

Nº 543 • ANO XLIX
AGOSTO 2019 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



NRP BARTOLOMEU DIAS

MIDLIFE UPGRADE

CONFERÊNCIA
CHENS 2019

EXERCÍCIO
CONTEX-PHIBEX 19

POLÍCIA MARÍTIMA NAS
OPERAÇÕES FRONTEX

PERISCÓPIO

A Marinha
nas comemorações do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas,
em Portalegre.



SUMÁRIO

- 02** Periscópio

- 04** Strategia (50)

- 10** Comemorações do Dia de Portugal em Cabo Verde

- 11** Gestão dos fluxos migratórios irregulares e controlo de fronteiras na Europa

- 14** Tomada de decisão: Escolher a melhor opção em cada situação

- 16** Guerra Naval: Água, Fogo e Logos – 2ª Parte

- 18** NRP *Bartolomeu Dias* efetua o *MidLife Upgrade* na Holanda

- 21** Academia de Marinha

- 22** Direito do Mar e Direito Marítimo (24)

- 24** Notícias

- 26** Convívios

- 28** Vigia da História (110)

- 29** Estórias (51)

- 30** Novas Histórias da Botica (78)

- 31** Serviço & Saúde (7)

- 32** Saúde para Todos (67)

- 33** Quarto de Folga

- 34** Notícias Pessoais / Convívios

- 35** Concurso de Fotografia

CONFERÊNCIA CHENS 2019 – LISBOA

6



8 EXERCÍCIO CONTEX-PHIBEX 19



POLÍCIA MARÍTIMA NAS OPERAÇÕES DA AGÊNCIA FRONTEX

12



Capa

NRP *Bartolomeu Dias* no estaleiro
DAMEN Shiprepair Vlissingen.

Foto NRP *Bartolomeu Dias*



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 543 / Ano XLIX
Agosto 2019

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

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SMOR L Mário Jorge Almeida de Carvalho

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

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

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

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

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

Tiragem média mensal:
3800 exemplares

Strategia

50

50 ANOS NAS FORÇAS NAVAIS PERMANENTES DA NATO

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dois artigos anteriores procuraram recordar, de forma necessariamente sucinta, um pouco da história da participação nacional nas forças navais permanentes da NATO, apresentando-se na tabela da página seguinte uma listagem dos navios que, ao longo dos últimos 50 anos, integraram essas mesmas forças, bem como dos respetivos comandantes, que representam os muitos milhares de militares da Marinha que nelas estiveram integrados.

Não obstante, importa referir que o contributo da Marinha para a NATO não se tem cingido à integração de navios e de militares no estado-maior da *Standing Naval Force Atlantic* (STANAVFORLANT) e dos *Standing NATO Maritime Groups* (SNMG), tendo incluído a participação regular em múltiplos exercícios, de que são exemplo os das séries OCEAN SAFARI e OPEN GATE, entre muitos outros. No entanto, a realidade é que a integração nas forças da NATO tem marcado de forma indelével o contributo da Marinha para a Aliança Atlântica – sendo que a participação nacional nessas forças tem incluído frequentemente, além do navio atribuído à STANAVFORLANT ou ao SNMG, o grosso da esquadra portuguesa, sobretudo nos exercícios realizados ao longo da nossa costa ou nas suas proximidades.

E a importância da participação nacional nas forças navais permanentes decorre do facto delas constituírem a espinha dorsal da capacidade de resposta imediata da NATO no domínio marítimo, tendo por objetivo: (1) potenciar a interoperabilidade combinada e a proficiência na tática naval; (2) efetuar presença naval em áreas de interesse estratégico, demonstrando a coesão da NATO; e (3) possibilitar a resposta inicial, de âmbito naval, a situações de crise, constituindo a base para a formação de forças navais mais robustas, caso necessário.

Neste quadro, pode dizer-se que a participação nas forças navais permanentes da NATO foi um verdadeiro motor da transformação da Marinha Portuguesa nos últimos 50 anos, tendo permitido: potenciar o treino combinado; incrementar o desempenho do pessoal, incluindo ao nível da liderança; desenvolver a doutrina e a organização na área das operações navais e do apoio logístico; funcionar como catalisador para importantes renovações de material e de infraestruturas; e potenciar a interoperabilidade com as outras marinhas aliadas. Este último benefício é particularmente evidente, permitindo que seja, habitualmente, mais fácil a interoperabilidade entre marinhas aliadas do que entre forças de diferentes ramos e da mesma nacionalidade. Esse é, talvez, o melhor tributo que se pode fazer às forças navais permanentes da NATO e, provavelmente, também o seu melhor legado!

Finalmente, gostaria de deixar um sublinhado para a extraordinária importância que o comando de forças navais internacionais tem e deve continuar a ter para uma Marinha como a Portuguesa. Na vertente militar, essas são missões de enorme exigência, em termos de planeamento e de execução, tanto no plano logístico (inclusive pela necessidade de assegurar redundância de meios), como no plano operacional. No entanto, essas são, também, das missões que mais projeção externa conferem à Marinha e ao País, no seio da Aliança Atlântica e no âmbito da Política Comum de Segurança e Defesa da União Europeia. Por tudo isso, a Marinha Portuguesa deve manter a ambição de continuar a comandar (periodicamente) forças navais multinacionais, como, aliás, está previsto acontecer, de novo, no segundo semestre de 2020, em que caberá a Portugal o comando do SNMG-1. Será mais um desafio à capacidade de afirmação de Portugal e das suas Forças Armadas perante a NATO e a comunidade internacional, a que a Marinha Portuguesa responderá, certamente, com o profissionalismo e a competência habituais.



SNMG-1 sob comando do CALM Silvestre Correia, com a fragata D. Francisco de Almeida como navio almirante, efetua PASSEX com força naval turca.



PARTICIPAÇÕES NACIONAIS

| Ano | Navio | Comandante | Designação da Força |
|---------|---------------------------------------|-------------------------------|---------------------|
| 1969 | <i>Almirante Pereira da Silva</i> | Cte Esteves Brinca | STANAVFORLANT |
| 1970 | <i>Almirante Gago Coutinho</i> | Cte Salgueiro Rego | STANAVFORLANT |
| 1971 | <i>Almirante Magalhães Corrêa</i> | Cte Rocha Calhorda | STANAVFORLANT |
| 1972 | <i>Almirante Pereira da Silva</i> | Cte Mello Breyner | STANAVFORLANT |
| 1973 | <i>Almirante Magalhães Corrêa</i> | Cte Elias da Costa | STANAVFORLANT |
| 1974 | <i>Almirante Pereira da Silva</i> | Cte Lima Vasconcelos | STANAVFORLANT |
| 1975 | <i>Almirante Gago Coutinho</i> | Cte Niny dos Santos | STANAVFORLANT |
| 1976 | <i>Almirante Magalhães Corrêa</i> | Cte Filipe da Silva | STANAVFORLANT |
| 1977 | <i>Almirante Gago Coutinho</i> | Cte Aguiar de Jesus | STANAVFORLANT |
| 1978 | <i>Almirante Pereira da Silva</i> | Cte Metelo de Nápoles | STANAVFORLANT |
| 1979 | <i>Almirante Pereira da Silva</i> | Cte Correia dos Santos | STANAVFORLANT |
| 1980 | <i>Almirante Magalhães Corrêa</i> | Cte Rodrigues Paulo | STANAVFORLANT |
| 1981 | <i>Almirante Magalhães Corrêa</i> | Cte Baptista dos Santos | STANAVFORLANT |
| 1982 | <i>Almirante Magalhães Corrêa</i> | Cte Espadinha Galo | STANAVFORLANT |
| 1983 | <i>Comandante João Belo</i> | Cte Vieira Matias | STANAVFORLANT |
| 1984 | <i>Comandante Hermenegildo Capelo</i> | Cte Magalhães Queiroz | STANAVFORLANT |
| 1984 | <i>Comandante João Belo</i> | Cte Vieira Matias | STANAVFORLANT |
| 1985 | <i>Comandante Roberto Ivens</i> | Cte Reis Rodrigues | STANAVFORLANT |
| 1986 | <i>Comandante João Belo</i> | Cte Celestino da Silva | STANAVFORLANT |
| 1987 | <i>Comandante Hermenegildo Capelo</i> | Cte Rodrigues Nascimento | STANAVFORLANT |
| 1988 | <i>Comandante Sacadura Cabral</i> | Cte Coelho Rita | STANAVFORLANT |
| 1989 | <i>Comandante Roberto Ivens</i> | Cte Duarte Lima | STANAVFORLANT |
| 1990 | <i>Comandante Sacadura Cabral</i> | Cte Neves de Bettencourt | STANAVFORLANT |
| 1991 | <i>Comandante Sacadura Cabral</i> | Cte Neves de Bettencourt | NAVOCFORMED |
| 1991 | <i>Comandante Roberto Ivens</i> | Cte Santana de Mendonça | STANAVFORLANT |
| 1992 | <i>Vasco da Gama</i> | Cte Temes de Oliveira | STANAVFORLANT |
| 1992 | <i>Comandante Roberto Ivens</i> | Cte Augusto de Brito | STANAVFORLANT |
| 1993 | <i>Álvares Cabral</i> | Cte Montalvão e Silva | STANAVFORLANT |
| 1994 | <i>Corte-Real</i> | Cte Silva da Fonseca | STANAVFORLANT |
| 1995 | <i>Vasco da Gama *</i> | Cte Vargas de Matos | STANAVFORLANT |
| 1995 | <i>Álvares Cabral *</i> | Cte Oliveira Viegas | STANAVFORLANT |
| 1995 | <i>Bérrio</i> | Cte Jorge Guerra | STANAVFORLANT |
| 1995/96 | <i>Corte-Real *</i> | Cte Melo Gomes | STANAVFORLANT |
| 1997 | <i>Vasco da Gama</i> | Cte Conde Baguinho | STANAVFORLANT |
| 1998 | <i>Álvares Cabral</i> | Cte Carvalho Abreu | STANAVFORLANT |
| 1999 | <i>Corte-Real</i> | Cte Saldanha Lopes | STANAVFORLANT |
| 2000 | <i>Vasco da Gama</i> | Cte Almeida Gonçalves | STANAVFORLANT |
| 2001 | <i>Álvares Cabral *</i> | Cte Bonifácio Lopes | STANAVFORLANT |
| 2001/02 | <i>Corte-Real *</i> | Cte Monteiro Montenegro | STANAVFORLANT |
| 2002 | <i>Vasco da Gama *</i> | Cte Pereira da Cunha | STANAVFORLANT |
| 2003 | <i>Vasco da Gama</i> | Cte Pereira da Cunha | STANAVFORLANT |
| 2004 | <i>Álvares Cabral</i> | Cte Correia Andrade | STANAVFORLANT |
| 2005 | <i>Corte-Real</i> | Cte Mendes Calado | SNMG-1 |
| 2006 | <i>Vasco da Gama</i> | Cte Alberto Silvestre Correia | SNMG-1 |
| 2007 | <i>Álvares Cabral</i> | Cte Sousa Pereira | SNMG-1 |
| 2008 | <i>Vasco da Gama</i> | Cte Gouveia e Melo | SNMG-1 |
| 2009 | <i>Álvares Cabral *</i> | Cte Nobre de Sousa | SNMG-1 |
| 2009 | <i>Corte-Real *</i> | Cte Gonçalves Alexandre | SNMG-1 |
| 2009/10 | <i>Álvares Cabral *</i> | Cte Nobre de Sousa | SNMG-1 |
| 2011 | <i>D. Francisco de Almeida</i> | Cte Salvado de Figueiredo | SNMG-1 |
| 2012 | <i>Arpão</i> | Cte Baptista Pereira | SNMG-2 |
| 2013 | <i>Tridente</i> | Cte Amaral Henriques | SNMG-2 |
| 2014 | <i>Tridente</i> | Cte Amaral Henriques | SNMG-2 |
| 2015 | <i>D. Francisco de Almeida *</i> | Cte Manuel Silvestre Correia | SNMG-1 |
| 2016 | <i>Álvares Cabral</i> | Cte Gonçalves Simões | SNMG-1 |
| 2017 | <i>D. Francisco de Almeida</i> | Cte Monteiro da Silva | SNMG-1 |
| 2018 | <i>Corte-Real</i> | Cte Bulha Almeida | SNMG-1 |

* Navio-almirante da força naval.

Foto SAJ ETC Silva Parracho

CONFERÊNCIA CHENS 2019 – LISBOA

Após ter presidido ao fórum *Chiefs of European Navies* (CHENS) durante um ano, a Marinha Portuguesa acolheu a sua conferência anual nos dias 9 e 10 de maio, no hotel Myriad by Sana no Parque das Nações em Lisboa. Estiveram presentes os chefes (ou os vice-chefes, em sua representação) de 26 marinhas europeias de 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, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido, Roménia, Suécia e Turquia. A estreia da participação da Marinha de Montenegro, 27.º membro deste fórum, ficou, assim, adiada. Como já vem sendo norma, participaram ainda, com o estatuto de observadores, a Marinha dos Estados Unidos da América – através do Comando das *United States Naval Forces Europe* (USNA-VEUR) –, a União Europeia – através do *European Union Military Staff* (EUMS) – e a NATO – através dos *International Military Staff* (IMS) e *Allied Maritime Command* (MARCOM).

A chegada das comitivas distribuiu-se entre os dias 8 e 9 de maio. No dia 9 decorreram inúmeras reuniões bilaterais, conforme as solicitações recebidas das diferentes delegações, e às 17h30 iniciou-se o programa oficial com o embarque dos Chefes das Marinhas (os chefes de delegação) no NRP *Setúbal*, atracado na Ponte Cais da Marina do Parque das Nações, para um *icebreaker* a navegar rio Tejo abaixo.

A visita ao navio contemplou uma demonstração estática de equipamentos autónomos (*Maritime Unmanned Systems*, MUS) em uso na Marinha Portuguesa, que, de resto, serviu de introdução ao tema geral da conferência e de apresentação de meios que haveriam de ser alvo de menção nas apresentações do dia seguinte. Apesar do curto período embarcados, o programa delineado e o ambiente vivido a bordo proporcionaram, logo num primeiro encontro, o desenvolvimento de empatias importantes para os objetivos da conferência entre o grupo de participantes; tudo isto enquanto apreciavam a vista sobre as cidades de Lisboa e Almada.

Após desembarque no cais da Rocha do Conde de Óbidos, em Alcântara, a comitiva dirigiu-se ao Palácio de Belém, onde foi recebida e apresentou cumprimentos ao Presidente da República, Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa, que destacou o papel das marinhas



Fotos SAJ A Ferreira Dias

para a segurança marítima e marcou presença numa primeira fotografia do grupo.

Enquanto decorriam os cumprimentos oficiais, os restantes elementos das delegações e os conferencistas convidados tiveram oportunidade de efetuar uma visita guiada ao Museu de Marinha, que culminou com um *icebreaker*. Aquando da chegada das entidades principais, o grupo completo dirigiu-se para o fronteiro Pavilhão das Galeotas, cenário do jantar oficial. O evento foi abrilhantado pela atuação de diversos elementos da Banda da Armada e, para emprestar um toque cultural nacional, terminou com uma curta sessão de fados.

A conferência propriamente dita realizou-se no dia 10 de maio, no *Myriad Crystal Center*. O início da conferência (às 08h50) teve a pre-



sença da comunicação social, cobrindo a intervenção de abertura pelo Ministro da Defesa Nacional, Prof. Dr. João Cravinho. As restantes sessões, já sem a comunicação social, foram disponibilizadas em *streaming* (em direto) no *Youtube* da Marinha.

O tema geral da conferência era “UNMANNED SYSTEMS ROLE IN FUTURE NAVAL OPERATIONS” e o CALM Gameiro Marques, Diretor-geral do Gabinete Nacional de Segurança, na qualidade de *keynote speaker*, fez uma apresentação sobre o tema “Security risks in the operation of maritime unmanned systems”.

