

Nº 544 • ANO XLIX
SETEMBRO/OUTUBRO 2019
MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



AS BERLIET-TRAMAGAL

DOS FUZILEIROS

OPERATIONAL
SEA TRAINING 2019

FORÇA MARÍTIMA
EUROPEIA

MDN VISITA ACADEMIA
NAVAL DE ANGOLA

PERISCÓPIO

Cerimónia militar comemorativa dos 70 anos da NATO, em Lisboa, em 4 de abril de 2019.



SUMÁRIO

- 02** Periscópio

- 04** Strategia (51)

- 10** Guerra Naval: Água, Fogo e Logos – 3ª Parte

- 12** Comunicação: A essência do trabalho em equipa

- 14** Direito do Mar e Direito Marítimo (25)

- 16** Academia de Marinha

- 17** As Berliet-Tramagal dos Fuzileiros

- 20** Entregas de Comando / Tomadas de Posse

- 21** ERASMUS Militar – 2ª Parte

- 23** ERASMUS +. Estórias de sucesso

- 25** Notícias

- 26** Vigia da História (111)

- 28** Estórias (52)

- 29** Novas Histórias da Botica (79)

- 30** Serviço & Saúde (8)

- 31** Saúde para Todos (68)

- 32** Desporto

- 33** Quarto de Folga

- 34** Notícias Pessoais / Convívios

- 35** XVI Simpósio de História Marítima

OPERATIONAL SEA TRAINING 2019 **6**



8 FORÇA MARÍTIMA EUROPEIA



MINISTRO DA DEFESA NACIONAL VISITA ACADEMIA NAVAL DE ANGOLA **9**



Capa
Desembarque anfíbio durante PHIBEX.



**Revista da
ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 544 / Ano XLIX
Setembro/Outubro 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

AS MARINHAS E A DEFESA DOS INTERESSES ECONÓMICOS

“The traditional and fundamental relationship of navies to national economies, through the international freedom of the seas and its common heritage, gives maritime forces a unique character that distinguishes them from other types of forces”,

Professor John B. Hattendorf (Historiador)

“The growth and application of sea power were intimately linked to economic practices in a way that land warfare was not”,

Sir Hew Strachan (Historiador)

A utilidade das marinhas sempre esteve muito ligada à defesa dos interesses económicos das nações, a par, naturalmente, da sua importância política, centrada na preservação da soberania e na afirmação externa. Olhando para as várias potências marítimas da história, até ao fim da era moderna (designadamente, Atenas, Cartago, Veneza, Portugal, Holanda e Inglaterra), verificamos que existia uma consciência generalizada sobre as potencialidades do poder naval e sobre a sua capacidade de interditar, proteger e explorar as linhas de comunicação marítimas a seu favor para a prática do comércio. Assim, o desenvolvimento das suas armadas assentou, em todos os casos, na necessidade de proteger o comércio marítimo em que se baseava a riqueza e a prosperidade nacionais. Mesmo algumas potências continentais (como Roma, o Império Otomano e a Espanha), acabaram por edificar e organizar armadas poderosas, para defesa de interesses mercantis, ligados à manutenção e à expansão dos seus impérios.

A este propósito, justifica-se recordar que a criação da Marinha Portuguesa, com a contratação do genovês Manuel Pessanha por D. Dinis, em 1 de fevereiro de 1317, visou – além da preservação da independência nacional e da afirmação externa – objetivos económicos, associados à proteção dos pescadores portugueses e dos mercadores (nacionais e estrangeiros) que sulcavam as nossas águas, contra os ataques de piratas e de corsários mouros, bem como ao reforço das rotas comerciais com o Norte da Europa e o Mediterrâneo. Aliás, durante todo o período da expansão marítima, a principal tarefa da Marinha Portuguesa foi a de proteger os interesses económicos do Império Português, essencialmente ligados



Imagem do porto de Angra no séc. XVI (por Jan Huygen van Linschoten), onde se reuniam os navios que vinham com riquezas do Oriente e da América, sendo depois escoltados pelos navios da Armada das Ilhas até à Península Ibérica, protegendo-os dos piratas e corsários.

ao comércio marítimo e às atividades conexas. Por isso mesmo, o rei D. Manuel I criou, no início do séc. XVI, três armadas para proteger a navegação portuguesa, numa época de grande atividade comercial: a Armada da Costa, a Armada das Ilhas e a Armada do Estreito de Gibraltar.

Foi nesse quadro que o padre português Fernando Oliveira, autor do primeiro tratado sobre estratégia naval publicado em todo o mundo, *Arte da Guerra do Mar* (1555), estabeleceu uma ligação muito clara entre o poder naval (que ele designava como guerra do mar) e a economia. O tratado começa, mesmo, com um prólogo, em que Fernando Oliveira defende a importância do seu texto, pelo facto do comércio marítimo ser gerador de muito lucro e pela necessidade do país defender, se necessário pelo uso da força, os seus interesses económicos: “Em especial

para os homens desta terra que agora mais tratam pelo mar que outros, donde adquirem muito proveito & honra, & também correm ventura de perderem tudo isso, se o não conservarem, com esta guerra [i.e., com o poder naval], pois seus contrários lho podem tirar... Dando-se a esta guerra [i.e., ao poder naval], têm ganho os nossos Portugueses muitas riquezas & prosperidade”.

