES GRAVE   | BNL    | 212       |

| FEM | NII     | P    | C  | Nome          | Agrup. | Pontuação |
|-----|---------|------|----|---------------|--------|-----------|
| 1º  | 22200   | 1TEN | AN | ANA BERNARDES | UAICM  | 218       |
| 2º  | 9317605 | STEN | HE | ANA RAMOS     | UAICM  | 196       |
| 3º  | 22216   | CAD  | M  | ANA SOUSA     | EN     | 175       |

### CERIMÓNIA DE ENCERRAMENTO DO ANO DESPORTIVO 2018

Foto SAJ A Ferreira Dias



COM DF entrega Troféu Desportivo da Marinha ao Comandante Escola Naval, CALM Simões Marques

No dia 25 de março realizou-se no Pavilhão do CEFA, pela primeira vez, a Cerimónia de Encerramento do Ano Desportivo 2018, na qual foram entregues o Troféu Desportivo da Marinha e os Prémios de Valor Físico. O Troféu Desportivo da Marinha destina-se a premiar o Agrupamento Desportivo que, em cada ano, obtém o maior número de pontos no somatório dos Campeonatos da Marinha, tendo sido, em 2018, o Agrupamento Desportivo Escola Naval a vencer o troféu. Este foi entregue pelo Diretor de Formação, COM Silva Ribeiro, em representação do Almirante CEMA e AMN, ao Comandante da Escola Naval, CALM Simões Marques.

O “Prémio Valor Físico” destina-se a distinguir unidades ou organismos da Marinha e órgãos da Autoridade Marítima Nacional que, em cada ano, se destaquem nos resultados obtidos nas provas de aptidão física e no fomento da prática de atividade física e desportiva. O “Prémio Valor Físico – Unidade Naval” foi atribuído ao NRP *Tridente* e o “Prémio Valor Físico – Unidade em Terra” atribuído à Escola Naval.



# QUARTO DE FOLGA

## JOGUEMOS O BRIDGE

## Problema nº 223

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

### GRAU DE DIFICULDADE - MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO

W – E vuln. S joga 4♣ com a saída a 5♥. Analise as 4 mãos e descubra como deve S jogar para cumprir este contrato?

### SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 223

Numa primeira análise constatamos que existem 4 perdes (2♦+1♥+1♦), pois os trunfos estão mal colocados, devendo procurar uma alternativa a essa hipótese de ter de dar 2, como é o caso. Vejamos então a linha de jogo que deve ser desenvolvida para conseguir a eliminação de uma das outras 2 perdes: pega de A o R de E e joga a outra ♥ que E faz de V, jogada que lhe vai permitir apurar a 5ª de N para a balda do ♦, conforme veremos; E ataca com V♦ para D, R e A de N; joga outra ♥ para cortar, bate A de trunfo e vai ao morto no A de ♣; outra ♥ para cortar e apurar a 5ª como pretendia. Por último, R e outro para cortar e entrar no morto para jogar a ♥ apurada e baldar o ♦ perdedor. Caso W cortasse, por distração certamente, baldava o ♦ em N. Mesmo a 2 mãos esta seria a linha de jogo mais correta, para não cair na sorte ou azar das passagens ao R e V de trunfo.

Nunes Marques  
CALM AN

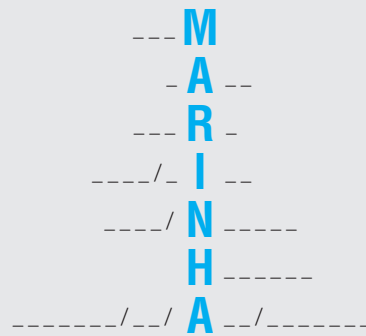
## GO NAVY!