A conferência foi dividida em 3 sessões distintas. A primeira sessão, subordinada ao tema “Strategic and operational trends in MUS development and employment”, teve duas intervenções: a primeira, pelo CFR Anjinho Mourinha, do Estado-Maior da Armada, relativa a “Portuguese Navy perspective on MUS future employment in naval operations and development process”, seguida da apresentação do tema “Future MUS development and use in NATO”, pelo Comodoro (Ref.) David Burton, do *Centre for Maritime Research and Experimentation* (CMRE) da NATO.

No intervalo que se seguiu, foi tirada a fotografia de grupo, com a presença de todas as principais entidades. Durante esse intervalo esteve disponível uma exibição de veículos autónomos (MUS) pelas empresas OceanScan-MST, TEKEVER e UAVision. À hora pre-

vista (11h20), o sino que outrora pendeu no NRP Afonso Cerqueira convidou os presentes a retornar à sala para reinício dos trabalhos.

A segunda sessão foi subordinada ao tema “Technological trends in the development of MUS” e contou com três apresentações. O Prof. Dr. João Borges de Sousa, da Universidade do Porto, dissertou sobre o tema “Development of networked vehicles systems for naval operations”, seguido do Sr. Elling Tveit, do Instituto *Forsvarets forskningsinstitutt* (FFI), da Noruega, que abordou o tema “Autonomy related to MCM operations” e do Dr. Michael Incze, do *Naval Underwater Research Center*, USN, que refletiu sobre o tema “Linking unmanned systems technological developments to future naval operations”.


Antes da pausa para almoço, foi respeitado um minuto de silêncio pelos 2 militares franceses, da prestigiada unidade de Operações Especiais *Commandos Marine Hubert*, falecidos naquela manhã no decurso de uma operação de resgate de 4 reféns (2 deles turistas franceses raptados no Benin) no Burkina Faso.

A terceira sessão foi dedicada a apresentações dos projetos já desenvolvidos: um primeiro dedicado ao tema “The vulnerabilities of autonomous vehicles to cyber-attacks”, pelo CTEN Monteiro Marques, da Escola Naval, e um segundo subordinado ao tema “Change in the conduct of naval operations – in which way unmanned systems can be integrated”, pelo Comte. Barış Bilgili da Marinha da Turquia.

Foram ainda efetuadas apresentações sobre os desenvolvimentos no programa ERASMUS militar, a cargo do Comte. Alessandro Trivissone da Marinha Italiana, e sobre a oferta de Portugal à NATO do Centro de Excelência “GEOMETOC (Maritime Geospatial Information, Meteorology and Oceanography) COE”, pelo CMG Sardinha Monteiro, do Estado-Maior da Armada.

A conferência terminou com o convite para o CHENS 2020 e com a passagem de testemunho da Marinha Portuguesa para as *Armed Forces of Malta* (AFM), com o Almirante CEMA a fazer a entrega simbólica da bandeira do CHENS ao Brigadeiro-general Jeffrey Curmi.

A forma fluida e competente como decorreram as diversas atividades, assim como a qualidade das condições oferecidas e dos serviços prestados, deixaram uma boa impressão nas diversas delegações, quer da organização do evento, quer do país anfitrião – em suma, uma imagem de excelência para a Marinha Portuguesa.

 Colaboração do EMA – DIVRE



EXERCÍCIO CONTEX-PHIBEX 19

Realizou-se entre 17 e 28 de junho o exercício CONTEX-PHIBEX 19 (CTPH19) – o maior exercício multinacional dos últimos dez anos, organizado pela Marinha em Portugal e que contou com a participação de navios, fuzileiros, mergulhadores e também da Força Aérea e das Marinhas de Espanha, França, Itália e Estados Unidos da América. À semelhança de anos anteriores, este exercício contou com uma fase de treino no porto, que decorreu entre 17 e 18 de abril, e uma fase de treino no mar, realizada na costa oeste de Portugal Continental entre 19 e 28 de junho.

Os exercícios da série CONTEX-PHIBEX são executados bianualmente e visam treinar as capacidades Navais e Anfíbias da Marinha portuguesa. Conduzido pelo VALM Gouveia e Melo (CTF 443), Comandante Naval, o exercício CTPH19 contou com a participação de doze navios¹ de superfície, um submarino², várias equipas de mergulhadores (CDT³), militares do Destacamento de Ações Especiais (SOF⁴), uma força de desembarque (LF⁵), constituída por 1 batalhão espanhol de Infantaria de Marina, um pelotão italiano e uma companhia de Fuzileiros, bem como diversas

aeronaves, nomeadamente P-3C e F-16 (Portugal), P-8A (Estados Unidos), ATL 2 (França), P-180 (Itália) e P-3M (Espanha), envolvendo um total de cerca de 1700 militares.

A força foi constituída como uma *Amphibious Task Force* (ATF) sob o comando do COM Nobre de Sousa (CTG 443.20), tendo como objetivo melhorar a proficiência e interoperabilidade da esquadra portuguesa na condução de operações navais e anfíbias, designadamente o Comando e Estado-Maior da Força Naval Portuguesa que, juntamente com as outras forças e unidades



Afundamento do ex-NRP Bacamarte.



aliadas, interagem perante um cenário multidimensional, no âmbito das operações de multiameaça e resposta a crises internacionais. Este exercício contribuiu de forma significativa na preparação das unidades envolvidas, com o objetivo de proporcionar a manutenção dos seus elevados padrões de prontidão e interoperabilidade, bem como a coesão de todas as forças e comandos envolvidos.

Das várias atividades desenvolvidas durante o exercício destaca-se, sobretudo pela sua relevância operacional para a Marinha portuguesa, o lançamento de três mísseis SEA SPARROW RIM 7, um em modo de superfície (versão P), e dois em modo antiaéreo (versão M), tendo todos os disparos atingido os respetivos alvos. Um desses alvos foi o ex-NRP *Bacamarte*, que orgulhosamente se manteve a flutuar até ao último suspiro, aquando da explosão de engenhos colocados por uma equipa de mergulhadores do DMS1 e 2, e pôde finalmente descansar no fundo do oceano Atlântico.

No dia 28 de junho, com a presença a bordo do NRP *Álvares Cabral* do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Mendes Calado, e do Comandante Naval, foi realizado um programa de demonstração de capacidades da Força Naval Portuguesa ao Ministro da Defesa Nacional, Dr. João Gomes Cravinho, acompanhado pela Secretária de Estado da Defesa Nacional, Dra. Ana Figueiredo Pinto. Complementarmente, embarcaram também neste dia um grupo de Adidos Militares acreditados em Portugal. As séries de demonstração de capacidades da força naval consistiram em proteção de força contra ameaça assimétrica, reabastecimento no mar, demonstração de capacidades do NRP *Tridente*, desembarque anfíbio, utilização do helicóptero orgânico *Lynx* durante uma ação de abordagem a um navio suspeito (simulado pelo NRP *Almirante Gago Coutinho*) e disparo de peça de 30mm do NRP *Figueira da Foz* e CIWS PHALANX do NRP *Álvares Cabral*.

Uma vez mais, a Marinha assinalou a importância que o treino assume na obtenção de elevados padrões de segurança, eficácia e eficiência das operações navais e anfíbias, garantindo assim, a manutenção dos padrões de prontidão e capacidade de resposta em caso de necessidade de empenhamento.

Colaboração do **COMANDO NAVAL**

Notas

¹ NRP *Corte-Real*, NRP *Álvares Cabral*, FS *Blaison* (França), ESPS *Vitoria* (Espanha), ESPS *Galicia* (Espanha), NRP *Bérrio*, NRP *Figueira da Foz*, NRP *Setúbal*, NRP *Tejo*, NRP *Dragão*, NRP *Escorpião*, NRP *Almirante Gago Coutinho*.

² NRP *Tridente*.

³ *Clearence Diving Team*.

⁴ *Special Operations Force*.

⁵ *Landing Force*.

COMEMORAÇÕES DO DIA DE PORTUGAL EM CABO VÉRDE

NRP ÁLVARES CABRAL

No dia 2 de junho, o NRP *Álvares Cabral* largou da Base Naval de Lisboa (BNL) para a missão “Dia de Portugal 2019” (DP19), chegando ao Mindelo, na Ilha de S. Vicente, na manhã de 8 de junho.

O programa para as comemorações do Dia de Portugal em Cabo Verde, definido pela Presidência da República, previa a participação da fragata *Álvares Cabral* nos dias 11 e 12 de junho.

As reuniões dos detalhes sucederam-se e os últimos “retoques” tiveram lugar no navio e abrangeram todas as áreas (limpezas, pinturas, treinos de cerimónia, etc.).

Dia 11 de junho, por volta das 14h00, entraram a bordo do NRP *Álvares Cabral*, os Presidentes da República de Portugal e de Cabo Verde, o Primeiro-Ministro e o Ministro da Defesa Nacional. Seguiu-se uma cerimónia de imposição da Medalha de Mérito Militar ao Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas de Cabo Verde, MGEN Anildo Morais, e, subsequentemente, um almoço oferecido a cerca de 100 entidades locais. Ainda neste dia, pelas 18h30, ocorreu na Praça Amílcar Cabral um desfile das Forças Armadas Cabo-Verdianas e Portuguesas, presidido pelos Presidentes da República de ambos os países. À noite, o navio largou de Porto Grande, Mindelo, com uma Comitiva da Presidência da República, com destino à Ilha Brava (Baía da Furna).

No dia 12 de manhã, procedeu-se ao desembarque destes elementos, utilizando a embarcação de bordo, após o que o navio seguiu para a Ilha do Fogo, porto de Vale de Cavaleiros, onde aguardou a chegada dos Presidentes da República Cabo-Verdiano e Português que embarcariam no NP *Guardião* (navio patrulha da Guarda Costeira cabo-verdiana). O navio escoltou o NP *Guardião* para a Ilha Brava e fez um ponto de continência às entidades embarcadas durante o respetivo trânsito.

Após chegada à Ilha Brava, o NRP *Álvares Cabral* ficou ao largo do porto a aguardar. No final da visita presidencial, o navio reembarcou uma comitiva e escoltou novamente o patrulha cabo-verdiano para a Ilha do Fogo, onde o Presidente da República português desembarcou. Seguiu-se o trânsito para o Mindelo, onde o navio procedeu ao desembarque da comitiva presidencial.

No dia 13 de junho, o navio iniciou trânsito para a BNL, onde atracou a 18 de junho.

O NRP *Álvares Cabral* é comandado pelo CFR Santos Fernandes e teve embarcados 157 militares, incluindo o Comandante do Grupo Tarefa, CMG Noronha Bragança, uma equipa de fuzileiros, uma equipa de mergulhadores e uma equipa médica. De referir, ainda, o embarque de 23 cadetes do 4º ano da Escola Naval, que cumpriram



Fotos Rui Ochoa – Presidência da República

o seu estágio de embarque, com o intuito de poderem pôr em prática a sua formação teórica.

No termo da missão do NRP *Álvares Cabral*, no âmbito do DP19, ficam as palavras do Presidente da República, Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa, aquando da despedida do navio, via VHF, ao largo da Ilha do Fogo:

“...retendo como foi importante a presença da fragata e, naturalmente, o papel da Marinha portuguesa, uma vez mais, nestes dias tão importantes para as relações entre Cabo Verde e Portugal. Obrigado”.



Colaboração do COMANDO DO NRP ÁLVARES CABRAL



GESTÃO DOS FLUXOS MIGRATÓRIOS IRREGULARES E CONTROLO DE FRONTEIRAS NA EUROPA

2ª Parte

ANÁLISE DOS FLUXOS MIGRATÓRIOS

Até setembro de 2018, o número total de migrantes que atravessaram irregularmente as fronteiras da UE caiu para cerca de 70.872, menos de metade dos números reportados pela FRONTEX no ano de 2017.

ROTA WESTERN MEDITERRANEAN

A rota que tem registado maiores incrementos é a do Mediterrâneo Ocidental. Em 2017 registou cerca de 22.457 travessias irregulares, mais do dobro do ano anterior (9.626). Em setembro de 2018 contabilizava um número semelhante à totalidade do ano anterior (22.400).

Relativamente à origem, em 2014, os migrantes eram primordialmente originários dos Camarões (20,81%), Mali (12,46%), Argélia (10,65%), e Guiné (10, 13%). Ao contrário das outras rotas migratórias, a rota do Mediterrâneo Ocidental decresceu em 2015. Países como a Argélia, Costa do Marfim, Guiné e Mali mantêm-se como os principais países de origem, ou seja, o Norte de África e a África Subsariana.

ROTA CENTRAL MEDITERRANEAN

Entre 1 de janeiro de 2014 e 24 de setembro de 2018, desembarcaram em Itália 643.072 migrantes irregulares, cruzando a rota do Mediterrâneo Central. Esta rota, apesar do pacote de medidas de controlo implementado pela UE em 2015, não sofreu imediatamente um decréscimo dos fluxos, tendo finalmente em 2018 reduzido 84%.

Em 2017 foram registadas 107.631 travessias, com uma queda de 34% em relação a 2016, tendo-se registado até setembro de 2018, um número muito reduzido de travessias, 16.706.

Tendencialmente os migrantes irregulares que cruzam esta rota são originários da África Subsariana, em 2014 provenientes da Síria (23,23%), da Eritreia (19,66%) e da África Subsariana (15,43%), tendo nos anos seguintes provindo maioritariamente da Eritreia, da Nigéria, da Guiné, da Costa do Marfim e do Sudão.

Apesar de esta rota partilhar a origem com a rota do Mediterrâneo Ocidental, não é possível relacionar o decréscimo numa rota com aumento na outra, não se podendo concluir desta forma que há alteração de fluxos entre estas rotas.

ROTA WESTERN BALKANS

A rota através dos Balcãs Ocidentais (*Western Balkans*), que atravessa da Sérvia para a Hungria e Croácia, após a queda drástica dos fluxos em 2017 (menos 81% que em 2016), manteve um número reduzido de chegadas de migrantes irregulares em 2018 (2.617 pessoas).

Na rota dos Balcãs Ocidentais, em 2014 as origens dos migrantes com maior significado foram o Kosovo (50,94%), o Afeganistão (19,27%) e a Síria (16,90%). A Síria (11,79%) e o Afeganistão (6,97%), mantiveram-se com maior significado em 2015. No entanto, nos anos seguintes, salienta-se o incremento registado do Afeganistão (8,15% em 2016 e 25,18% em 2018) e do Paquistão (35,76% em 2017 e 25,18% em 2018).



Rotas dos fluxos migratórios no mediterrâneo.

ROTA EASTERN MEDITERRANEAN

Esta rota manteve-se constante desde 2014, sendo a Síria o principal país de origem dos fluxos de migrantes irregulares (62,31%, 2014; 56,06%, 2015; 46,41%, 2016; 38,75%, 2017; 33,18%), mantendo-se também constante os fluxos do Afeganistão e do Iraque.

Tal como a rota dos Balcãs, esta rota atrai principalmente migrantes irregulares com origem em países do Médio Oriente. À semelhança das outras rotas, também aqui não é possível relacionar o decréscimo dos fluxos de um país de origem numa rota com aumento de fluxos na outra rota.

CONCLUSÕES

Em 2015 registaram-se 1.810.251 chegadas à Europa. A partir de 2016 o número tem vindo a reduzir, com uma quebra de 72% nesse ano (503.880), mantendo a tendência nos anos subsequentes.

Conclui-se que os migrantes irregulares dos países do Médio Oriente tendencialmente utilizam as rotas do Mediterrâneo Oriental e dos Balcãs. As rotas do Mediterrâneo Central e Mediterrâneo Ocidental são frequentadas maioritariamente por migrantes com origem na África Subsariana, nomeadamente de países como a Eritreia, Guiné, Camarões e Costa do Marfim.

Pode-se assim afirmar que os esforços da UE para gerir as migrações irregulares traduziram-se em efetivas reduções dos fluxos migratórios totais, não existindo, contudo, evidências de alterações nas rotas migratórias, como consequência das medidas adotadas.