Mais à frente, o padre português acrescenta que as atividades marítimas são fundamentais para a vitalidade económica de Portugal, advogando, por isso, a sua proteção: “Porque o mar é muito devasso, e os homens não podem escusar de nele negociar suas fazendas, uns mercadejando, outros pescando, e outros como lhes vem bem, e dali trazem mantimento para a terra, portanto cumpre que nele se ponha muito recato ... com medo ou com severo castigo.

Fragata Corte-Real escoltando navio mercante junto à Somália.



... Por todas estas razões é necessário haver armadas no mar que guardem as nossas costas e paragens, e nos assegurem dos sobressaltos que podem vir pelo mar, que são muito mais súbitos que os da terra”.

Pouco tempo depois, mais concretamente em 1615, o corsário e escritor inglês Sir Walter Raleigh assinalou a grande ligação entre o poder naval e o tráfego marítimo, na sua célebre frase: “quem dominar o mar, domina o comércio; quem dominar o comércio mundial, controlará as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o próprio mundo”.

Alguns séculos mais tarde, o famoso almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan viria a empenhar-se no estudo, profundo e detalhado, da influência do poder no mar (*sea power*) na ascensão (e na queda) das grandes potências mundiais, procurando demonstrar a forte ligação entre esse poder e a prosperidade das nações, que decorre da convicção de que o poder no mar é um facilitador do poder económico e tem a capacidade de influenciar as pessoas e os eventos. Ou seja, no domínio marítimo, a conceptualização da edificação, estruturação e utilização do instrumento militar (*i.e.*, das marinhas) assentou, fundamentalmente, em premissas de índole económica, de uma forma que não teve paralelo na conceptualização relativa a outras componentes do instrumento militar.

Mahan também defendia que o comércio marítimo “sempre foi mais fácil e mais barato do que por terra” e que “o trânsito em largas quantidades e a grandes distâncias [era] decididamente mais fácil e mais abundante por mar do que por terra”, pelo que era fundamental edificar um forte poder no mar, que permitisse desfrutar dessas atividades comerciais, através do controle das rotas e dos pontos focais. Essa era, segundo

ele, a verdadeira *raison d'être* das marinhas: “a necessidade de uma marinha ... decorre ... da existência de navegação pacífica e desaparece com ela”.

É interessante verificar que a vantagem competitiva do comércio marítimo mantém-se inteiramente válida mais de um século depois de Mahan ter formulado as suas teorias, uma vez que, ainda hoje, o transporte por via marítima é o mais barato. Com efeito, segundo a mais recente edição do livro *The Geography of Transport Systems*, o custo dos vários modos de transporte é o seguinte:

- Transporte marítimo e fluvial: 0,01 dólares, por tonelada e por milha;
- Transporte ferroviário: 0,03 dólares, por tonelada e por milha;
- Transporte rodoviário: 0,25 dólares, por tonelada e por milha;
- Transporte aéreo: 0,59 dólares, por tonelada e por milha.

Isso justifica o facto de cerca de 90% do comércio e cerca de 50% do petróleo mundiais circularem por mar, acentuando a importância do controlo das linhas de comunicação marítimas na atualidade. A grande diferença entre o controlo das rotas marítimas, tal como teorizado pelos grandes pensadores do passado e tal como requerido hoje em dia, reside no âmbito do exercício desse controlo. Quando Oliveira e Mahan, entre outros, escreveram, cada país tinha que se preocupar apenas com a manutenção da lei e da ordem junto à sua costa e ao longo das rotas sulcadas pelos navios arvorando o seu pavilhão. Hoje em dia, a globalização, com o conseqüente incremento do tráfego e das rotas marítimas, implica que o controlo do mar tenha que ser executado de uma forma muito mais global. O combate à pirataria ao largo da costa da Somália, empreendido com particular incidência

desde 2008, ilustra bem o esforço, conjunto e cooperativo, da comunidade internacional na proteção da navegação, independentemente do respetivo pavilhão.

Assim, o papel fundamental das marinhas na proteção do tráfego marítimo não se alterou com a globalização, o que mudou foi a dimensão do desafio, que faz com que nenhum país seja capaz de garantir, por si só, a segurança nos mares de todo o mundo, obrigando à implementação de estratégias cooperativas.

Além disso, a tradicional missão de vigilância e patrulhamento dos espaços marítimos evoluiu, desde os tempos de Oliveira e de Mahan, de forma a abarcar, atualmente, um espectro de tarefas muito mais alargado. De facto, hoje em dia as marinhas empenham-se num conjunto de tarefas ligadas à manutenção da lei e da ordem nos espaços marítimos, que se enquadram no relativamente recente conceito de segurança marítima. Essas tarefas incluem a proteção dos recursos marinhos e a repressão de ilícitos no mar (como o terrorismo, a proliferação de armamento, a pirataria, as traficâncias, as migrações irregulares e outras atividades ilícitas). O desempenho destas tarefas beneficia, inequivocamente, dos atributos característicos do poder naval, nomeadamente versatilidade, mobilidade e autonomia, que potenciam a capacidade de efetuar operações de segurança marítima de largo espectro e a grande distância.

Em suma, hoje como ontem, mantém-se a forte ligação entre o poder no mar e a economia das nações (especialmente das costeiras), como procurarei, aliás, detalhar numa perspetiva mais atual, no próximo mês.