## Passatempo nº 5



### MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

- BOCA (do navio)
- JAQUE
- POPA
- BOMBORDO
- NÚMERO DE AMURA
- ADRIÇA
- MÍSSIL TERRA-AR



### SOLUÇÕES: PASSATEMPO Nº 5

Soluções: 1. Beam; 2. Jack; 3. Stern; 4. Port Side; 5. Hull Number; 6. Halfyard; 7. Surface to Air Missile

Estela Magalhães Parreira  
CTEN

## SUDOKU

## Problema nº 55

### FÁCIL

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

### DIFÍCIL

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

### SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 55

#### FÁCIL

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

#### DIFÍCIL

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

## NOTÍCIAS PESSOAIS

### NOMEAÇÕES

• CMG M João Pedro Maurício Barbosa, Comandante do NRP Bérrio  
 • CFR M Luís Alberto do Carmo Falcato, Comandante do NRP Vasco da Gama • CTEN M Nuno Miguel Mota Moreira, Diretor de Formação da Escola da Autoridade Marítima.

### FALECIDOS

• 103553 CFR SEG REF José Baptista Paulino Estribio • 211064 CFR OTT REF José Armando Mendonça do Carmo • 125766 CFR SE REF António Martins Lobo Varela • 171549 1TEN SG REF Jerónimo António Almeida Junior • 289053 1TEN SG REF João Mariano Lopes

Pereira • 353151 1TEN OT REF José Lucas Guerreiro • 169347 SAJ TF REF José Nunes Martins • 223349 SAJ E REF Francisco Mendes de Freitas • 317553 SAJ R REF Manuel da Cruz Jacinto • 27271 SAJ FZM REF António João Machado Barão • 393255 1SAR CE REF Manuel Duarte Mendes • 198848 SMOR H REF Virgílio Elísio Ramos Vaz • 461457 CAB E REF Francisco Romão Matias Gonçalves • 36664 CAB FZ PIV/DFA António Manuel Fernandes • 128968 CAB FZ REF Leonel Rosa Pires • 122673 CAB FZ REF José Henrique da Costa Pedroso • 119170 2GRT PIV/DFA REF Filipe Vicente Geraldes Maltez.

### RESERVA

• SMOR V Serafim Pereira da Silva Roriz.

## CONVÍVIOS

### NÚCLEO DE FUZILEIROS DOS TEMPLÁRIOS



Realiza-se no dia **12 de maio** no Restaurante “Azul Terrace”, Calçadas Tomar, o 23º almoço-convívio de Fuzileiros dos Templários. Confirmações até dia 4 de maio. Os interessados deverão contactar: Narciso TM 915871424, Manuel Marques TM 964175325.

### “FILHOS DA ESCOLA” DE 1956 63º ANIVERSÁRIO

Realiza-se no dia **25 de maio** no Restaurante “A Lareira”, nas Caldas da Rainha, o almoço comemorativo do 63º aniversário da incorporação na Armada dos “Filhos da Escola” de 1956.

As inscrições devem ser dirigidas até 23 de maio para: Agostinho Patrício – Tel. 219411605 TM 919508247, Adelino Afonso Tel. 212241839 TM 939510239.

### MARINHEIROS DE MÊDA

Realiza-se no dia **1 de junho** um almoço-convívio da Associação de Marinheiros de Mêda. Este convívio está aberto a todos os marinheiros e familiares que queiram participar. Inscrições: Clemente’s Bar Tel. 279882591, António Prata TM 966806669, António Clemente TM 964703313.

### MARINHEIROS DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO

Realiza-se no dia **2 de junho** o encontro anual da Associação de Marinheiros de Trás-os-Montes e Alto Douro na Quinta do Carmo, em Mouçós – Vila Real. Inscrições: Caseiro Marques TM 965068967, Barros TM 967042728, Fraga TM 966477138.

### “FILHOS DA ESCOLA” JULHO DE 1967

Realiza-se no dia **29 de junho**, na Sertã, na Quinta Sta. Teresinha, o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de julho de 1967. Inscrições: Eduardo Borralho TM 964 202 531 ou Tel. 212 247 367, José Saruga TM 914 610 492 ou Tel. 212 249 183.