Antevê-se que as migrações irregulares no Mediterrâneo se manterão.

As suas dinâmicas, intensidade e origem poderão sofrer alterações, dependendo de fatores endógenos e exógenos incontrolláveis.



Lourenço da Piedade
CFR

Santos Rocha
CTEN

POLÍCIA MARÍTIMA

NAS OPERAÇÕES DA AGÊNCIA FRONTEX

A Polícia Marítima (PM) tem vindo a participar nas atividades e iniciativas desenvolvidas pela Agência Europeia FRONTEX¹, com o objetivo de cooperar com a Grécia e a Itália no controlo e vigilância das suas fronteiras marítimas e externas da União Europeia (UE).

VIGILÂNCIA DA FRONTEIRA MARÍTIMA SUL DA UNIÃO EUROPEIA

A FRONTEX coordena atualmente diversas operações tendo em vista a vigilância da fronteira marítima sul da UE. A participação nacional nestas operações, para além da PM, inclui, em períodos diferenciados, a Marinha, a GNR, a Força Aérea, a PSP e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF).

Participam neste esforço da UE 22² Estados Membros e diversas agências e organizações internacionais³. As operações são reguladas pelo normativo da FRONTEX, em vigor, que foi aprovado em 2016, em plena crise migratória. Com esse Regulamento pretendeu-se definir à Agência uma estratégia técnica e operacional de implementação de um sistema de gestão integrada das fronteiras a nível da União, de forma a supervisionar o funcionamento eficaz do controlo fronteiriço nas fronteiras externas, prestar assistência técnica e operacional acrescida aos Estados Membros através de operações conjuntas e de intervenções rápidas nas fronteiras, assegurar a execução prática de medidas em situações que exijam ação urgente nas fronteiras externas, prestar assistência técnica e operacional em apoio de operações de busca e salvamento de pessoas em perigo no mar, bem como organizar, coordenar e conduzir as operações e intervenções de regresso.

OPERAÇÕES POSEIDON E THEMIS

A PM está presentemente envolvida em duas operações no Mar Mediterrâneo – a *Poseidon*, no Mar Egeu, e a *Themis*, no Mar Adriático.

A Operação *Poseidon* está ativa desde 2014 (para a PM a operação teve início em 2007); a PM vai na sua sétima participação, sendo que o atual período se iniciou a 1 de maio de 2017, prevenindo-se a sua conclusão a 31 de janeiro de 2020. Existe a possibilidade da PM participar na operação seguinte que se prolongará até 31 de janeiro de 2021. A participação humana da PM engloba uma equipa de doze elementos (dos quais dois são do Grupo da Ação Tática (GAT) e dois do Grupo de Mergulho Forense (GMF)), reforçada com dois elementos da Marinha (um técnico de máquinas e um de eletricidade/eletrónica), a prestar serviço na Autoridade



Marítima Nacional. Os destacamentos decorrem por períodos de dois meses, em regime de rotatividade.

A Operação *Themis* (inicialmente chamada *Triton*), em Itália (no Adriático), está ativa desde 2017; a PM participa, em períodos de quatro meses por ano, com nove elementos do GAT.

MISSÃO

A missão atribuída aos meios marítimos da PM compreende as funções de Guarda Costeira Europeia e a recolha e partilha de informações pertinentes no âmbito da migração, do controlo das pescas, da deteção de focos de poluição, da verificação da conformidade com a regulamentação marítima, SAR⁴ e do combate ao crime transfronteiriço.

Na Operação *Poseidon* compete aos meios empenhados cooperar no controlo e vigilância das fronteiras marítimas gregas e externas da UE, principalmente a deteção, interseção e apoio à migração proveniente da costa ocidental turca com destino à Grécia (rota EASTERN MEDITERRANEAN).

Na Operação *Themis*, a participação da PM centra-se no controlo e vigilância das fronteiras marítimas italianas e externas da UE, na fiscalização da navegação e no combate ao crime transfronteiriço, oriundo sobretudo da Albânia (rota WESTERN BALKANS).



LOGÍSTICA DA MISSÃO

A logística para a participação neste tipo de operações envolve a componente humana, a de material e ainda diversas áreas e setores:

- No aprontamento médico e sanitário pré e pós missão – CMN⁵ e HFAR⁶.
- No aprontamento operacional das equipas – CGPM, EAM⁷, DF⁸, ISN⁹.
- Na preparação e transporte dos meios para a missão – CGPM e DGAM.
- Na sustentação dos recursos na área de operações – CGPM, DGAM e IH.
- Na retração e rotação das equipas e dos meios – CGPM e DGAM.

As equipas iniciam o seu aprontamento três semanas antes do início de cada missão. Compreende exames médicos, um plano de vacinação e termina com um conjunto de *briefings* de refrescamento e preparação para a missão, nomeadamente nas áreas do suporte básico e avançado de vida, oxigenoterapia, traumatologia, INTEL, segurança, relações públicas, OCS e sessões no âmbito do apoio psicológico (pré e pós-missão).

Quanto aos recursos materiais envolvidos/movimentados para os locais de operação, na Operação *Poseidon*, a PM participa com:

- Duas embarcações semirrígidas cabinadas, com 12 metros de comprimento e 4 de boca, dois motores diesel interiores e com uma autonomia superior a 300 milhas náuticas, podendo atingir velocidades superiores a 30 nós. A disponibilidade de duas semirrígidas tem como objetivo reforçar as capacidades operacionais e garantir a necessária redundância em caso de necessidade ou durante o período de manutenção de uma das embarcações.
- Uma Viatura de Vigilância Costeira (VVC) que cobre a área de operações em coordenação com a embarcação em patrulha.
- Um contentor para apoio à manutenção dos meios com um lote de sobressalentes, nomeadamente um motor completo, quatro colunas e uma cabeça de motor completa, assim como um variado leque de ferramentas que permitem, no local, efetuar eventuais reparações.

Para a Operação *Themis* dispõe-se de uma embarcação semirrígida com 12 metros de comprimento e 3,8 de boca, dois motores fora de borda a gasolina de 350 HP cada, com uma autonomia superior a 500 milhas náuticas e podendo atingir velocidades superiores a 50 nós.

As despesas inerentes ao transporte dos meios, dos recursos humanos, estadias, ajudas de custo e as reparações locais dos meios são custeadas pela DGAM/Marinha e posteriormente ressarcidas a 100% pela FRONTEX.

DADOS ESTATÍSTICOS

| OPERAÇÃO POSEIDON | |
|--------------------------------|------------|
| 2014-2019 | RESULTADOS |
| MIGRANTES RESGATADOS | 5447 |
| HORAS DE NAVEGAÇÃO | 7662 |
| MILHAS PERCORRIDAS | 54731 |
| AÇÕES SAR | 152 |
| MIGRANTES RECUPERADOS SEM VIDA | 5 |
| NUMERO DE MISSÕES | 1175 |
| ALVOS DETETADOS | 7112 |
| APOIO DA VVC EM MISSÕES SAR | 74 |
| FACILITADORES DETIDOS | 13 |

Participaram ainda nesta Operação, no âmbito da Autoridade Marítima Nacional (AMN):

- Um Agente PM, em 2016 (na ilha Leros) e outro em 2019 (na ilha Kos), como *Expert for fingerprinting and registration*.
- Um Oficial da Marinha, por períodos de 30 dias, nos anos de 2016, 2017 e 2019, como *Frontex Press Officer Coordinator*, na ilha de Lesbos.

| OPERAÇÃO THEMIS | | | |
|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------------|
| OPERAÇÃO | TRITON 2017 | THEMIS 2018 | THEMIS 2019 |
| PERÍODO | 01MAI a 31AGO17 | 01MAI a 31AGO18 | 01MAI a 31AGO19 (valores a 30JUN) |
| BASE DE OPERAÇÕES | Brindisi | Pescara | Brindisi |
| HORAS DE NAVEGAÇÃO | 581 | 678 | 372 |
| MILHAS PERCORRIDAS | 3916 | 8163 | 2523 |
| EMBARCAÇÕES VISTORIADAS | 42 | 133 | 43 |

Participaram ainda nesta Operação no âmbito da Autoridade Marítima Nacional (AMN):

Dois Agentes PM, em 2017, por um período de 30 dias, como *Expert for fingerprinting and registration*.

Um Oficial da Marinha, em 2018, por um período de 30 dias, como *Frontex Press Officer Coordinator*,

Em 2018, uma equipa de quatro Agentes PM e uma TVV¹⁰, por um período de 45 dias, em Agrigento.

Colaboração do **COMANDO GERAL DA POLÍCIA MARÍTIMA**

Notas

¹ A Frontex, a Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira, foi criada em 2004 para ajudar os Estados Membros da UE e os países associados de Schengen a proteger as fronteiras externas do espaço de livre circulação da UE. Enquanto Agência da UE, a Frontex é financiada pelo orçamento da UE, bem como pelas contribuições dos países associados de Schengen.

² Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Croácia, Chipre, Dinamarca, Eslováquia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Holanda, Hungria, Itália, Letónia, Lituânia, Noruega, Polónia, República Checa, Roménia e Suécia.

³ EASO – *European Asylum Support Office*, EMSA – *European Maritime Safety Agency*, EUROPOL, INTERPOL, FRA – *European Union Agency for Fundamental Rights* e UNHCR – *United Nations High Commissioner for Refugees*, MAOC-N – *Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics*.

⁴ Acrónimo de *Search And Rescue*.

⁵ Centro de Medicina Naval.

⁶ Hospital das Forças Armadas.

⁷ Escola da Autoridade Marítima.

⁸ Direção de Faróis.

⁹ Instituto de Socorros a Náufragos.

¹⁰ *Thermal Vision Vehicle*.



TOMADA DE DECISÃO:

ESCOLHER A MELHOR OPÇÃO EM CADA SITUAÇÃO

O que implica decidir? Diz-nos a definição que significa “*determinar, resolver*”, “*tomar a sua decisão*” ou, ainda, “*optar, dar a preferência*”. Decidir implica seguir um caminho em detrimento de outro. Cada situação, cada problema, tem uma solução e não significa que exista uma forma certa e outra errada de decidir. Existe, sim, a melhor decisão para cada instante, a que nos dá maior segurança. Como afirmou Lord Nelson a Sir Hyde Parker durante a ofensiva contra os russos e os dinamarqueses, em Março de 1801, nos dias que antecederam a Batalha de Copenhaga: “*A medida pode ser considerada ousada, mas eu sou da opinião que os mais ousados são os mais seguros*”. Decidir é isto: ter a capacidade de ousar na forma como se encara um problema.

Decidir é um processo cognitivo de escolha de uma opção para resposta a um problema, entre várias alternativas possíveis. Conforme referido no artigo anterior, intitulado “*Consciência situacional: Saber onde se está, com quem se está e como se está*”, a tomada de decisão é uma competência não técnica do *Bridge Resource Management* determinante para indivíduos e equipas. Não existe decisão sem a consciência sobre a realidade que nos rodeia. É a forma como olhamos a realidade à nossa volta que vai determinar a forma como somos capazes de decidir.

Num navio, a decisão em cada momento resulta da permanente observação e avaliação do meio exterior. Só este processo contínuo assegura o nível de consciência situacional adequado e permite tomar a decisão adequada a cada ocorrência detectada.

“Triunfam aqueles que sabem quando lutar e quando esperar”

Sun Tzu

A equipa da ponte permanentemente atenta ao horizonte e aos equipamentos de radar assegura a deteção de todos os contactos, informando permanentemente o Oficial de Quarto. Até ao momento em que é necessário guinar...

O processo de tomada de decisão tem quatro etapas fundamentais, desde que é identificado o problema que a equipa tem de trabalhar até se fazer a análise dos resultados obtidos.

A tomada de decisão pode ser afetada por diversos fatores. Em primeiro lugar, é necessária preparação técnica para desempenhar funções a bordo de um navio. Por isso, treinar as guarnições é tão importante! Submeter as equipas do navio aos cenários que podem encontrar em missão auxilia no seu processo de decisão futura, atingindo-se o nível de familiarização e de prática fundamental para uma boa avaliação da situação e definição do problema. Depois, a tomada de decisão pode ser afetada por fatores como o stress, a fadiga, o ruído excessivo ou fatores de distração. Quem nunca se perdeu no seu raciocínio por distração?! É por isso muito importante treinar os níveis de ruído e minimizar as distrações numa ponte ou num centro de operações. Numa navegação em águas restritas ou em situação de ameaça a um navio é necessário que as equipas tenham o melhor ambiente possível para tomar as decisões mais apropriadas a cada instante.

Desenvolver bons níveis de competências não técnicas, como a tomada de decisão, implica que toda a equipa esteja envolvida



Foto SAU A Ferreira Dias



Etapas da tomada de decisão.

na situação e que se promova a escuta ativa. Incentiva-se a participação e os contributos de todos são bem-vindos. É por isso que aspetos como saltar passos do processo de decisão, não comunicar com quem nos rodeia, ser complacente com os camaradas ou não estar disposto a desafiar outros elementos da equipa podem ter efeitos negativos sobre a decisão. Há que treiná-la através dos instrumentos disponíveis, normalmente jogos táticos de decisão (que podem ser feitos em simulador). Neste processo de aprendizagem, não nos podemos esquecer do que se pode aprender e treinar com a partilha de experiências e de lições aprendidas, num momento de *story-telling* entre camaradas. Esta narrativa de eventos passados permite transmitir regras e criar ligações interpessoais fundamentais para a tomada de decisão. Afinal, e se pensarmos bem... Ninguém decide verdadeiramente sozinho!

UM RUMO A ESCOLHER, DIFERENTES FORMAS DE DECIDIR

Olhando para as pessoas à nossa volta, se lhes apresentarmos um problema e fizermos um *brainstorming* para encontrar a solução, iremos obter diferentes respostas. Mais, se lhes perguntarmos como chegaram a essa solução, todas irão apresentar formas diferentes. Algumas pessoas vão dizer que a solução foi a primeira de que se lembraram e que a partilharam sem pensar muito. Outras vão dizer-nos que pensaram em todos os regulamentos relacionados com o problema e que foi assim que decidiram. Outras dirão que decidiram dessa forma porque já tinham passado por problemas parecidos no passado. E outras ainda que decidiram por causa do seu sexto sentido... Cada pessoa tem uma forma própria de decidir. Mais, ela pode ainda decidir de forma distinta conforme a situação que enfrenta. Estas diferentes formas de decidir designam-se por estilos de tomada de decisão e refletem como cada indivíduo processa a informação recebida da realidade à sua volta e que conduz à decisão sobre ela.

Se podemos aprender estilos de decidir? Sim, podemos! Conforme referido anteriormente, a tomada de decisão pode treinar-se com jogos táticos de decisão em simulador ou com treino baseado em eventos, como acontece com as unidades navais. E o que se treina, juntamente com as características individuais, origina cinco estilos de tomada de decisão possíveis: racional, intuitivo, dependente, evitativo e espontâneo. E o que implica cada um deles? Um indivíduo racional na sua decisão procura uma sequência lógica para os factos, despende tempo nesse processo e avalia todas as opções de resposta detalhadamente. Já um indivíduo que decide intuitivamente baseia-se nos seus sentimentos, emoções e pressentimentos para decidir. Quando se decide de forma rápida e imediata sobre um problema, sem uma reflexão prolongada, temos um indivíduo que decide de forma espontânea. No entanto, nem todas as pessoas podem conseguir ter a autonomia necessária para decidir. Por exemplo, se um indivíduo espera sempre rece-

ber orientação de outros para decidir, depende das suas sugestões e opiniões, apresenta um estilo de decisão dependente. Podemos ainda ter indivíduos que fogem da decisão, tendo estilos de decisão evitativos.