Sardinha Monteiro
CMG

OPERATIONAL SEA TRAINING 2019

6 DE MAIO, LARGADA DE LISBOA

O dia marcava o fim do período de preparativos e o início do período operacional do navio. A bordo do NRP *D. Francisco de Almeida*, o ambiente era de grande azáfama. Para trás ficara um apertado e complexo período de manutenção, que acabou por condicionar a realização do plano de treino básico inicialmente previsto, o qual tinha subjacente a preparação da guarnição e da plataforma para o *Operational Sea Training* (OST). Atempados preparativos, uma estreita colaboração com o Departamento de Treino e Avaliação do Centro Integrado de Treino e Avaliação Nava (DTA-CITAN) e uma boa dose de flexibilidade no planeamento, foram as ferramentas utilizadas para ultrapassar os condicionalismos atrás referidos.

Concluídas com sucesso as DSOT e as SOC¹, o navio largou da BNL com o Almirante CEMA e outras altas individualidades da Marinha embarcadas, fator acrescido de motivação para uma jovem guarnição animada e com muita vontade de bem servir. Empenho e atitude foram as palavras chave que iriam marcar esta guarnição nas próximas semanas. O objetivo principal do OST é garantir a adequada preparação do navio para integrar o *Standing NATO Maritime Group One* (SNMG1) no segundo semestre de 2019.

Concluídas as últimas provas de mar à propulsão, são desembarcados em Cascais o Almirante CEMA e comitiva. Teve início o trânsito para Plymouth; pelo caminho, continuaram os preparativos e o treino, por forma a garantir que o navio se apresentasse na melhor condição possível aquando do *Material Assessment and Safety Check* (MASC). Para este período de treino, foi indispensável a presença a bordo do DTA-CITAN, que desempenhou um papel fundamental nesta fase final de aprontamento. No pouco tempo disponível antes da chegada a Plymouth, a 9 de maio, ainda foi possível treinar em Condição Geral 2 situações de combate a incêndios (BIR I) e de avarias no leme (MISCEX 802), realizar diversos exercícios de avaria na propulsão (MAQUINEX) e, graças à colaboração com o NRP *Bérrio*, efetuar reabastecimento no mar (MISCEX 805).

NÃO HÁ SEGUNDA OPORTUNIDADE PARA CAUSAR UMA BOA PRIMEIRA IMPRESSÃO

Na manhã do dia 10 de maio deu-se o primeiro contacto com a equipa do *Flag Officer Sea Training* (FOST), para as *Pre-OST Liaison Visits* (POLV). As POLV são reuniões setoriais com os oficiais e sargentos responsáveis pelos vários departamentos, que assumem particular importância por serem o primeiro encontro entre avaliador e avaliado, permitindo definir as primeiras metas e objetivos a atingir com o treino.

A semana seguinte iniciou-se com o MASC, que tem como objetivo avaliar a operacionalidade e a segurança do material, condições incontornáveis para o início do treino. O dia do MASC foi bastante preenchido e exigente, pois foram inspecionados



todos os sistemas e equipamentos, sendo também avaliada a segurança do pessoal na operação do navio. Cerca de 80 militares do *staff* do FOST inspecionaram minuciosamente o navio e produziram o primeiro relatório que permitiu ao navio iniciar a sua preparação. Corrigidos que foram alguns aspetos menos conseguidos, o primeiro objetivo foi alcançado e o navio estava pronto para iniciar o treino.

O TREINO EM TERRA

A primeira semana de treino, designada por semana de porto, teve como foco principal a preparação da guarnição para as semanas de mar subsequentes. A semana atingiu o seu ponto alto com o HF4 – “Grande incêndio em espaço de máquinas com o navio atracado”, que constituiu o exercício de combate a incêndios mais complexo que um grupo de serviço pode enfrentar num porto. Durante esse período, foram ainda realizadas outras grandes séries, das quais se destacam a “ameaça de bomba”, exercícios de *Conventional Weapon Incident* (CWI) e treino de *boarding*. Em apenas quatro dias, foram realizadas um total de 64 séries. Com um *syllabus* ligeiramente diferente dos anteriores (apenas com 5 semanas de treino), algumas das grandes séries de terra são realizadas no final das semanas de mar, o que acarreta um esforço adicional para a guarnição. Os exercícios “Evacuação de não combatentes” (NEO/SPE) e “Apoio a uma povoação sinistrada” (DISTEX) foram pontos altos das séries realizadas em terra, onde o FOST empenhou dezenas de atores, contratados especificamente para este fim, criando cenários extremamente realistas e motivadores.

O TREINO NO MAR: OBJETIVO DO COMANDO, COMBATER!

Os dias foram preenchidos com os mais variados tipos de exercícios, que pretendiam simular os diversos tipos de ambiente que um navio de guerra poderá enfrentar. Realizados a um ritmo adequado que fomenta a aprendizagem e a evolução, foi visível o crescimento da guarnição durante o treino. Durante todos estes exercícios, o navio foi permanentemente acompanhado por meios da



Fotos Carlos Rodrigues

Royal Navy, assim como pela fragata belga *Leopold I* (que integrará a SNMG1 no mesmo período que o NRP *D. Francisco de Almeida*), contribuindo para o realismo do cenário. Durante as semanas de mar, o navio passou a Condição Geral 1 – “Postos de Combate” duas vezes, uma à terça-feira, simulando uma ameaça de guerra aérea com duração aproximada de três horas, e outra à quinta-feira, simulando um cenário de multiameaça, a designada *Weekly War*, já bem conhecida pelas sucessivas guarnições de fragatas portuguesas que desde 1991 frequentam o OST.