## 10 DE JUNHO DE 2019 – HOMENAGEM AOS COMBATENTES

### XXVI ENCONTRO NACIONAL

#### PROGRAMA

#### IGREJA DOS JERÓNIMOS

10H30 – Missa por intenção de Portugal e de sufrágio pelos que tombaram pela Pátria;

#### MONUMENTO AOS COMBATENTES DO ULTRAMAR

12H15 – Abertura da cerimónia junto ao Monumento;  
 12H15 – Palavras de abertura do Presidente da Comissão Executiva;  
 12H20 – Leitura da mensagem de Sua Excelência o Presidente da República, pelo Presidente da Comissão Executiva;  
 12H24 – Discurso alusivo pelo orador Professor Doutor Bernardo Pires de Lima;  
 13H32 – Cerimónia inter-religiosa católica e muçulmana;

12H40 – Homenagem aos mortos e deposição de flores;  
 13H03 – Hino Nacional pela banda da GNR: salva protocolar por navio da Marinha (no final, passagem de aeronave da Força Aérea);  
 13H10 – Passagem final pelas lápides;  
 13H30 – Salto de Paraquedistas do Exército;  
 13H35 – Almoço-convívio nos terrenos frente ao Monumento.

#### CONFERÊNCIA

“O papel do Serviço Postal Militar (SPM) durante a guerra do Ultramar”, a realizar nas instalações da Liga dos Combatentes (Forte do Bom Sucesso) a 11 de junho, pelas 16h00.





## UNIVERSIDADE DE COIMBRA - ACADEMIA DE MARINHA

# “O Mar: Tradições e Desafios”

### PROGRAMA

- |   |   |
|---|---|
| 9:15 - Abertura do Colóquio pelo Reitor da Universidade de Coimbra, Prof. Doutor Amílcar Celta Falcão Ramos Ferreira, e pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Maria Mendes Calado | 14:50 - “O Património Cultural Subaquático da Época Contemporânea em Portugal”   <i>Augusto Alves Salgado</i>   |
| 10:00 - “O Estreito de Gibraltar, Ceuta e Tânger no Atlas de Pedro Teixeira Albernaz”   <i>Vasco Soares Mantas</i>  | 15:10 - “As perdas da marinha comercial portuguesa na Grande Guerra”   <i>Jorge Russo</i>   |
| 10:20 - “Gestão naval e construção imperial na Primeira Globalização”   <i>Liliana Oliveira</i>   | 16:20 - “A epopeia marítima portuguesa num imaginário literário americano”   <i>Mário Avelar</i>  |
| 11:30 - “O Estado Português da Índia 1505-1515: uma estratégia de Poder Naval”   <i>Jorge Semedo de Matos</i>   | 16:40 - “Contributo dos oficiais de Marinha para a ciência e a cultura”   <i>António Costa Canas</i>  |
| 11:50 - “A viagem de Gama segundo Camões”   <i>Carlota Simões</i>   | 17:15 - Encerramento pelo Diretor da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Professor Doutor José Pedro Paiva, e pelo Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu |
| 14:30 - “Para uma História Marítima Contemporânea em Portugal: Caminhos para uma agenda de investigação multidisciplinar”   <i>Álvaro Garrido</i>   | 17:45 - Atuação do Quinteto Clássico da Banda da Armada   |
|   | 18:15 - Fecho do Colóquio   |

**Colóquio - 17 de Maio de 2019**

**Faculdade de Letras da UC - Teatro Paulo Quintela**

**(Entrada livre)**

#### Informações:

**Hora de abertura: 09:15**

**Almoço livre: 12:30 – 14:30**

**Hora do fecho: 18:15**





## SÍMBOLOS HERÁLDICOS

### BRASÃO DO N.R.P. SETÚBAL



*José Cabrita*

#### DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de azul com rede de ouro movente do chefe, da ponta e dos flancos, com vieira de prata carregada com nave heráldica de vermelho. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «N.R.P. SETÚBAL».

#### SIMBOLOGIA

A rede de pesca alude ao caráter piscatório de Setúbal e a vieira à sua ligação histórica à Ordem Militar de Santiago. A nave heráldica é sinónimo de maritimidade, também concretizada pela construção e reparação naval operada nos seus estaleiros.