O ambiente vivido num navio é altamente dinâmico e estes estilos de tomada de decisão podem todos surgir. Por exemplo, a aprendizagem e experiência do comandante, interligando o presente com situações passadas e relembrando como decidiu então, leva-o a um estilo intuitivo de decisão. Já se pensarmos nos técnicos de manutenção de um destacamento de helicópteros, todos os passos de verificação da aeronave baseiam-se em normativo específico e inequívoco e na verificação de *checklists*. A decisão sobre a aeronave voar ou não é racional e bem fundamentada. Mas se o navio for colocado numa situação extrema de ameaça, com condições de elevada pressão, podem surgir estilos de decisão espontâneos nas ações do centro de operações de uma fragata, por exemplo.

Em suma, estar-se num navio é estar num ambiente de elevado dinamismo, implicando que a solução que pode parecer correta ao chefe da equipa pode não ser sempre a única, possível ou evidente a todos os outros elementos. Como disse o General Douglas MacArthur, *“Nunca dê uma ordem que não pode ser obedecida”*. Decidir não pode ser a qualquer custo! Ao mesmo tempo, a decisão deve ser comunicada de forma clara para ser compreendida por quem executa. O General Colin Powell disse que os *“grandes líderes são quase sempre grandes simplificadores, que podem resolver por meio de argumento, debate e dúvidas para oferecer uma solução que todos podem entender”*. Decidir sem comunicação nem liderança tem resultados negativos e, por isso, o *Bridge Resource Management* e a pirâmide de competências não técnicas apresentada no artigo sobre a consciência situacional têm na comunicação e na liderança os dois patamares superiores de todo o processo do funcionamento da equipa. São competências transversais a todos os elementos, que necessitam de ser desenvolvidas ao nível individual e da equipa, para a obtenção dos melhores resultados a nível do desempenho, tanto em condição de treino como em situação real.



Sandra Campaniço Cavaleiro
1TEN TSN-QUI

No próximo artigo...

Nenhuma equipa pode funcionar sem fluxo de informação entre os seus elementos. Compreender a importância da qualidade, quantidade e forma de transmitir informação é uma das competências mais importantes, a nível individual e da equipa. Sem comunicação, nenhuma equipa pode funcionar e atingir os seus objectivos. Este será o tema do próximo artigo.

GUERRA NAVAL: ÁGUA, FOGO E LOGOS

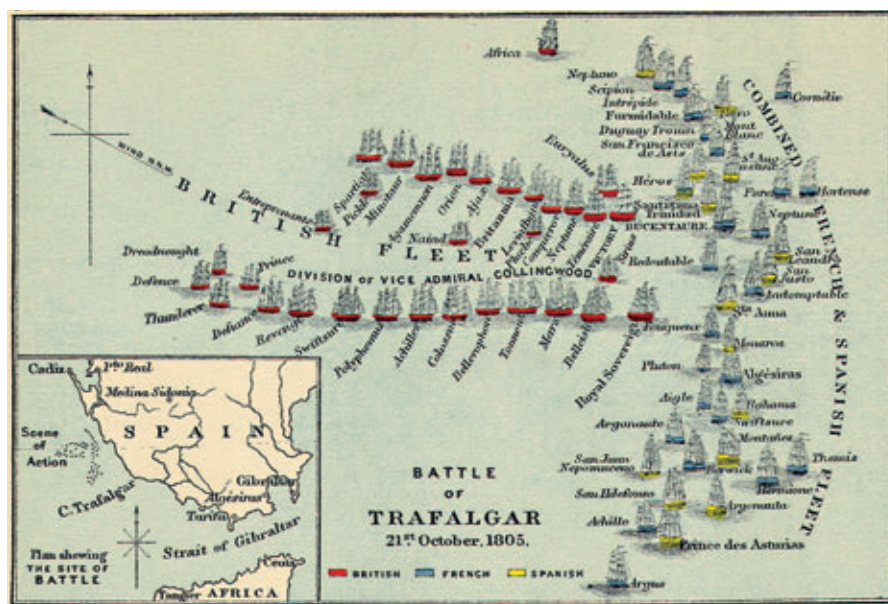
2ª Parte

O FOGO QUE ANIQUILA

Sem sermos exaustivos, passemos em revista algumas batalhas em que nos parece ser possível intuir o poder da imagem do fogo naval. Em 1805, uma esquadra inglesa, sob o comando do almirante Horatio Nelson, obteve uma vitória arrasadora sobre a esquadra franco-espanhola sob o comando do almirante Pierre Villeneuve, ao largo do Cabo Trafalgar¹. O registo de Pierre Serveaux, oficial do navio francês *Fougueux*, atesta a violência do combate:

“Passado pouco tempo apareceram dois vasos de guerra ingleses e começaram a atacar-nos; um pela alheta de estibordo, o outro pela popa. Debaixo do fogo, aguentámo-nos durante mais de uma hora, mas eles quase nos esmagaram com a sua terrível enxurrada de tiros de canhão e uma saraivada de balas que semearam a morte entre os nossos homens. O nosso mastro da mezena foi atingido e caiu pela borda fora, enquanto as nossas vergõntes foram derrubadas dos mastros e se espalharam em destroços pelos bordos do navio. Em seguida começou também a arder o tombadilho. Fizemos o melhor que podíamos, apesar da saraivada de tiros, para apagar o fogo e usámos machados para cortar o aglomerado de destroços dos mastros, vergas e cordames que tinham caído. Encontravam-se ao longo dos bordos do navio junto às fiadas de canhões e estavam a pôr em perigo o navio e a expô-lo ao risco da destruição mais eminente pelo fogo.”²

Cem anos exatos depois de Trafalgar, a batalha de Tsushima foi o conflito decisivo que pôs termo à guerra Russo-Japonesa³. A vitória da esquadra comandada pelo almirante Togo foi mais uma etapa bem



sucedida do Império do Japão na escalada para ocupar um lugar como potência naval de primeira grandeza⁴. Nesta batalha podemos observar algumas inovações: os navios são de aço e têm propulsão autônoma; as comunicações utilizam o espectro eletromagnético; a artilharia consegue ter um alcance efetivo substancialmente maior e mais preciso.

O navio capital passava agora a ser o couraçado, com as suas peças de grande calibre. No entanto, no respeitante à tática, não existe grande inovação: embora o alcance artilheiro tenha aumentado significativamente, mantém-se a tradicional coluna em rumo paralelo.

A propósito desta batalha diz-nos Lisle Rose:

“O desempenho da artilharia russa melhorou sensivelmente enquanto a batalha se

desenvolvia e as espoletas de ação retardada permitiam que as munições russas penetrassem profundamente nos navios japoneses antes de explodir, causando danos terríveis. Mas, as munições de alto explosivo dos japoneses, embora talvez não tão mortais, eram mais desmoralizantes porque ao explodirem com o impacto, despedaçavam as superestruturas, provocando enormes incêndios devido à tinta que se inflamava facilmente, o que obrigava os artilheiros russos a abandonar os seus postos. Enquanto deambulavam cegos e sufocados dezenas de marinheiros eram dizimados por estilhaços mortais”⁵.

Trinta e sete anos após Tsushima, dá-se no Oceano Pacífico⁶ uma das mais importantes batalhas navais da Segunda Guerra Mundial, a avaliar pelas consequências táticas e estratégicas que daí advieram. Esta batalha, que ficou conhecida como “Batalha de Midway”⁷, por se ter desenvolvido nas imediações do pequeno atol de Midway entre 4 e 7 de junho de 1942, constituiria a primeira vitória tática⁸ dos EUA sobre o Império do Japão e o ponto de charneira na viragem da guerra a favor dos Aliados na guerra do Pacífico. Gordon Prange descreve o ataque ao porta-aviões *Kaga* da seguinte forma:

“Hora 1022. As primeiras três bombas erraram o alvo. Então Gallaher, em voo picado, a 2.500 pés deixou cair a sua bomba na popa a estibordo, no meio dos aviões que se preparavam para descolar. Instantaneamente o convés de voo tornou-se um holocausto. Quando os aviões se incendiava-





Notas

¹ Cf., POTTER, E. B. and NIMITZ, Chester W., *Sea Power: A Naval History* 2d ed. US Naval Institute Press, Annapolis, MD, 1981, pp. 164-167.

² FRASER, E., *The Enemy at Trafalgar: An account of the Battle from Eye-witnesses, Narratives and Letters and Dispatches from the French and Spanish Fleets*, London, 1906, pp. 215-217, citado em ADKIN, Roy, *Trafalgar, a biografia de uma batalha*, Aletheia Editores, Lisboa, 2009, p. 15.

³ Cf., POTTER, E. B. and NIMITZ, Chester W., *Sea Power: A Naval History* 2d ed. US Naval Institute Press, Annapolis, MD, 1981, pp. 360-365.

⁴ Como resultado das vitórias sobre a China e sobre a Rússia o Japão emerge no início do séc. XX como uma das principais potências navais. Apesar da aliança com Inglaterra, o Japão considera-se roubado pelas potências ocidentais, pelo que continua a reforçar o seu poder naval, aguardando apenas a oportunidade para conquistar a supremacia no leste asiático.

⁵ ROSE, Lisle, *Power At Sea, The Breaking Storm, 1919-1945*, vol. II, University of Missouri Press, Columbia and London, 2007, p. 122. "Russian gunnery improved briefly as the battle raged, and delayed-action fuses allowed Russian shells to penetrate deeply into the Japanese ships before exploding, causing terrible damage. But the highly explosive Japanese Shells, although perhaps not as deadly, were more demoralizing because they burst on impact, shattering superstructures, causing huge paint fires, and driving Russian gunners from their weapons with clouds of smoke. As scores of Russian sailors milled about, blinded and choking on their decks, they were cut down by deadly shrapnel". Tradução do autor do artigo.

⁶ O nome de Pacífico é no mínimo paradoxal, uma vez que foi o cenário dos mais violentos e desumanos confrontos da Segunda Guerra Mundial, não só no mar, mas também nas várias ilhas onde, para desalojar os japoneses que as ocupavam, foi necessário efetuar operações anfíbias com avultados custos humanos e materiais.

⁷ Cf., POTTER, E. B. and NIMITZ, Chester W., *Sea Power: A Naval History* 2d ed. US Naval Institute Press, Annapolis, MD, 1981, pp. 669-688.

⁸ Considerada por muitos autores como a primeira vitória tática e a segunda vitória estratégica dos EUA sobre o Japão, uma vez que a batalha de "Mar de Coral" em Fevereiro desse mesmo ano já tinha sido uma vitória estratégica pois impediu o corte das linhas de comunicação com a Austrália, que constituía o grande objetivo Japonês da ocupação do Sudoeste Asiático.

⁹ PRANGE, Gordon W., GOLDSTEIN, Donald M. and DILLON, Katherine V., *Miracle at Midway*, Open Road, New York, 2018 pp. 274-275. "The time was 1022. The first three bombs missed the target. Then Gallaher, roaring down to 2,500 feet to release, dropped his bomb starboard aft squarely amidst the planes massed for take-off. Instantly the flight deck was a holocaust. As the aircraft tilted over on a wing or forward on the nose, the fuselage formed a chimney flue spouting flame and smoke". Tradução do autor do artigo.

¹⁰ Cf., FREEDMAN, Lawrence, "The War of the Falkland Islands", *Foreign Affairs*, vol. 61, no. 1. 1982, p. 204.

¹¹ Refere-se à participação na Batalha das Flores, um encontro naval no contexto da Guerra Anglo-Espanhola (1585-1604), em Agosto de 1591 ao largo da ilha das Flores, no arquipélago dos Açores, entre uma esquadra inglesa e uma esquadra Espanhola.

¹² Citado em TILL, Geoffrey, "Trafalgar and the Decisive Naval Battles of the 21st Century", *Cambridge Review of International Affairs*, vol. 18 N 3, October 2005 pp. 455-470. "I reflected as I looked at the signals coming from Carlos water that little had changed since the eighteenth century, except of course for the hardware and the speed of the conflict: the people were just the same, the spirit in the ships was just the same, the courage of the men was just the same... What difference between Ardent, crippled and burning, still fighting and Sir Richard Greenville's Revenge all those centuries ago?". Tradução do autor do artigo.

vam inclinavam-se para o lado ou para a frente e a fuselagem transformava-se numa chaminé jorrando chamas e fumo."⁹

Quarenta anos depois, em plena guerra fria, ocorreu aquela que poderemos considerar como a última batalha naval do séc. XX. Curiosamente o confronto não ocorreu entre as potências antagonistas que protagonizavam o assim designado conflito, mas entre dois países supostamente pertencentes à mesma esfera político-militar: Reino Unido e Argentina.

Referimo-nos naturalmente à campanha, ou guerra, das Malvinas, como ficou conhecida, que deflagrou em 1982, após uma crise diplomática respeitante à soberania das mencionadas ilhas. Embora não tenha ocorrido uma batalha naval em larga escala, uma vez que a esquadra argentina se retirou para as suas bases em virtude do afundamento do cruzador *General Belgrano*, alguns navios ingleses foram atingidos com mísseis e bombas lançados a partir de aeronaves argentinas. Foi este o caso do ataque no dia 4 de maio, executado por um avião «Super Étendard» que lançou um míssil Exocet com uma ogiva 165 kg de alto poder explosivo contra a fragata inglesa *Sheffield*. Apesar de a ogiva não ter explodido, após o impacto o sequente derrame do combustível propulsor do míssil provocou um

incêndio de tais proporções que levou a seu afundamento.¹⁰

Os exemplos aqui vertidos não são mais do que a constatação duma realidade que é constante na guerra naval: o fogo como denominador comum de violência e destruição. A este propósito, o Almirante John Foster Woodward, comandante da força naval inglesa que tinha por missão recuperar a soberania das Malvinas, questionado algum tempo depois de este conflito ter ocorrido, sobre o que tinha mudado na guerra naval, diz o seguinte:

"Quando reflito sobre o sucedido na baía de S. Carlos penso que pouco mudou desde o século XIX, excepto, é claro, a tecnologia e a velocidade dos acontecimentos; as pessoas eram como as de hoje, o espírito nos navios era o mesmo, a coragem das guarnições era a mesma... qual a diferença entre o *Ardent*, avariado e em chamas, mas ainda a combater e o *Revenge* de Sir Richard Greenville¹¹, alguns séculos atrás?"¹²



Piedade Vaz
CFR REF

Comunicação efetuada no âmbito do VIII Colóquio Internacional, Imagética do Fogo: medos, paixões, renascimentos, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 4 de junho de 2019.



NRP BARTOLOMEU DIAS

EFETUA O MIDLIFE UPGRADE NA HOLANDA

O NRP *Bartolomeu Dias* iniciou o programa de modernização (designado por *MidLife Upgrade* – MLU) em maio de 2018, no estaleiro da Marinha Holandesa, localizado na Base Naval de Den Helder. Este programa tem como objetivo estender a vida útil dos navios até 2035, reduzindo a sua obsolescência técnica e logística, bem como proceder à atualização e edificação de capacidades de atuação e resposta de forma a cumprir com os requisitos operacionais da Marinha, bem como com os decorrentes das exigências para com as organizações das quais Portugal é membro – podendo assim ser empenhado num leque abrangente de missões combatentes e não combatentes, no âmbito estratégico nacional e internacional, no emprego conjunto e combinado e, sucessivamente, garantir através da sua flexibilidade, versatilidade e resiliência, e também fiabilidade acrescida, o empenhamento operacional nos diversos compromissos assumidos por Portugal –, casos da NATO e da União Europeia.

Para a concretização do MLU foi assinado um acordo, designado por *Working Arrangement for M-Frigates Upkeep Project (WA Upkeep)*, entre o Ministro da Defesa do Reino dos Países Baixos, o Ministro da Defesa da Bélgica e o Ministro da Defesa de Portugal, numa perspetiva de benefício de efeito de escala e partilha de custos idênticos (a Bélgica e a Holanda têm a decorrer um programa de modernização similar ao Português) efetuado ao abrigo do definido no *memorandum* de entendimento entre os Países que operam estes meios (*M-class Frigate Users – MFG MoU*), e que se tem pautado como um caso de sucesso internacional de uma organização cooperativa multinacional de *Pooling & Sharing*, com vertentes de abrangência que não detém par em organizações similares. Neste caso, salienta-se um programa de modernização, extenso e complexo, cujo desenvolvimento, gestão e participação multinacional assegura a sua racionalidade económica e técnica, bem como o subsequente estabelecimento de uma estrutura de sustentabilidade para os navios, na sua configuração pós-modernização.