A *Weekly War* é um exercício de 8 horas, de elevada complexidade e dificuldade, em que são simulados sucessivos ataques (ameaças externas ao navio) conjugados com inúmeros incidentes, incêndios, alagamentos e avarias, constantemente injetados pelo *staff* do FOST. Defender o navio contra ameaça assimétrica, aérea e submarina, tomar a refeição em 8 minutos, apagar incêndios, reabastecer o navio (RAS) em simultâneo com operações de voo..., tudo é possível nestas inesquecíveis guerras de quinta-feira!

Em resumo, 3 semanas de mar, com sensivelmente 270 séries realizadas, o que se traduziu numa média diária de 18 ações de treino. O esforço diário foi de, sensivelmente, 18 horas, desde a alvorada, normalmente às 05h30, até ao final dos últimos preparativos, por volta das 24h00.

A INSPEÇÃO FINAL. ALL DAY BERET ²

O objetivo da última semana de treino foi testar as capacidades do navio e de todos os elementos da guarnição, até ao seu limite, por forma a verificar a eficácia do treino ministrado nas semanas precedentes. Constituiu também, naturalmente, uma dura prova para o *staff* do FOST que confirma (ou não) a qualidade do treino que foi capaz de ministrar.

As extensas horas de treino, o esforço e a atitude demonstrados, contribuíram para que no dia 13 de junho a guarnição voltasse a formar no hangar, onde toda a jornada tinha começado cinco semanas antes, para receber a avaliação de *Very Satisfactory* na *Final Inspection* e *Satisfactory* na avaliação geral do navio. Concluído o OST, as palavras do *Captain South*, comandante da

equipa de avaliação do OST, referiram a importância da continuidade do treino e de como a sua evolução poderia e deveria prosseguir. O OST não é, seguramente, um fim em si mesmo.

Indiscutivelmente, o treino ministrado no OST reveste-se de elevadíssima qualidade. Os meios disponíveis, a complexidade e dinâmica dos cenários operacionais, a qualidade e valor agregado dos recursos humanos e a componente internacional residente, permitem obter uma imagem clara das várias perspetivas do treino operacional em ambiente marítimo. A título de exemplo, durante o treino do navio, foi possível interagir com avaliadores (Oficiais e Sargentos) de países NATO e não NATO, nomeadamente: Noruega, Alemanha, Grécia, França, Chile, Brasil, Holanda e Reino Unido, com claros benefícios para o produto final. A cultura do rigor, os elevados padrões de segurança impostos, a diversidade de desafios e a capacidade do FOST agir adaptando o treino em função da resposta do navio, são motivo para que o OST continue a constituir uma referência para o treino de qualquer unidade naval.

Como nota final e para memória futura, fica o empenho, o espírito de camaradagem e (tantas vezes referenciada pelo *staff* do FOST) a “atitude” de uma Guarnição que, em condições adversas, soube encontrar a determinação necessária para levar este desafio a bom porto. Estamos certos ao afirmar que esta experiência coletiva da 4ª Guarnição do NRP *D. Francisco de Almeida* vai ficar na memória de todo(a)s o(a)s que a viveram na primeira pessoa.

“Os que servem no mar, saúdam os que nos apoiam”.



Colaboração do **COMANDO DO NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA**

Notas

¹ De forma genérica, as DSOT (*Daily System Operability Tests*) e as SOC (*Standard Operator Checks*) são testes efetuados aos sistemas, armas e sensores, pelos técnicos e pelos operadores respetivamente, antes do seu emprego operacional.

² A inspeção final é uma ação formal executada pelo *staff* do FOST, presidida normalmente pelo ALM FOST ou pelo *Captain South* (DFOST), em que os avaliadores fazem uso da boina durante todo o período da inspeção.

FORÇA MARÍTIMA EUROPEIA

42ª ATIVAÇÃO DO GRUPO-TAREFA

Com Lisboa como cenário de fundo, decorreu no dia 17 de junho a cerimónia da 42ª Ativação do Grupo-Tarefa da Força Marítima Europeia (EUROMARFOR). Na mesma cidade onde, há 24 anos atrás, Espanha, França, Itália e Portugal se comprometeram fortemente em cooperar para a Segurança Marítima. As fronteiras marítimas dos quatro países são, efetivamente, a fronteira marítima sudoeste da UE, onde as quatro Marinhas enfrentam desafios operacionais comuns, garantindo simultaneamente a segurança marítima.

A cerimónia e o içar da Bandeira da EUROMARFOR tiveram o privilégio da presença da Secretária de Estado da Defesa Nacional (SEDN), Dra. Ana Santos Pinto, que presidiu ao evento.

No seu discurso, dirigindo-se à força, a SEDN sublinhou que “o papel das nossas Marinhas é, todos os dias, mais importante, não apenas para garantir um ambiente marítimo seguro e a navegação em segurança de todos os navios pelas vias marítimas que sustentam a economia global, mas também estar pronto para destacar Forças, a qualquer momento, para prevenir ou cessar conflitos, bem como deter e combater a pirataria e os atos criminosos”, acrescentou também que “com uma forte cooperação, essas missões são feitas em uma maneira muito mais substancial e forte”.

A Marinha Portuguesa, através do Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, assume desde setembro de 2017 o Comando da Força Marítima Europeia (CEMF), onde durante cada ativação dos Grupos-Tarefa da EUROMARFOR (EMFTG), assumiu o Controlo Operacional da força. Nesta 42ª Ativação, o Grupo-Tarefa foi comandando no mar pelo CMG Salvado de Figueiredo, tendo para o apoiar um Estado-Maior embarcado com elementos dos quatro países que compõem a EUROMARFOR.