Neste enquadramento, o navio iniciou um exigente programa ainda na Base Naval de Lisboa, com uma fase de preparativos onde decorreu a desmontagem de diversos sistemas de bordo que serão substituídos ou modernizados, tais como, sistema de gestão de combate, sistema integrado de comunicações, sonar passivo rebocado e sistema de guerra eletrónica.

Na Base Naval de Den Helder (sob a égide do *Royal Netherlands Navy Directorate of Material Sustainment – DMI*, do Ministério da Defesa da Holanda), iniciaram-se os trabalhos de desmontagem e desembarque de sensores, armas e outros equipamentos que serão objeto de manutenção aprofundada, bem como da sua cablagem de interligação e alimentação (foram retirados de bordo cerca de 35 km de cablagem, correspondentes a aproximadamente 1700 cabos) a serem posteriormente substituídos, e a docagem, esta última para efetuar a instalação do novo mastro (onde serão instalados os novos sistemas de eletro-óticos e de guerra eletrónica) e a beneficiação dos pontos das obras vivas que não foram tratados na última docagem.

Terminada esta fase do MLU, o navio foi rebocado, enquanto plataforma desativada, e por isso com a designação de “*cold move*”, no passado mês de fevereiro, para um estaleiro localizado no sul da Holanda, na cidade de *Vlissingen* (mais exatamente o *DAMEN Shiprepair & Conversion*¹⁾). Neste estaleiro encontram-se a decorrer um conjunto de trabalhos no âmbito da manutenção e reparação dos sistemas da plataforma (estruturas, propulsão, distribuição de energia, sistemas auxiliares e de governo), tratamento e pintura das estruturas interiores e exteriores, lançamento e conectorização de toda a cablagem necessária à integração dos diversos sistemas (serão passados cerca de 2200 cabos novos, com uma extensão total de 42,4 km) e a preparação dos espaços para a instalação dos novos sistemas.

Está previsto o navio voltar à Base Naval de Den Helder durante o corrente mês de agosto, de forma a proceder à instalação, integração e testes de aceitação dos novos sistemas.

Continua na página 20



Desmontagem do antigo mastro do navio.





Desmontagem de bordo da peça Oto Melara Compact Gun 76mm, no DMI em Den Helder, Holanda.

A acompanhar toda a intervenção, encontram-se destacados na Holanda, em regime permanente, os militares da guarnição do navio e do Grupo Programa para a modernização de meia vida das fragatas das classes *Bartolomeu Dias* e *Vasco da Gama* (GP MLU FFGH), futura Missão de Acompanhamento e Fiscalização (MAF), que não apenas participam na gestão, definição e execução das diversas esferas do programa, mas têm também a oportunidade de obterem experiência e conhecimento relativo a intervenções únicas no ciclo de vida de um navio, a um nível que se efetua na Marinha pela primeira vez.

A guarnição do Navio garante, como principal incumbência, a salvaguarda da vigilância militar, da segurança física do navio e a execução das ações definidas pelo sistema de manutenção planeada nos diversos equipamentos/sistemas de bordo.

Por seu lado, a equipa do GP MLU FFGH é responsável pelo desenvolvimento de engenharia (para os sistemas que reúnem requisitos específicos de Portugal), pela contratação e aquisição dos novos sistemas e ainda pela fiscalização e gestão do projeto.

Para além disso, em sintonia e num saudável espírito de colaboração e trabalho de equipa, a guarnição e a equipa do GP MLU FFGH asseguram, em conjunto, o acompanhamento dos trabalhos, monitorizando a sua correta execução.

Numa base diária e semanal, realizam-se várias reuniões de coordenação com os estaleiros (DAMEN e DMI) e a estrutura portu-

guesa (Navio e GP MLU FFGH), onde são debatidos assuntos de planeamento de curto e médio prazo, bem como pormenores técnicos de gestão e execução dos vários trabalhos.

Os militares da futura guarnição iniciaram um processo de formação em 2018 de forma a obterem os conhecimentos e competências específicas para a operação e manutenção dos novos sistemas a implementar no âmbito do MLU, de modo a que, durante o 1º semestre de 2020, o Navio inicie a fase de treino a bordo já com a guarnição completa e devidamente preparada.

Finalmente, está previsto executar um Plano de Treino de Segurança e provas de mar no segundo semestre de 2020, dando-se assim por concluído o MLU deste Navio, regressando então a Portugal para iniciar a sua integração no dispositivo nacional.

Colaboração do **COMANDO DO NRP BARTOLOMEU DIAS**
GP MLU

Notas

¹ Estaleiro original designado por *Schelde Naval Shipbuilding*, local onde o HNLMS *Van Nes* (nome original do atual NRP *Bartolomeu Dias* quando esteve ao serviço da Marinha Holandesa entre 1994 e 2008) iniciou a sua construção em 1990. Em 16 de janeiro de 2009, após um programa de transferência, o NRP *Bartolomeu Dias* foi formalmente integrado no dispositivo da Marinha Portuguesa.

Delegação de competências no Chefe do Estado-Maior da Armada – Modernização de Meia Vida das Fragatas da Classe *Bartolomeu Dias* – Missão de Acompanhamento e Fiscalização

Despacho 5415/2019, de 4 de junho do MDN (excertos)

Considerando que a modernização de meia vida das fragatas da classe *Bartolomeu Dias* constitui um projeto com elevado grau de complexidade, integração e transversalidade técnica, assentando na cooperação internacional, enquadrada no Memorandum of Understanding do M-Class Frigates Group, de 29 de janeiro de 2008;

Considerando que, em setembro de 2016, foi celebrado pelos Estados da Bélgica, Holanda e Portugal o Working Arrangement for M-Frigates Upkeep Project, aprovado pelo Ministro da Defesa Nacional através do [Despacho 2664/2016](#) ... e que o Tribunal de Contas visou o ato gerador de despesa referente à realização de trabalhos na fragata *Bartolomeu Dias*, a serem executados pelo estaleiro da Marinha Holandesa, Directorate of Materiel Support;

Considerando a necessidade da criação, através de um despacho conjunto, da Missão de Acompanhamento e Fiscalização (MAF IPT Portugal) ..., que realizará a sua atividade na Holanda, junto dos organismos intervenientes, ... no período de 1 de junho de 2019 a 30 de setembro de 2022;

1 – Aprovo a realização da despesa legalmente devida, inerente à atividade da MAF IPT Portugal, que será financiada através das verbas

inscritas na LPM, aprovada pela [Lei Orgânica 7/2015, de 18 de maio](#), na «Capacidade Oceânica de Superfície», projeto «Modernização de Meia Vida das Fragatas», até ao montante máximo de 4 410 806,85 (euro) (com IVA incluído), com a seguinte distribuição anual:

- Ano de 2019 – 960 829,33 (euro);
- Ano de 2020 – 1 293 908,35 (euro);
- Ano de 2021 – 1 295 242,61 (euro);
- Ano de 2022 – 860 826,56 (euro).

3 – Nos termos do permitido pelos artigos 44.º e 46.º do Código do Procedimento Administrativo ..., delego, com faculdade de subdelegação, no Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Maria Mendes Calado, a competência para:

d) Exercer os poderes de conformação da relação contratual ..., designadamente dirigir e fiscalizar a execução dos contratos emergentes dos planos a realizar, determinar modificações aos contratos, aplicar as sanções previstas nos mesmos e resolver os contratos, sendo caso disso.

5 – O presente despacho entra em vigor no dia da sua assinatura.

17 de maio de 2019. – O Ministro da Defesa Nacional, João Titterington Gomes Cravinho.



ACADEMIA DE MARINHA

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A ACADEMIA NACIONAL DE BELAS ARTES

A propósito do “*II Centenário do nascimento da Rainha D. Maria II*”, decorreu em 4 de junho, no Auditório da Academia de Marinha, uma sessão cultural em conjunto com a Academia Nacional de Belas Artes.

O Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu, no discurso de abertura, lembrou a importância dada à Marinha por D. Maria II, logo no início do seu reinado em 1835, tendo em conta as várias reformas que instituiu e que levaram à criação da Biblioteca de Marinha. Acrescentou que “*estas reformas são aprofundadas em 1837, com a extinção da Academia Real de Marinha e fundação da Escola Politécnica, o que iniciaria um aceso debate sobre a melhor maneira de formar os novos oficiais de marinha, e*



centrada nas instituições tradicionais da Corte dos Bragança, em que a Capela Real e a orquestra da Real Câmara são os principais pilares da representação simbólica do poderio e da dignidade da Coroa”.

Após um breve intervalo, seguiu-se a comunicação “*Consortes e Pretendentes da Rainha Senhora D. Maria II*”, apresentada pelo Prof. Doutor D. Filipe Alberto Folque de Mendóça que contextualizou os antecedentes e causas do casamento com o Infante D. Miguel e a sua anulação, o casamento com o Príncipe D. Augusto de Beauharnais e, por último, o casamento com o Príncipe D. Fernando de Saxe-Coburgo Gotha.

A finalizar o ciclo de conferências, o Académico José António Rocha e Abreu, na comunicação “*Maria II e a educação dos Infantes da Casa de Bragança*”, disse que foi no reinado da Rainha



que viria a culminar em 1845, com a extinção da Academia Real dos Guardas-Marinhas e criação da Escola Naval, marcando assim indelevelmente a educação naval e a formação dos futuros oficiais”.

A terminar, salientou que “a memória e ligação a D. Maria II perpetua-se assim na Marinha portuguesa, evocando-se sempre o seu nome quando se visita o

último navio da Carreira da Índia, a fragata D. Fernando II e Glória; quando se pensa na defesa e divulgação do património marítimo português levado a cabo pela Biblioteca Central de Marinha; quando nos lembramos dos incontáveis jovens oficiais que fizeram a sua formação na Escola Naval”.

Nesta celebração foram convidados a dissertarem, numa primeira parte, o Académico António Filipe Pimentel que, na sua comunicação “*A Herança da Rainha D. Maria II e as instituições culturais do Portugal Contemporâneo*”, realçou o legado consubstanciado na criação de várias instituições culturais, entre as quais a Academia de Belas Artes de Lisboa e o Teatro Nacional D. Maria II, e na comunicação “*Música e Sociedade no Tempo de D. Maria II: Sociabilidade Burguesa e Anseios Cosmopolitas*”, do Académico Rui Fernando Vieira Nery, foi frisado que a “*Princesa da Beira e Princesa Imperial do Brasil, cresce no seio de uma vida musical*

D. Maria II que se organizou pela primeira vez um plano de estudos para a educação dos Infantes da Casa de Bragança. A Rainha, sempre muito atenta ao que respeita à educação dos seus filhos foi, também ela, uma educadora rigorosa de atitudes e comportamentos, conseguindo que todos eles representassem com grande dignidade a Casa Real Portuguesa.

A Sessão foi encerrada pela Presidente da Academia Nacional de Belas Artes, Professora Natália Correia Guedes, que depois de homenagear D. Maria, primeira rainha europeia natural do continente sul-americano, criadora da Academia de Belas Artes de Lisboa, título conferido inicialmente, terminou o seu discurso expressando gratidão ao Presidente da Academia de Marinha, por ter proporcionado esta Sessão, e a todos os intervenientes e organizadores pela valiosa colaboração.

Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**

PRINCÍPIOS DE DIREITO MARÍTIMO

O LIVRO TERCEIRO “DO COMÉRCIO MARÍTIMO”, DO CÓDIGO COMERCIAL PORTUGUÊS PARTE I

Atentos os trabalhos da ilustre Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional (CPDMI) – órgão que já abordámos em artigos anteriores – que decorriam desde 1932, conhecem-se projectos estruturados para reforma e reestruturação do estabelecido no vetusto Código Comercial Português (CCP), aprovado por Carta de Lei de 28 de Junho de 1888, que visavam uma alteração consistente dos Títulos I a VIII do Livro III, do *Comércio Marítimo*, do Código, base legislativa na qual – conjuntamente com o Decreto de 1 de Dezembro de 1892, sobre a Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos e Capitanias dos Portos – se encontrava definida a base do Direito Comercial Marítimo nacional.

Ao longo destes mais de 130 anos de vigência do CCP, e em especial quanto ao referido Livro III, resta já pouco do regime inicial, muito devido ao movimento reformista que se iniciou com o consulado de Mário Raposo na tutela da Justiça, o mais insigne maritimista português das últimas décadas e decano da Comissão de Direito Marítimo Internacional (CDMI), em meados dos anos oitenta do século passado; com efeito, e por acção de diplomas como o Decreto-Lei nº 349/86, de 17 de Outubro, o Decreto-Lei nº 352/86, de 21 de Outubro, o Decreto-Lei nº 191/87, de 29 de Abril, o Decreto-Lei nº 201/98 e o Decreto-Lei nº 202/98, ambos de 10 de Julho, e o Decreto-Lei nº 349/99, de 23 de Setembro, sobretudo a parte *Dos Navios* (Título I) encontra-se profundamente alterada do articulado inicial dos Capítulos I a VII, tendo-se ganho em actualidade e tecido legislativo com maior agilidade e acuidade jurídica, mas – ter-se-á que reconhecer, já com lições apreendidas de mais de duas décadas – tendo-se perdido algo em uniformidade e consistência codificadora, ao invés da tradição francesa e italiana (que são as nossas principais fontes de Direito Marítimo) que soube manter os instrumentos codificados com larga sedimentação e tradição jurídica.

Por outro lado, quanto ao conteúdo do Capítulo VIII – *Dos privilégios creditórios e das hipotecas* – do Livro III do CCP, e mantendo-se ainda hoje o essencial, nas suas duas Secções (artigos 574º a 594º), do texto inicialmente estabelecido, consideramos fundamental atentar no projecto elaborado em sede da CPDMI que teve largos tempos de maturação a partir de 1932/33, e que visava, no quadro de alteração global do mencionado Livro III, reajustar aquelas matérias num novo Título IV (na sistémica reformatada que era pretendida para o Código), e que mantinha em dois Capítulos os *Privilégios creditórios* (CAP I) e as *Hipotecas marítimas* (CAP II), e que se estendiam desde os (novos) artigos 666º a 691º. Pela fulcral importância dos trabalhos realizados, coordenados superiormente pelos ilustríssimos Barbosa de Magalhães, Fezas Vital e Cunha Gonçalves, importa conhecer o teor do projecto (que articularemos ao longo de dois artigos pela sua extensão):

“Título IV

Do Crédito Marítimo

Capítulo I

Dos privilégios creditórios

Artigo 666º

Os privilégios referidos neste Capítulo preferem a qualquer privilégio mobiliário geral ou especial estabelecido na lei civil ou comercial e que haja de recair no navio, na carga ou no frete, exceptuados os privilégios fiscais e os que por disposição expressa na lei lhes devem proferir.

§ 1 – *Os credores privilegiados têm a faculdade de reclamar o pagamento integral dos seus créditos, sem a limitação da responsabilidade fixada no artigo 521º, mas as importâncias que lhes devam caber não podem ultrapassar a soma devida nos termos do mesmo artigo.*

§ 2 – *Os créditos privilegiados tanto pela lei civil como pela lei comercial, serão graduados conforme esta última.*

§ 3 – *Os privilégios fiscais, quando recaiam sobre o navio, devem ser registados como hipoteca legal, sem prejuízo da sua graduação como privilégios.*

Artigo 667º

No caso de se deteriorar ou diminuir o valor do navio ou qualquer dos objectos em que recai o privilégio, este subsiste sobre o que sobejar ou for salvo.