Os meios colocados à disposição pelos Estados Membros para a ativação da EMFTG foram o NRP *Corte-Real*, o Navio-Chefe, com Destacamento de Helicópteros embarcado, a fragata espanhola *Victoria*, o aviso francês *Commandant Blaison* e uma aeronave de patrulha marítima *Piaggio P180 Avanti*, da Marinha Italiana.

Durante esta ativação, o Grupo-Tarefa da EUROMARFOR participou no exercício CONTEX-PHIBEX 19, entre 17 e 28 de junho, seguindo-se o trânsito da Força para Casablanca, Marrocos, para participar em conjunto com a Marinha Real de Marrocos (MRM) no MULTI COOPERATIVE EXERCISE 19 (MCE19), entre 1 e 5 de julho, em águas territoriais marroquinas.

Durante a participação no CONTEX-PHIBEX 19, o Navio-Chefe foi honrado com a presença do Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Mendes Calado, assim como pelo CEMF, tendo ambos assistido ao disparo de míssil pelo NRP *Corte-Real*. Este exercício permitiu ao EMFTG demonstrar a sua capacidade para reagir a todos os tipos de ameaça no Mar, desde aqueles no âmbito da Segurança Marítima, até aos de cariz vincadamente militar, abraçando todas as áreas da Guerra Naval, não esquecendo o domínio cibernético.

Concluído o CONTEX-PHIBEX 19 a EMFTG deslocou-se para Marrocos onde, pela 5ª ocasião, realizou o MCE com a MRM. Este exercício enquadra-se no âmbito da EUROMARFOR, realizando-se anualmente com países parceiros, designadamente aqueles do Norte de África, no sentido de aumentar a cooperação e a interoperabilidade entre essas Marinhas e os meios da EUROMARFOR. Inicialmente estes exercícios focavam-se na Segurança Marítima, mas com o aumento da interoperabilidade, os objetivos têm vindo a abraçar também as áreas da Guerra Naval, tendo a edição deste ano potenciado o treino tático de Guerra Antisubmarina e o emprego de helicópteros.



O MCE19 desenvolveu-se em duas fases, em terra de 1 a 3 (PM) de julho e no Mar de 3 (PM) a 5 de julho. Durante período da fase de terra o CEMF, VALM Gouveia e Melo, visitou a Força no porto de Casablanca e, entre outras atividades, realizou uma reunião de trabalho com o Vice-Inspetor da Marinha Real de Marrocos, o CALM Adbendi Bakadir.

Durante a fase de Mar, a EMFTG já só com a participação do NRP *Corte-Real* e do ESPS *Victoria*, exercitou-se no mar com a fragata marroquina *Tarik Ben Ziyad*, tendo sido possível alcançar todos os objetivos inicialmente previstos.

Após o final do MCE19 e de forma a reforçar as relações bilaterais entre Portugal e o Reino de Marrocos, o NRP *Corte-Real* e o NRP *Tridente*, realizaram um conjunto de exercícios de guerra antissubmarina com o navio marroquino. Esta ação de treino resulta da importância identificada pelas duas marinhas em incrementar a interoperabilidade e fomentar a partilha de conhecimento, proporcionar uma maior capacidade e prontidão para eventuais atuações combinadas no ambiente marítimo, atento à existência de áreas de operações adjacentes e com interesses de segurança comuns.

Com a dispersão da Força em 5 de julho, concluiu-se a última ativação da EMFTG sob Comando do VALM Gouveia e Melo, pois em 19 de setembro, após dois anos como CEMF, o Comando da EUROMARFOR foi entregue em Toulon à Marinha Francesa, na pessoa do Almirante da Força de Ação Naval (ALFAN), atualmente o VALM Jean-Philippe Rolland.



Colaboração da **CÉLULA PERMANENTE DA EUROMARFOR**
E DO COMANDO DO NRP CORTE-REAL



MINISTRO DA DEFESA NACIONAL

VISITA ACADEMIA NAVAL DE ANGOLA

A 19ª reunião de Ministros da Defesa da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), que teve lugar em Luanda no passado dia 30 de maio, proporcionou ao Ministro da Defesa Nacional, Dr. João Gomes Cravinho, inteirar-se das atividades desenvolvidas pelas Assessorias Militares Portuguesas em Angola, no quadro da 18ª Reunião da Comissão Bilateral Luso-Angolana no Domínio da Defesa.

A visita iniciou-se a 28 de maio com um encontro com o homólogo angolano, General Salviano de Jesus Sequeira, permitindo que fossem abordados diversos assuntos tendentes ao reforço e estreitamento de relações na área da defesa entre os dois países amigos. Este primeiro dia de visita foi ainda marcado por uma visita à Academia Naval de Angola, tendo sido recebido pelo recente empossado Comandante da Marinha de Guerra de Angola, ALM João da Cunha Júnior, e integravam ambas as delegações os respetivos Diretores de Política de Defesa, de Angola, o TGEN Barbosa Epalanga e de Portugal, o Dr. Nuno Pinheiro Torres. No desenrolar da visita foi testemunhado através da intervenção do VALM Francisco Miranda, Comandante desta instituição de ensino superior, na sala magna da Marinha de Guerra Angolana, situada na Base Naval de Luanda (Auditório Comandante Manuel Augusto "Orlog"), da importância da presença da Assessoria Portuguesa no apoio e acompanhamento ao funcionamento das atividades diárias da Academia e ao leccionamento de um conjunto de disciplinas de natureza científica e técnico-naval.