Artigo 668º

Se o produto da venda do navio, ou dos objectos sujeitos ao privilégio, não for suficiente para embolsar os créditos privilegiados com a mesma graduação, far-se-á rateio entre eles.

Artigo 669º

O endosso de um título de crédito privilegiado transmite igualmente o privilégio.

§ único – *O endossado ou credor pignoratício de títulos de crédito privilegiado, bem como o cessionário ou o sub-rogado neste crédito podem fazer o respectivo registo.*

Artigo 670º

Têm privilégio sobre o navio e seus acessórios e serão graduados pela ordem indicada neste artigo os créditos seguintes:

- 1º – *As custas judiciais e as despesas feitas no interesse comum dos credores, para a venda do navio e repartição por estes do respectivo preço;*
- 2º – *Os direitos de tonelagem, farolagem, de porto e de saúde pública, bem como quaisquer outras taxas e impostos públicos da mesma natureza e as despesas de pilotagem, reboque e as de guarda e conservação do navio e armazenagem dos seus pertences desde a entrada no último porto;*
- 3º – *Os créditos resultantes do contrato de matrícula do capitão, da tripulação e doutras pessoas contratadas para serviço de bordo, incluindo as despesas de repatriação,*



Foto João Morgado

tratamento ou funeral dos tripulantes, adiantadas pelas agências consulares, por conta do armador;

4º – *As remunerações devidas por salvação e assistência e a contribuição do navio nas avarias comuns;*

5º – *As indemnizações por abalroação ou outros acidentes de navegação, por danos causados nas obras de arte nos portos e vias navegáveis, por lesões corporais dos passageiros e tripulações e por perdas ou avarias da carga ou das bagagens;*

6º – *Os créditos provenientes de contractos ou operações realizadas pelo capitão, fóra do porto de registo, no exercício dos seus poderes legais, para conserto e conservação do navio e dos seus aprestos e aparelhos, ou para continuação da viagem, seja ou não o capitão proprietário do navio, e sem distinguir se o crédito é seu ou dos seus contratantes.*

§ 1º – *Os créditos mencionados nos nºs 1º a 6º são os referentes à última viagem.*

§ 2º – *Os créditos mencionados nos nºs 3º e 5º serão pagos pela ordem inversa das datas em que nasceram.*

§ 3º – *Os créditos com privilégios sobre o navio acompanham este nas suas sucessivas transmissões.*

Artigo 671º

A autoridade que fizer destruir cascos naufragados ou outros objectos perigosos para a navegação ou que, como representante do Estado, seja credora de direitos do porto ou de indemnizações devidas por danos causados pelo navio, terá no caso de falta de pagamento, o direito de reter o navio, os arrojos ou outros objectos, e de os vender para se pagar com preferência sobre outros credores, sem prejuízo do direito de exigir o pagamento por quaisquer bens do devedor.

Artigo 672º

Os créditos privilegiados relativos à última viagem preferem aos das viagens precedentes, mas se resultarem de um contracto único de arrolamento da equipagem, para diversas viagens, serão todos graduados conjuntamente com os da última viagem e na mesma ordem.

§ 1º – *Os créditos relativos a um mesmo evento reputam-se simultaneamente nascidos.*

§ 2º – *Se um credor tiver privilégio sobre uma ou mais coisas e for preterido por credor que, com privilégio nessa e noutras, tenha sido pago pelas primeiras, ficará sub-rogado no privilégio deste sobre as outras.*

Artigo 673º

Reputam-se acessórios do navio, para o exercício dos privilégios além dos indicados nos §§ 1º e 2º do artigo 486º, os seguintes:

1º – *As indemnizações devidas ao proprietário por danos materiais causados ao navio e não reparados pelo responsável;*

2º – *As indemnizações devidas ao proprietário por avarias comuns provenientes de danos materiais sofridos pelo navio e não reparados;*

3º – *As remunerações devidas ao proprietário por assistência prestada ou salvação efectuada até ao fim da viagem, deduzidas as importâncias arbitradas ao capitão e outras pessoas ao serviço do navio.*

§ único – *Não se consideram acessórios do navio ou do frete as indemnizações devidas ao proprietário pelo segurador, nem os prémios, subvenções e outros subsídios do Estado.*

Artigo 674º

Os privilégios dos credores sobre o navio extinguem-se:

1º – *Pelo modo por que geralmente se extinguem as obrigações, ou pela renúncia restrita à preferência;*

2º – *Pela venda judicial do navio, desde que o preço seja depositado, transferindo-se para este o privilégio e acção dos credores;*

3º – *Pela venda voluntária ou transmissão a título gratuito feita com a citação dos credores privilegiados, se houverem passado três meses sem que estes tenham feito valer em juízo os seus privilégios ou impugnado o preço da venda ou o registo da transmissão;*

4º – *Decorrido um ano, salvo quanto aos créditos de fornecimentos referidos no nº 6 do artigo 670º, para os quais o prazo será de seis meses.*

§ 1º – *Os prazos a que se refere o nº 4 ocorrem:*

a) *Para os privilégios que garantem as remunerações de assistência ou salvação, a partir do dia em que as operações terminarem;*

b) *Para os privilégios que garantem as indemnizações por abalroação ou outros acidentes e por lesões corporais, desde o dia em que o dano foi causado;*

c) *Para os privilégios que garantem as perdas ou avarias da carga ou das bagagens, desde o dia da entrega destas ou daquelas, ou desde o dia em que deveriam ser entregues;*

d) *Para os privilégios que garantem os créditos de reparações, fornecimentos e outros referidos no nº 6 do artigo 670º, a partir da data do nascimento da obrigação;*

e) *Em todos os outros casos, a partir da exigibilidade do crédito.*

§ 2º – *Os prazos fixados neste artigo considerar-se-ão prorrogados até ao máximo de três anos, a contar do nascimento do crédito, se o navio não puder ser penhorado nas águas territoriais do Estado em que o credor tem o seu domicílio ou o principal estabelecimento.*

§ 3º – *Pela venda involuntária ou transmissão a título gratuito, desde que os credores privilegiados citados nos termos regulados no Código do Processo Civil, para extinção dos privilégios, não tenham feito valer em juízo os seus privilégios ou impugnado o preço da venda ou o registo da transmissão.”*

(Continua)



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

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

NOTÍCIAS

CERTIFICAÇÃO DE MERGULHO PROFUNDO NRP D. CARLOS I E OS MERGULHADORES DA MARINHA

No âmbito da manutenção dos padrões de prontidão, os Destacamentos de Mergulhadores Sapadores Nº 2 (DMS2) e Nº 3 – Mine Warfare (DMS-3-MW) cumpriram mais um plano de treino de Mergulho Profundo, ou seja, mergulho até aos 81 metros de profundidade. O treino ocorreu entre os dias 24 e 28 de maio, ao largo de Sesimbra, tendo sido estabelecido o NRP *D. Carlos I* como base de apoio, navio que embarcou o sistema da câmara hiperbárica e respetiva equipa médica especializada em medicina hiperbárica. Durante este período, participou também uma equipa de mergulho profundo da Marinha Belga composta por nove elementos, totalizando-se assim um conjunto de 28 mergulhadores participantes que realizaram mais de 30 mergulhos entre os 50 e os 81 metros de profundidade.

A participação da equipa de mergulho profundo da Marinha belga veio proporcionar uma significativa troca de experiências e consolidação de conhecimentos técnicos e operacionais bastante relevantes em virtude de ser uma Marinha de excelência e relevo neste tipo de mergulhos.

As Unidades Operacionais dos Mergulhadores operaram equipamentos de mergulho em circuito aberto e semifechado com



misturas enriquecidas com oxigénio, foram treinadas e validadas técnicas, táticas e procedimentos na área do mergulho profundo associado a um conjunto diverso de tarefas, as quais podem corresponder ao emprego das unidades em situações reais, nomeadamente na inativação de engenhos explosivos, na guerra de minas, na busca e salvamento e em diversos trabalhos subaquáticos.

Releva-se também a adaptação do NRP *D. Carlos I* e da sua guarnição a operações desta natureza específica e diversa do que é usual neste tipo de navios, fator crítico ao sucesso das operações e certificações executadas.



Colaboração da ESS e do NRP D. CARLOS I

FORÇA DE FUZILEIROS LITUÂNIA 2019 RECEBE O ESTANDARTE NACIONAL

A Força de Fuzileiros Lituânia 2019 (FFZ LTU 19) recebeu o Estandarte Nacional em cerimónia militar presidida pelo Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada (CEMA), no passado dia 3 de junho, na parada do Corpo de Fuzileiros, no Alfeite.

Esta força, constituída por 146 militares, partiu no início de julho para a Lituânia, onde irá cumprir uma missão com duração de três meses, no contexto das medidas de tranquilização NATO nos países bálticos. Nesta missão, será implementado um ambicioso programa de atividades de treino e de certificação operacional NATO, que pretende garantir um elevado grau de prontidão e entrosamento combinado com outras forças aliadas posicionadas no flanco Leste da NATO.

A FFZ LTU 19 é constituída por um elemento de Projeção de Força e por um elemento de Operações Especiais. O elemento de Projeção de força é vocacionado para a realização de operações anfíbias e para outras ações em ambiente marítimo e costeiro, podendo desenvolver, inclusive, operações prolongadas em terra, e foi gerado com base na Força de Fuzileiros Nº2, pertencente ao Batalhão de Fuzileiros Nº2, reforçada por uma equipa de mergulhadores-sapadores. O elemento de Operações Especiais, correspondente a uma unidade-tarefa gerada pelo Destaca-



Fotos SAJ A Ferreira Dias

mento de Ações Especiais, de pequena dimensão, mas de grande capacidade.

Desde março, a Força cumpriu um plano de aprontamento cuidadoso, que abrangeu diversas atividades operacionais, de treino, de formação e de natureza administrativo-logística, considerando-se capaz e pronta para o encargo operacional que a aguarda na Lituânia e que decorrerá durante os meses de julho, agosto e setembro.

A receção do Estandarte Nacional corporizou, nas palavras do Almirante CEMA “a responsabilidade e o prestígio de uma Força de Fuzileiros pronta, herdeira dos valores da honra, da disciplina, da coragem que são o legado da mais antiga força militar constituída com caráter permanente em Portugal”.



“SER MARINHEIRO POR 5 DIAS” NA ESCOLA NAVAL – 2019



Entre 24 e 28 de junho realizou-se a edição de 2019 de “Ser Marinheiro por 5 dias”, uma atividade dinamizada pela União das Freguesias de Almada, Cova da Piedade, Pragal e Cacilhas e organizada pela Marinha portuguesa através do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada e da Escola Naval, envolvendo ainda a Escola de Tecnologias Navais (ETNA), o Centro de Educação Física da Armada, o Clube Náutico de Oficiais e Cadetes da Armada e o Comando Naval.

Este evento proporcionou a 16 jovens, com idades entre os 12 e os 16 anos e residentes naquelas freguesias, a possibilidade única de conhecer e experimentar a vivência diária dos militares da Marinha portuguesa em diferentes unidades.

Do vasto programa de atividades, destacam-se as aulas de

ordem unida e de técnicas de salvamento aquático, exercícios de orientação, a visita ao NTM *Creoula*, um exercício no simulador de navegação, um *workshop* sobre arte marinheira e outro sobre código morse, a visita ao departamento de limitação de avarias da ETNA e uma aula de marinharia na bacia de manobra.

No final destes intensos dias, realizou-se a tradicional cerimónia de entrega de diplomas onde os 16 participantes, na presença dos seus familiares, receberam das mãos do 2º Comandante da EN, CMG M Silvestre Correia, o merecido diploma como reconhecimento do seu desempenho ao longo da semana, o qual será certamente um registo para mais tarde recordar.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**

57 ANOS DA EDUCAÇÃO FÍSICA NA ARMADA

Decorreu no passado dia 19 de maio, no restaurante “Quinta da Valenciana”, o primeiro almoço-convívio do pessoal de Educação Física da Marinha. Este encontro, que serviu para reunir professores e monitores, bem como elementos de outras especialidades que prestaram serviço no Centro de Educação Física da Armada (CEFA), contou com a participação de cerca de 100 elementos, onde se incluíam antigos Diretores e Professores Civis do CEFA, oficiais, sargentos e praças da Marinha, bem como militares de outros ramos das Forças Armadas que fizeram a sua especialização no CEFA.

Antes do almoço, e quando já todos estavam presentes, foi feito um minuto de silêncio em homenagem aos militares e civis

já falecidos, a que se seguiu um discurso de boas vindas, em que foram salientadas as razões do encontro, dos valores de lealdade, disciplina e camaradagem, que a todos uniam e que a Marinha lhes ensinou.

Após o almoço, onde foram vividos momentos inesquecíveis e recordados tempos passados, foi nomeada nova comissão organizadora, ficando marcado o próximo encontro para o dia **5 de abril de 2020**, data em que será comemorado o 58º aniversário da criação do CEFA.



Lopes Pires
CMG SEG



CONVÍVIOS

NÚCLEO DE MARINHEIROS DO CONCELHO DO ALANDROAL XIV ANIVERSÁRIO



Comemorou-se no passado dia 11 de maio, no restaurante “Recanto do Fado”, o XIV aniversário do Núcleo de Marinheiros do concelho do Alandroal.

O convívio, que contou com a presença de familiares, amigos e autarcas do município de Alandroal, contou também com a presença de um representante do Estado-Maior da Armada, reunindo cerca de cinquenta convivas.

O convívio do próximo aniversário ficou marcado para abril/maio de 2020, num local a designar, no mesmo concelho.

NÚCLEO DE FUZILEIROS DOS TEMPLÁRIOS

Realizou-se no passado dia 12 de maio, no restaurante “Azul Terrace”, em Tomar, o XXIII almoço-convívio provido pelo Núcleo de Fuzileiros dos Templários.

O evento, que contou com a presença, entre outras individualidades, do Comandante da Escola de Fuzileiros, CMG FZ Martins de Brito, reuniu cerca de meia centena de fuzileiros e seus familiares, demonstrando, mais uma vez, a vitalidade do “espírito fuzileiro” em terras tomarenses.



1ª GUARNIÇÃO DO NRP ANTÓNIO ENES | 28º ENCONTRO



Realizou-se em 18 de maio, em Vialonga-Alverca, o 28º encontro da 1ª guarnição do NRP *António Enes*.

O almoço-convívio, que contou com a participação de 67 participantes, entre elementos da guarnição, familiares e amigos, decorreu em ambiente de *sã camaradagem*, onde o forte espírito de camaradagem esteve sempre presente. O elemento da guarnição mais antigo fez uma sentida homenagem a todos os camaradas já falecidos, dirigindo também uma saudação aos que não puderam estar presentes.

Seguiu-se o tradicional corte do bolo, ficando a promessa de novo encontro na Lourinhã, em **16 de maio de 2020**.

MARINHEIROS DO CONCELHO DE FERREIRA DO ZÊZERE

No passado dia 19 de maio, realizou-se na União de freguesias de Areias e Pias, o 19º convívio da Associação Marinheiros de Ferreira do Zêzere. Na aldeia de Avecasta, na sede da Associação, foi servido um almoço que foi presidido pelo Presidente da Câmara Dr. Jacinto Lopes coadjuvado pelo Vice-Presidente Eng. Paulo Neves, e pelos

Presidentes da Assembleia de Freguesia de Ferreira do Zêzere, Jorge Cotrim e pelo Presidente da União de Freguesias de Areias e Pias, Eng. Hugo Azevedo. O encontro decorreu em ambiente de *sã camaradagem* e contou com a participação de 90 convivas, entre sócios, familiares e convidados.



NRP JOÃO COUTINHO | 3ª GUARNIÇÃO

Realizou-se no dia 25 de maio, no Restaurante “O Talego”, Rio Maior, o 15º encontro anual da 3ª guarnição (1974-1976) do NRP *João Coutinho*.