A assessoria portuguesa na Academia Naval constitui cerca de 10% do corpo docente, ministrando 11 disciplinas no primeiro semestre e 14 no segundo, totalizando anualmente 1600 tempos letivos. Ainda neste âmbito, foi sublinhada a importância do embarque de cadetes em navios portugueses sempre que ocorre essa presença em águas angolanas, bem como o Estágio de Longa Duração realizado em Portugal pelos cadetes finalistas da Academia Naval e que se tem constituído como um momento único de experiência e consolidação de conhecimentos dos novos oficiais da Marinha de Guerra Angolana.



Fotos: Imprensa da Marinha de Guerra Angolana e do CMG RES Santos Madeira

No final as delegações deslocaram-se às instalações da Academia para assinatura do Livro de Honra e troca de presentes. Por fim, o Ministro agradeceu a visita e teceu palavras de reconhecimento pelos resultados alcançados na cooperação entre a Marinha Portuguesa e a Marinha de Guerra Angolana.

O encontro possibilitou ainda mencionar as áreas supletivas de assessoria do Projeto de Marinha, também denominado P4, com a Marinha de Guerra Angolana, salientando-se a importância para atividades relacionadas com a organização de bordo e prontidão das unidades navais, edificação de uma componente direcionada ao treino e avaliação nos navios, ao planeamento naval e domínio do conhecimento situacional marítimo, segurança marítima e vigilância costeira – com relevância para a busca e salvamento e para a edificação de serviços de hidrografia e navegação. Juntam-se também as atividades de assessoria na Brigada de Fuzileiros Navais (Ambriz) e na Escola de Especialistas Navais (Lobito).

Para além do reforço do relacionamento bilateral que constituiu a visita do Ministro da Defesa, ficou patente a vontade de incrementar o planeamento das atividades da cooperação já a partir do próximo ano de 2020, com destaque para as vertentes formativa e de ensino.

A área naval será também merecedora da atenção devida, tendo em consideração o facto de Angola se encontrar num processo de revitalização da esquadra e reforço de cooperação no domínio

naval, que se estendem desde a hidrografia e a cartografia, de desenvolvimento da indústria de construção, reparação e manutenção naval, até ao apoio no desenvolvimento de atividades inspetivas, de implementação de sistemas de gestão logísticos e de cibersegurança.

O Projeto de Marinha conta atualmente com 6 assessores permanentes e dois assessores temporários.



Rodrigues Marques
CFR EN-MEC

GUERRA NAVAL: ÁGUA, FOGO E LOGOS

3ª Parte

O FOGO COMO LOGOS

Não é preciso ser um grande filósofo para entender a grandeza cósmica de um mundo em que tudo se encontra em relação sinfónica. É nos momentos críticos, como o que se viveu antes e durante a Segunda Guerra Mundial, em que se dá o enfraquecimento lógico do mundo, que é necessário escolher entre colaborar com o mal ou procurar aniquilá-lo. Ou seja, é quando o Mundo se revela de forma aparentemente antitética como “imundo” que se revelam as grandes almas capazes de perceber o absoluto de ordem presente, ainda presente, no seio da manifesta desordem geral. São exemplos Sócrates e Platão, que teimaram em anunciar, quando Atenas entrava em fase de decadência, que há um bem que transcende toda a entropia presente no comum movimento, como já os antigos Homero e Hesíodo o tinham mostrado poeticamente ao exaltar a absoluta ínfima força do residual *Logos*¹ da ordem em agónica luta contra o *Caos*, conflito do qual este último saiu vencido, ainda que provisoriamente, sempre provisoriamente².

É também esta procura do sentido através do ato³ que levou o filósofo Louis Lavelle