Do programa constou uma visita às Salinas de Rio Maior onde decorreu uma palestra sobre as mesmas. Na comemoração do 44º Aniversário do “Adeus a Moçambique”, estiveram presentes 24 elementos da guarnição, acompanhados de familiares e amigos, num total de 72 convivas. O convívio contou com a presença do comandante de então, CMG REF António Moitinho de Almeida, o que muito enriqueceu o espírito da família *CORTINHO*. O próximo convívio ficou agendado para dia 6 de junho de 2020.



DFE 11 | MOÇAMBIQUE 1972/74

O DFE 11 Moçambique 1972/74 e seus familiares comemoraram no passado dia 25 de maio, em Évora, o seu 47º aniversário.

O programa constou de uma missa na Igreja de São Francisco e deposição de uma coroa de flores junto ao Monumento dos Combatentes do Ultramar.

O convívio decorreu em ambiente de sã camaradagem, ficando a promessa de novo encontro para o próximo ano.

MARINHEIROS DE MÊDA | XVIII CONVÍVIO

Decorreu no dia 1 de junho o XVIII convívio anual dos marinheiros de Mêda, que se realizou naquela cidade com a participação de quase 80 elementos, incluindo familiares.

O programa iniciou-se com o pequeno almoço no Parque/Jardim Municipal, seguido de uma deposição de coroa de flores no Monumento aos Ex-Combatentes. Seguiu-se uma recepção no Salão Nobre do Município com a presença do Presidente Câmara, Dr. Anselmo.

Após o almoço no restaurante “Vale d’Aldeia”, seguiu-se uma visita ao centro histórico. O convívio, que decorreu em ambiente de amizade e sã camaradagem, terminou com um lanche no Parque de Campismo de Mêda. Para o ano ficou a promessa de novo encontro.



“FILHOS DA ESCOLA” 89 – CFT CCT/CRO | 30º ANIVERSÁRIO



Para comemorar o 30º aniversário de ingresso na Marinha, os voluntários da classe de comunicações de 1989, reuniram-se no passado dia 1 de junho, em Aveiro.

O convívio incluiu uma visita guiada ao Farol da Barra, às instalações da Autoridade Marítima de Aveiro e uma breve passagem pela cidade e respetivo porto. A jornada de convívio, que contou com a presença de 15 “Filhos da Escola”, teve o seu ponto alto no almoço no Restaurante “Ostraveiro” situado em plena ria e que se estendeu pela tarde fora em ambiente de sã camaradagem, onde se recordaram momentos marcantes.

Ficou agendado novo encontro para o próximo ano, desta vez na cidade de Setúbal.

A HISTÓRIA REPETE-SE?

O episódio que hoje se divulga poderia servir, sem grande esforço, como argumento para todos os que consideram que a História se vai repetindo, o que, estou em crer, não acontece, mas que, por vezes, assim parece ser o caso, o eventual leitor decidirá.

As instalações navais no rio Coina, das mais antigas ao serviço da Marinha, talvez mesmo as mais antigas, eram constituídas por um estaleiro de construção naval, a Feitoria da Telha, os fornos do Vale do Zebro, onde era fabricado o biscoito para as armadas, e os armazéns da Azinheira onde eram guardados material e equipamento dos navios e, muito em especial, as madeiras para a construção dos navios, neste caso enterradas no lodo, garantindo assim a sua conservação.

Vai para pouco mais de 20 anos, aquando da reatribuição das instalações da Azinheira à Marinha, concretamente ao Instituto Hidrográfico, um dos aspectos que, desde logo, saltou à vista, foi o de que as instalações estavam a ser devassadas e objecto de roubo, quer das madeiras enterradas, quer de janelas e portas das instalações, quer ainda de cantarias, sanitas, autoclismos, torneiras, canalizações, etc...⁽¹⁾

Tais roubos só poderiam ter sido levados a cabo por alguém que conhecesse relativamente bem as instalações, o que nem era difícil, nem de estranhar, dado o estado total de abandono a que as instalações estavam votadas.

Corria o ano de 1638 quando Francisca Fernandes e os seus sobrinhos, Simão Fernandes e António Carvalho, moradores no lugar da Telha, (junto a Palhais, na proximidade de Vale do Zebro) foram presos por terem sido denunciados como tendo roubado material da fazenda real.

Francisca Fernandes, em requerimento daquele ano, contestava a prisão referindo que em sua casa e na dos sobrinhos somente haviam sido encontrados alguns paus velhos, paus esses que ali se encontravam há mais de 25 anos, do tempo em que o seu marido, o piloto do rio Coina e guarda da feitoria, Cristóvão Álvares, era vivo e quando ainda não era casada com ele, nem os seus sobrinhos haviam nascido. Acrescentava ainda que o seu marido servira durante 50 anos, tendo morrido ao serviço sem que alguma vez constasse ou fosse suspeito de qualquer furto.

Da devassa efectuada por um juiz provou-se que o piloto afinal furtara imensas madeiras que utilizava para construir barcos e fragatas que depois vendia, bem como outros materiais que utilizara para construir casas na zona, quer para ele, quer para vender, e que nesses roubos era auxiliado pelos sobrinhos. Acrescentava ainda o juiz que em casa da viúva haviam sido encontrados 33 paus, várias tábuas de madeira e pregos identificados como sendo para a construção de navios.



Cmdt. E. Gomes

⁽¹⁾ A título de curiosidade refira-se que, inclusive, um dos armazéns da entrada era utilizado por uma quadrilha de assaltantes da zona, para aí guardarem o produto dos seus assaltos.

Fonte: AHU Maços do Reino cx. 10 pasta 47

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

O MÉRITO E A CIRCUNSTÂNCIA



S. Vicente – Cabo Verde – Baía das Gatas, em 5 de Julho de 1961.

Quando vejo um militar com o peito, de um bordo ao outro, cheio de medalhas, fico pensando sobre o que o seu dono teria feito para as merecer e, como não tenho nenhuma, interrogo-me sobre o que não fiz ou o que devia ter feito. Deitaria isto para trás das costas, não fora o facto de uma chamada de atenção por um CFR, na altura Director do Serviço de Abastecimentos, quando ali me apresentei juntamente com outro 2TEN, também do Serviço Geral. Após a apresentação e de nos ter olhado demorada e fixamente, ora para um, ora para o outro, mandou o meu camarada retirar-se e que eu ficasse. Então, recostando-se na sua cadeira, teceu considerações sobre prestígio, honra, orgulho, brio, desconsiderações, faltas de respeito... e perguntou-me se não tinha condecorações. Percebi então a razão dos olhares e das suas palavras, já que o meu camarada ostentava umas poucas de medalhas e eu, nada. Respondi que vencia as medalhas de Comportamento Exemplar de Cobre, a de Prata e ainda duas de Socorros a Náufragos, mas que nunca mas deram e não é, nunca foi, meu propósito comprar medalhas para as ostentar. Basta-me a consciência de ter feito o que tinha de fazer, pois é essa a minha forma de estar na vida.

Levantou-se, nitidamente furioso, e rematou secamente com um: “Pode retirar-se”. E retirei-me, mas com a sensação de ter falado de mais, aliás, também outra faceta minha.

É verdade que as condecorações são concedidas (dadas, permitidas) a militares por actos de heroísmo em batalhas ou por bons serviços prestados. Não será o meu caso. Mas pasmo como é que outros, às centenas, as usam e abusam delas. Teremos, na Marinha que eu conheço, assim tantos bons servidores? Serei geginho? “As acções ficam para quem as pratica”, diz o ditado.

Estou satisfeito comigo próprio, pois que me congratulo com o que fiz, natural e espontaneamente, e assim, despreziosamente, menciono as duas ocasiões em que o meu instinto se sobrepôs à razão. Comissão do *Vouga* em Ponta Delgada, 1946. O salvamento de um rapazito de 10 anos junto à rampa dos aviões. Era eu um jovem de 21 anos. Ficou registado no Livro do Oficial de Dia; outro, quando embarcado no NRP *Tejo* em 1961. Na aprazível Baía das Gatas em S. Vicente de Cabo Verde, um rapaz cabo-verdiano faz um mergulho, fere-se numa pedra, perde muito sangue, fica inactivo e socorri-o já em grande dificuldade. A pequena baía está protegida, em toda a sua extensão, por uma barreira de grandes pedras amontoadas desordenadamente de forma a deixar passar a água, mas não embarcações e... tubarões.

Também é verdade que me concederam louvores: muitos colectivos, que não dizem nada, e dois ou três individuais. Destes, e após 40 anos de serviço efectivo na Armada, distingo um que verdadeiramente me sensibilizou “...como Chefe dos Serviços Gerais ter sabido manter a sua intervenção **inapercebida** (o sublinhado é meu) na vida da Unidade, forma cabal de eficiência com que aqueles decorrem”. Alfeite, 14 de Julho de 1983.

Afinal, alguém reparou no meu modo de ser e estar. Muito obrigado ao Senhor Comandante Augusto Miranda Filipe da Silva.

Com saudades do mar...



Teodoro Ferreira
1TEN SG REF

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

O MAR...

O jovem nem sabe explicar. Mas era como se o mar, com seus infinitos, lhe desse um alívio de sair daquele mundo.”

Mia Couto, In Terra Sonâmbula

Não sei escrever. Não sei escrever o que na alma me vai, com o peso necessário, apesar de já ter escrito muito. Na minha carreira naval percorri vários mares, no mundo e na vida. Aqui confesso, tenho sempre um grande vazio por preencher, daqueles que alguns chamam solidão, outros saudade, que são nomes que os poetas dão aos sentimentos... por falta de melhores expressões. Na verdade, sabemos todos os que já navegaram, que no mar somos verdadeiramente nós, sem máscaras, ou disfarces... Assim, condenado pela mesma sinceridade que o mar impõe, fiquei, vezes sem conta, a contemplar o vazio, imposto pelo azul que mar e céu impõem.

Guardo muitos destes postais em lugares distantes, como outros o farão também. Ainda consigo ver o brilho vidrado no mar, de uma luz distinta, num por do sol distante... Ou, noutra fim de tarde, a sombra que o Pico, da Ilha do Pico, marcou no azul turquesa... que é o mar dos Açores, sempre tão perto e tão longe... E todos estes “infinitos” que o mar contém, foram para mim alívio, para um mundo que – sabem os mais velhos – pode ser duro e difícil... Na verdade, é este sentir diferente, partilhado por muitos, que marca as gentes do mar e as torna diferentes, difíceis de compreender...

Um exemplo claro deste princípio é o que se passa atualmente na Saúde

Militar. Trata-se de um tema em que se chocam culturas – as dos vários ramos das forças armadas – e onde, como noutras situações do passado, os entendimentos são difíceis. A verdade, pura e simples, é a de que ninguém, independentemente da idade, posto ou ramo, poderá, em boa honestidade, dizer que melhorámos... Trata-se de um Bojador de difícil (alguns afirmam mesmo de impossível) transposição, num caminho marítimo para uma Índia, pacificadora, longe de acontecer...

Pede-se ao pessoal de saúde que aceite pelo menos dois mestres, pelo menos duas regras, por vezes mesmo, até outras regras, desconhecidas de todos e profundamente alheias ao sentir naval. Ora cada grupo profissional precisa de uma narrativa, de uma linguagem comum, com referências balizadoras – a esta dinâmica se chama integração. Essas referências tendem, em qualquer organização, a responder a três perguntas fundamentais: quem sou eu na organização? O que se espera de mim? Para onde vou?... Ora, para qualquer profissional de saúde, na nossa Marinha, essas três perguntas nunca foram de tão complexa resposta e eivadas de tanta incerteza...

Sabe-se que as regras, e obrigações, entre os ramos são absolutamente distintas, com exigências e obrigações impostas pela cultura própria do ramo. Apesar daquelas diferenças, sempre que

se juntam os vários ramos, exige-se um esforço de uniformização – muitas vezes a contracorrente das exigências do próprio ramo. Aquela verdade toma proporções gigantescas quando se entrecruza com as progressões técnicas das carreiras da saúde. Estas, por boas razões são das mais prolongadas e exigentes de todo o conhecimento humano. A incerteza imposta por estes factos afastou muitos profissionais de uma carreira, que deveria ter sido sua. Temos saudades deles, no vazio que deixaram na embarcação da Saúde Naval. Por outro lado, cada um dos que ficou suporta um



peso desusado, pela ausência dos que partiram, neste navio que – agora, mais do que nunca – precisa de um esforço contínuo, para atingir águas safas.

Alguns destes factos são tão simples e básicos, que estranhámos não terem sido contemplados, por quem desenhou o projeto da “nova” saúde militar. Foi como se de um passe de magia se apagasse tudo o que foi diferente, durante séculos... A magia, sabemos todos, teima em não surtir efeito. Ora, os marinheiros de antanho descreveram vários monstros marinhos, míticos e sempre medonhos. Lulas gigantes, capazes de afundar navios, serpentes marinhas de uma agressividade comprovada e até um “Adamastor”, gravado n’*Os Lusíadas*. Na Saúde, cada conversa recria, alguns séculos depois, monstros semelhantes, sem esperança na passagem breve para uma “Boa Esperança”, capaz de gerar mar bonançoso.

Resta-nos, como sempre, o mar, pleno de infinitos, para lá deste estranho e perigoso mundo, que, infelizmente, não é mítico. É nele que retempero o espírito, é por ele – e por todos os marinheiros – que ouso ter a coragem, para, ainda desta vez, escrever estas palavras...



EXPOSIÇÃO A AGENTES BIOLÓGICOS

Agentes biológicos são todos os microrganismos, incluindo os geneticamente modificados, suscetíveis de provocar infeções, alergias ou intoxicações no ser humano após serem internalizados por ingestão, inalação ou via cutânea. Entre estes contam-se as bactérias, os vírus, os fungos (leveduras e bolores) e os parasitas. Os agentes biológicos existem em diversos ambientes laborais, mas como raramente são visíveis, os riscos que comportam nem sempre são considerados.

Os agentes biológicos são classificados, conforme o seu nível de risco infeccioso, em quatro grupos, desde o 1 (agente biológico cuja probabilidade de causar doenças no ser humano é baixa) até ao 4 (agente biológico que causa doenças graves no ser humano e constitui um risco grave para os trabalhadores, sendo suscetível de apresentar um elevado nível de propagação na coletividade e para o qual não existem, em regra, meios eficazes de profilaxia ou de tratamento). A Portaria n.º 405/98, de 11 de julho, alterada pela Portaria n.º 1036/98, de 15 de dezembro, aprova a classificação dos agentes biológicos e lista apenas aqueles reconhecidamente infecciosos para o ser humano, sem considerar os microrganismos geneticamente modificados.

O Decreto-Lei n.º 84/97, de 16 de abril, estabelece as prescrições mínimas de proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores contra os riscos da exposição a agentes biológicos durante o trabalho. Este diploma abrange as atividades em que os trabalhadores estão ou podem estar expostos a agentes biológicos durante o trabalho, incluindo as desenvolvidas em unidades de produção alimentar, unidades de saúde, laboratórios clínicos e veterinários, e unidades de recolha, transporte e eliminação de detritos.

A exposição a agentes biológicos pode ocorrer sempre que, no desempenho das suas atividades, os trabalhadores entrem em contacto com: materiais naturais ou orgânicos, tais como terra, argila e materiais de origem vegetal (p. ex., feno, palha e algodão); substâncias de origem animal (p. ex., lã e pêlo); alimentos; poeiras orgânicas (p. ex., farinha, partículas de descamação e poeiras de papel); resíduos e águas residuais; e sangue e outros fluidos corporais. A lista de contextos laborais com risco de exposição a agentes biológicos é extensa e na Marinha Portuguesa coexistem muitos deles: áreas de confeção e manipulação de alimentos; serviços de saúde; laboratórios; indústrias de transfor-

mação metalúrgica e da madeira; áreas de trabalho com sistemas de ar condicionado e muita humidade; arquivos e museus; e indústria de construção.