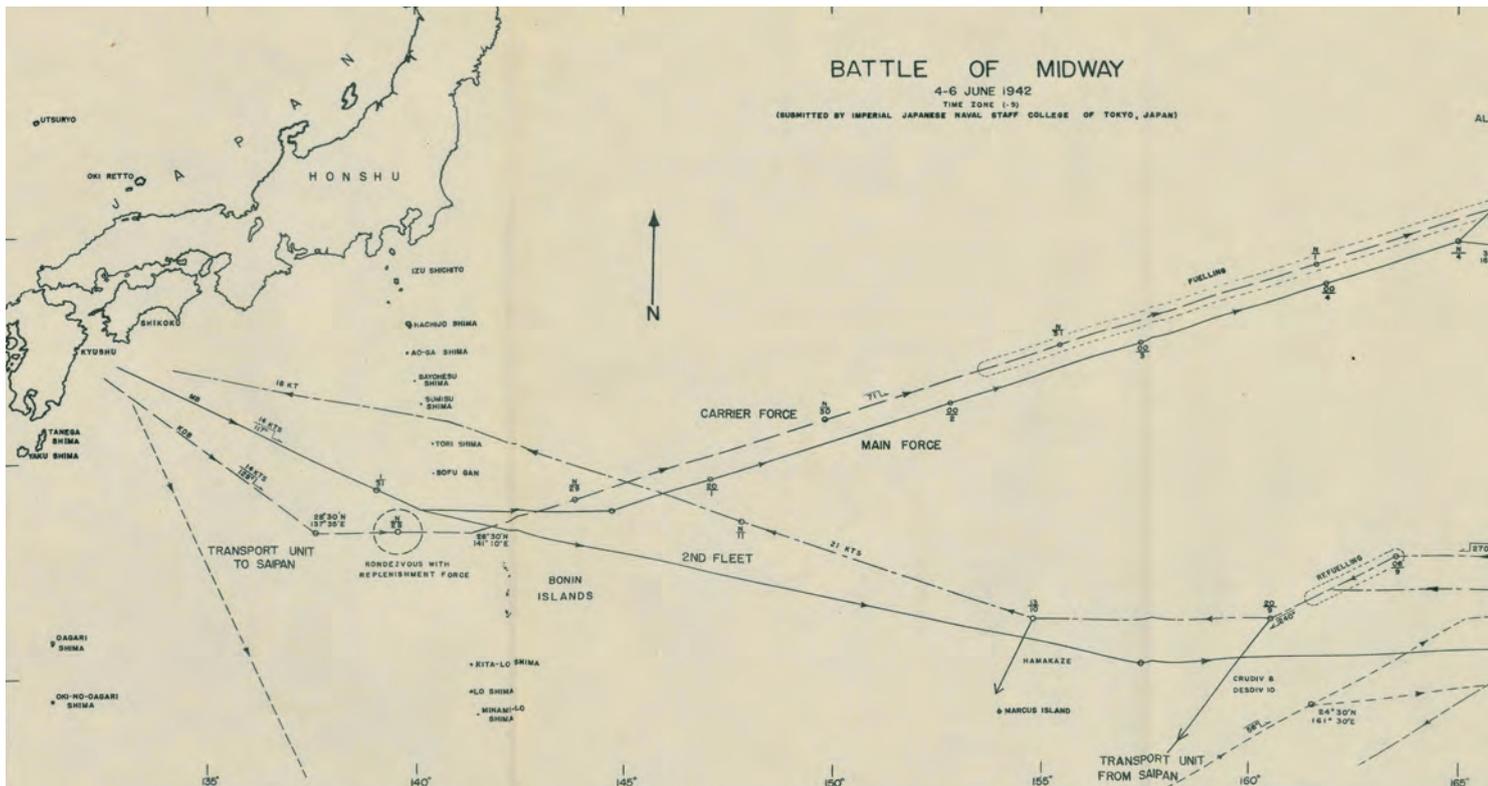


CV-5 USS Yorktown após ter sido atingido por aviões bombardeiros “Val” japoneses em 04PM JUN42.

a afirmar que a guerra é uma paixão, algo que se vive como uma febre⁴. A febre é manifestação da luta em que o organismo se encontra para se libertar do que o escraviza, e que, em última instância, o pode aniquilar. A experiência de Lavelle, que não se conformou com a lama das trincheiras durante a Primeira Guerra, contradiz essa outra com que se comprazem os que dizem que não pode haver sentido depois de Auschwitz, dando assim razão aos que sempre profetizaram a sub-humanidade necessária para exercer a sua tirania, de outro

modo impossível⁵. Dito de outro modo, aqueles que acreditam que pode haver um mundo sem sentido, um mundo sem humana inteligência e sem o absoluto do ato, que marca a diferença entre haver ser e não haver o que quer que seja.

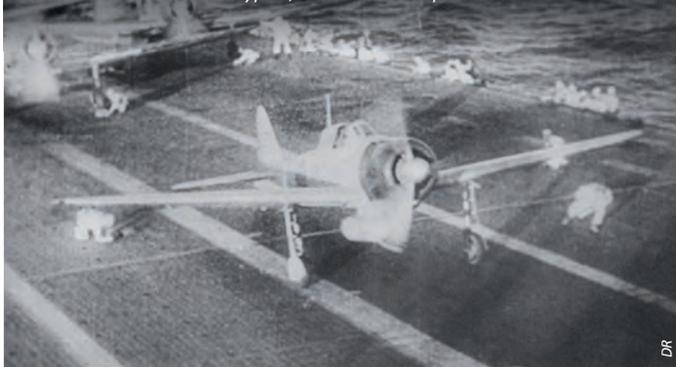
É, ainda, o exemplo dos jovens pilotos americanos que constituíam a esquadriha de torpedeiros do porta-aviões CV-8 USS *Hornet*⁶, que, no dia 4 de junho de 1942, em plena guerra do Pacífico, permaneceram firmes no ataque aos porta-aviões japoneses, mesmo quando iam



Esquadilha de aeronaves Douglas TBD "Devastator" no CV-6 USS Enterprise em 04AM JUN42.



Aeronave Mitsubishi A6M type 0, mais conhecida por "Zero".



sendo abatidos, sem apelo nem agravo, pelos caças japoneses. Todos os 16 aviões torpedeiros foram abatidos, tendo apenas sobrevivido 1 dos 32 tripulantes. Estes jovens, como aliás a grande maioria dos que se ofereceram livremente para combater a besta tirânica, compreenderam que nada pode vencer um Homem livre, pois que mesmo aniquilado fisicamente, no campo da batalha, pelo sentido, a força bruta que esmaga mais não faz do que demonstrar a sua ignara bestialidade⁷.

Se olharmos à volta facilmente constatamos que tiranos e oligarcas⁸ continuam a parasitar o mundo em todas as áreas da atividade humana. Realisticamente, pode dizer-se que a história da humanidade, desde os míticos Adão e Eva e Caim e Abel, é o relato da perversão bestial da sua capacidade própria de engrandecimento⁹.