A proteção dos trabalhadores baseia-se, em primeiro lugar, na avaliação da exposição a agentes biológicos, para identificar os agentes, a possibilidade da sua propagação na coletividade e o tempo de exposição, efetiva ou potencial, dos trabalhadores. Esta avaliação permite ainda submeter os trabalhadores a exames de saúde de modo a acompanhar a evolução do seu estado de saúde e, se necessário, adotar as medidas preventivas adequadas.

A vigilância da saúde dos trabalhadores deve garantir a aplicação de medidas de saúde individuais e dos princípios e práticas da Medicina do Trabalho, de acordo com os conhecimentos mais recentes, e incluir os seguintes procedimentos: registo da história clínica e profissional do trabalhador; avaliação individual do estado de saúde do trabalhador; vigilância biológica, sempre que necessária; e rastreio de efeitos precoces e reversíveis. Além disso, deve ser considerada a vacinação gratuita dos trabalhadores não imunizados sempre que existam vacinas eficazes contra os agentes biológicos a que os trabalhadores estão ou podem estar expostos.

A prevenção dos riscos profissionais também depende, em elevado grau, de os trabalhadores realizarem o respetivo trabalho com comportamentos adequados às exigências de segurança impostas pelos agentes biológicos em (potencial) presença. A formação e a informação dos trabalhadores sobre os cuidados a tomar nas atividades em que existe risco de exposição a agentes biológicos têm, por isso, uma importância assinalável.

A formação deve ser adaptada à evolução dos riscos existentes e ao aparecimento de novos riscos, periodicamente atualizada e incluir todos os dados disponíveis sobre: riscos potenciais para a saúde; precauções a tomar para evitar a exposição aos riscos existentes; normas de higiene (p. ex., higienização das mãos); utilização dos equipamentos e do vestuário de proteção; e medidas a tomar pelos trabalhadores em caso de incidentes e para a sua prevenção.



VERÃO

PARTE II

Iniciou-se na edição passada um artigo com conselhos práticos para o Verão, de modo a que todos os leitores possam maximizar os benefícios que esta estação proporciona, porém minimizando os riscos que podem também surgir nesta época. Este artigo é a continuação do anterior, que pode ser consultado em suporte físico ou digital (sítio da Revista da Armada ou página do Facebook da crónica Saúde para Todos).

PELE SECA

Se habitualmente não sofre de nenhuma doença cutânea e no verão a sua pele se torna muito seca isso deve-se principalmente à exposição solar intensa, aliada aos efeitos de transpiração aumentada e maior contato com o cloro das piscinas e com a água do mar. A falta de hidratação da pele pode apresentar diferentes formas, sendo as mais usuais a sensação de repuxamento da pele, a descamação, fissuras, vermelhidão e prurido (comichão). No entanto, isto varia conforme a gravidade e a localização da secura (frequentemente surge primeiro nos pés e nas pernas, uma vez que estas áreas têm menos glândulas sebáceas e são muitas vezes mais expostas ao ambiente). É possível prevenir e cuidar destas situações com hábitos diários. Os mais importantes são o uso de protetor solar (com FPS maior ou igual a 30, repetindo a aplicação de 2/2 h), a evicção à exposição solar direta e a hidratação (é importante que ela seja feita tanto por fora quanto por dentro, portanto, além do uso de cremes/loções hidratantes no corpo e na face, é importante ingerir a quantidade indicada de água – pelo menos dois litros por dia – assim como manter uma alimentação saudável e não fumar).



QUEDAS

Nas atividades ao ar livre, típicas dos dias solarengos, existe um risco aumentado de **quedas**, principalmente em crianças, que são incansáveis e correm, saltam, trepam, rastejam, escorregam... Uma pequena queda é suficiente para provocar escoriações e hemorragias. A hemorragia normalmente cessa espontaneamente em poucos minutos, mas caso isso não aconteça (por exemplo quando se sangra do nariz ou há um corte num dedo) deve fazer-se compressão no local da hemorragia durante 10 min e colocar gelo na zona sangrante. A ferida deve depois ser lavada, desinfetada e protegida com um penso. Se houver suspeita de entorse ou fratura, se houver alterações do estado de consciência ou se for uma ferida penetrante, o acidentado deve ser levado ao hospital. Como prevenção do tétano (doença facilmente adquirida através da contaminação de feridas com a bactéria *Clostridium tetani*, que é ubíqua) toda a população deve ter a vacina do tétano atualizada (validade de 10 anos).

AFOGAMENTO

O afogamento ocorre devido à entrada de líquido não corporal nos pulmões, impedindo este órgão de receber o ar necessário para as trocas gasosas, levando à diminuição de oxigénio a circular no sangue, o que pode causar lesão de múltiplos órgãos. Se os níveis de oxigénio não forem repostos nos minutos seguintes, os danos serão irreversíveis e o processo pode culminar na morte. Na verdade, uma em cada quatro pessoas que sofre um afogamento morre. Em Portugal ainda morrem, anualmente, mais de 100 pessoas por afogamento, sendo as

taxas mais elevadas nas crianças entre 1 e 4 anos de idade (a maioria ocorrem em piscinas, tanques e poços mas há também descrição de afogamentos em banheiras, alguidares com água, rios, ribeiras, lagoas, valas, marinas, praias fluviais e praias de mar). A prevenção é fundamental! A Direção-Geral da Saúde aconselha os adultos a vigiarem os mais pequenos, a instalar barreiras de acesso às piscinas e reservatórios de água, optar sempre por locais considerados seguros e com vigilância, ter sempre próximo os equipamentos de segurança (boias, varas de salvamento, entre outros) e haver capacidade de fazer uma chamada de emergência, se necessário. Devemos ensinar às crianças competências básicas de natação, segurança na água e salvamento (mesmo assim, as crianças devem ser sempre mantidas à distância de um braço). Evitar sempre os mergulhos, brincadeiras e outras potenciais situações perigosas. Não consumir bebidas alcoólicas excessivas nem ingerir refeições pesadas antes de entrar na água. Atenção, se algum dia se vir em risco de afogamento tente lembrar-se que há um pior prognóstico se entrar em pânico (a maioria das pessoas morre devido ao desgaste muscular desnecessário na luta contra a corrente e por não tentar manter a boca acima do nível da água – o que é mais fácil se adquirirmos a posição de deitado de costas, e fugirmos ao local da rebentação das ondas). Gritar também não ajuda (exceto se estiver efetivamente alguém ao seu lado que o possa ouvir) pois ao gritar desesperadamente só vai permitir que ainda mais água entre nas vias aéreas. O ideal nesta situação é a vítima manter-se calma, acenar por socorro e flutuar.

OUTRAS DICAS

Por último, para o gozo de umas férias sem problemas, deve prevenir-se contra as **doenças tropicais** (deve ir a uma consulta do viajante 4 a 8 semanas antes da viagem), o **enjoo do movimento**, as **tromboses venosas** (períodos de imobilização prolongados aumentam o risco de formação de coágulos) e os **choques térmicos**. Peça atempadamente o Cartão Europeu de Seguro de Doença na Segurança Social (presencialmente ou através do site). Pondere fazer um seguro médico de viagem. Faça uma lista de contactos úteis no destino, para usar em caso de emergência, e prepare uma pequena farmácia pessoal: termómetro, solução de desinfecção cutânea (ex: Betadine®), compressas, ligaduras, adesivo, tesoura, repelente de insetos, protetor solar, preservativos, analgésico, antipirético, anti-histamínico (ex: desloratadina), antiemético (ex: metoclopramida), antidiarreico (ex: loperamida) e, eventualmente, se for para locais muito isolados, um antibiótico.

Caso adoença durante a viagem, não hesite em recorrer ao médico.



Ana Cristina Pratas

1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 225

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

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO POR SER A 4 MÃOS

N-S vuln. S joga 6♣ e recebe a saída a D♦. Analise as 4 mãos e encontre a linha de jogo que S deve seguir para cumprir este contrato.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 225

A má colocação do R♦ e da D♦ bem como os 4-2 do naipe de ♠ (3-3 permitiu-lhe a apurar a 4ª em N para baldar a D♣), obrigam a procurar encontrar uma linha de jogo que carecerá de bastante atenção na análise das 4 mãos para ultrapassar essas dificuldades. Vejamos então o desenvolvimento que permite cumprir o contrato: faz AR♦, destrunfando de seguida com AR mas tendo o cuidado de jogar cartas altas da mão para ter entradas no morto com os trunfos baixos (importante conforme remos ver); joga o último D♦ para também cortar com carta alta, eliminando o naipe e chegando-se a esta posição S - ♠AD♠AV8♠853 W - ♠R94♠D1097 D♦ - ♠V10♠R432♠76 E - ♠sem interesse. Vai então ao morto com um pequeno trunfo e joga ♠2 para o 8 da mão, sendo W obrigado a fazer a vaza e colocado numa situação de ter de jogar ♠ para AD, ♠ para AV indo ao morto no outro trunfo baixo para baldar D♦ no R♦, ou D♦ para corte e balda da ♠ perdente, cumprindo assim o seu contrato.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 7



MILITARY AND NAVAL
TERMINOLOGY,
EXPRESSIONS,
ACRONYMS AND
ABBREVIATIONS

1. P_____ / _____
2. _____ R
3. ___ A _____
4. ___ N _____
5. _____ / S _____
6. _____ R / _____



SOLUÇÕES: PASSATEMPO Nº 7

Soluções: 1. Trigger; 2. Pistol Grip; 3. Magazine; 4. Handguard; 5. Flash Suppressor; 6. Selector Lever.

Estela Magalhães Parreira
CTEN

SUDOKU

Problema nº 57

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 57

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CTEN M Pedro Miguel Costa Caetano, Comandante do NRP *João Roby* • CTEN M Filipe Alexandre Reis Vieira, Comandante do NRP *Polar* • 1TEN M Tiago André Fernandes de Oliveira Martinho, Comandante do NRP *Tejo* • 2TEN M Yazide Abdul Carimo Sulemane, Comandante do NRP *Hidra* • 2TEN M João Pedro da Cruz Basso, Comandante do NRP *Rio Minho*.

FALECIDOS

• 98645 1TEN SG REF Manuel Pedrosa de Carvalho • 25115 CADETE EN-AEL ALUNO Bruno Miguel da Fonseca Pereira • 168247 SAJ M REF José Cabaço Carreiras • 187148 SAJ T RF Joaquim António • 315053 SAJ C REF Manuel Alves Ferreira •

208048 SAJ SE Manuel Jorge Soares Botas • 139767 SAJ TF REF Jacinto Pereira de Oliveira • 376454 1SAR SE REF Bernardino Caria da Silva • 698161 1SAR FZ REF Fernando Cavaleiro Rupino • 367081 CAB L RES Manuel Alfredo Cacheira Nita • 33008967 AG 1CL QPPM APOS Agostinho Botelho Blayer Alves • 36018661 FAROL 1CL QPMM José Maria Avelar da Costa.

RESERVA

• SMOR M Vitor Manuel Cardoso da Silva • SCH ETI António Pedro dos Santos Carreira.

REFORMA

• CAB A João Fernandes Pinheiro.

CONVÍVIOS

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO 20º ANIVERSÁRIO

No passado dia 2 de junho realizou-se o encontro da Associação de Marinheiros de Trás-os-Montes e Alto Douro, que reuniu cerca de uma centena de marinheiros da região.

O encontro iniciou-se com uma missa na igreja de Mouçós, em sufrágio pelos associados já falecidos. Esta associação comemorou o 20º aniversário da sua fundação oficial. O Presidente da Direcção, Caseiro Marques, congratulou-se com a presença de muitos militares que não quiseram deixar de estar presentes neste encontro.



FUZILEIROS - INCORPORAÇÃO DE 1979 | 40º ANIVERSÁRIO

No passado dia 8 de junho, realizou-se mais um convívio dos Fuzileiros da incorporação de 1979.

Na Escola de Fuzileiros, em Vale de Zebro, foi feita uma homenagem aos “Filhos da Escola” já falecidos, foi descerada uma lápide alusiva à efeméride, seguindo-se uma visita ao Museu do Fuzileiro.

O convívio terminou com um almoço no restaurante “A Coudelaria”, na Charneca da Companhia das Lezírias.

50º ANIVERSÁRIO DA VIAGEM À CALIFÓRNIA

Realiza-se no dia **28 setembro**, na região de Lisboa, um almoço-convívio dos antigos marinheiros das fragatas *Almirante Magalhães Corrêa* e *Almirante Gago Coutinho*. As inscrições deverão ser feitas até 20 de setembro.

Para mais informações os interessados deverão contactar:
Horácio Reis Telef: 214960878 TLM 964799061

NRP ÁLVARES CABRAL 4º CONVÍVIO

Realiza-se no dia **12 de outubro**, em Portalegre, o 4º convívio da 3ª guarnição (1996/1999) do NRP *Álvares Cabral*.

Autocarro com saída do Portão Verde. Para o efeito contactar até dia 4 de outubro:

Paulo Martins TLM 924250562 paulomartins59@hotmail.com
ou João Códices TLM 937494548 codices409@gmail.com.

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

PÔR DO SOL COM MOTIVOS MARINHOS/NÁUTICOS

REGULAMENTO (excertos)

Concurso Fotográfico, em 2019/20 sob o tema “Pôr do sol com motivos marinhos/náuticos”. O Concurso terá a duração de 10 meses (edições de outubro a julho da Revista da Armada (RA), podendo ser renovado por um ou mais períodos idênticos. Todos os meses a RA publicará na contracapa ou seu verso os dois melhores trabalhos recebidos, segundo a opinião do conselho editorial da RA.

De entre as fotos publicadas nesses 10 meses será escolhida por um Júri (4 elementos a designar pelo Diretor da Comissão Cultural de Marinha (CCM), sendo um desses elementos um especialista em Design Visual/Fotográfico; em caso de empate, o Presidente do Júri terá voto de qualidade) a melhor foto do ano, que terá honras de republicação na edição de agosto da RA.

Poderão participar no Concurso todos os elementos e ex-elementos da “Família Naval” – pessoal militar, militarizado e civil da Marinha – com exceção dos que trabalham na RA. Os participantes devem enviar as suas fotos, a cores ou a preto-e-branco, até ao dia 10 de cada mês, dirigidas à RA através do email revista.armada@marinha.pt.

Cada foto deverá ser remetida no formato JPG ou TIFF, no sistema RGB de 24 bits em caso da fotografia ser colorida, ou escala de cinzas 16 bits caso opte por fotografia a preto e branco.

Deverá ter no mínimo 5000 pixels no lado maior. A resolução mínima será 300 DPI nativo. Relativamente a fotografias antigas, excepcionalmente aceitar-se-ão formatos menores. Deverá ser acompanhada dos respetivos título, contexto, local e data, que permitam perceber o objetivo pretendido aquando da sua realização.

Cada participante deverá ainda apresentar uma Declaração pessoal onde conste:

- a Identificação do autor, a prova de pertença à Família Naval, a morada, o telefone e o endereço e-mail;
- o compromisso de que a foto proposta é da exclusiva e total propriedade do participante;
- a cedência de direitos de publicação mensal e eventual exposição em Cartaz A2 da foto vencedora anual, assim como o compromisso de entrega do ficheiro em fonte aberta para posterior adaptação aos diversos suportes – apenas no caso de foto vencedora.

Poderá ser atribuído ao autor da foto selecionada um prémio monetário em conformidade com Despacho próprio do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

A Marinha, e através dela a RA, ficará proprietária do direito ao uso da foto vencedora anual para os fins que entender, salvo a da sua venda para fins comerciais ou outros.

Consultar Regulamento completo em:

https://ccm.marinha.pt/pt/multimedia_web/Documents/Concurso%20Fotogr%20a1fico%20da%20Revista%20da%20Armada%20%28003%29.pdf



Disparo de mísseis SEA SPARROW a partir do NRP Corte-Real, durante o exercício CONTEX-PHIBEX 19.
Foto SAJ ETC. Silva Parracho