Como Platão muito bem assinala, pouco antes de finalizar a sua *Politeia*¹⁰ a responsabilidade é de quem escolhe. Sou eu

quem é a origem e a causa da guerra, em cada escolha que faço, em cada ato meu de cada dia. "O deus é isento de culpa"¹¹.

A modo de conclusão. Se a água é o meio ambiente ou palco da guerra naval e o fogo é o modo de destruição, o *Logos*, como colheita de sentido, é o garante primeiro e último da possibilidade de um bem comum, de uma salvação histórica para a humanidade como um todo. Sendo que a guerra é o poder absoluto de destruição, o único modo de não poder atingir, vez alguma ser algum, é aquela nunca existir, pelo que é fácil compreender assim a grandeza da máxima que diz que a única guerra boa foi aquela que nunca existiu¹².



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.

Notas

¹ "Definimos *Logos* como ato lógico próprio do homem, isto é, da sua mesma vida, de seu mesmo bios próprio e adequado como vida de colheita de sentido; vida que ou é colheita de sentido ou não é propriamente humana". (PEREIRA, Américo, *Sobre a Essência da Ciência. Notas Reflexivas*, Lusosofia: Press, 2008, p.5).

² Cf., LAVELLE, Louis, *Cadernos de Guerra, Na frente*, Tradução de Francisco Piedade Vaz, Estudo Introdutório de Américo Pereira, Argumento, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2016, pp. 27-29.

³ Toda a ação humana é uma forma de a inteligência ontológica/ontopoiética criar sentido, ou seja, é a forma propriamente humana.

⁴ "A guerra é uma febre. Infelizes sejam aqueles que a fazem sem ter esta febre" (LAVELLE, Louis, *Cadernos de Guerra, Na frente*, Argumento, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2016, p. 53).

⁵ Cf., LAVELLE, Louis, *Cadernos de Guerra, Na frente*, Tradução de Francisco Piedade Vaz, Estudo Introdutório de Américo Pereira, Argumento, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2016, p. 29.

⁶ Referimo-nos à Batalha de Midway, que decorreu entre 4 e 7 de Junho de 1942, em que os "Devastator" do USS *Hornet*, armados com torpedos e liderados pelo Capitão-tenente John Waldron, (Torpedo Squadron Eight) são os primeiros a detetar os porta-aviões japoneses e, apesar de não terem proteção de caças, lançam de imediato o ataque. Os caças "Zero" japoneses, ao detetarem estes aviões, lançam-se sobre eles, tendo abatido a totalidade.

⁷ À moda de um mítico Ulisses ou de um bíblico Jó provaram que nada nem ninguém se pode opor eficazmente ao bom fim do ser humano se este for capaz de estar em ato à altura da tarefa, ou seja, a caminho do bem comum. Bem comum como "Telos" humano que apenas pode ser atingido em liberdade.

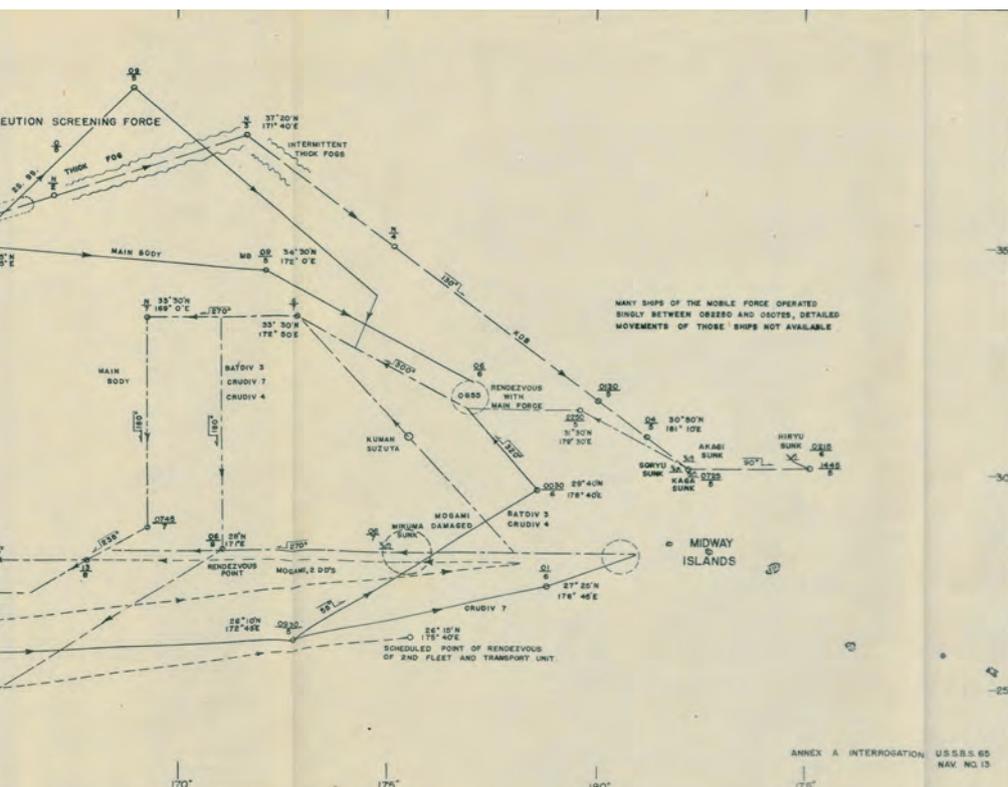
⁸ A palavra oligarquia tem a sua raiz etimológica na palavra grega *ὀλιγαρχία*, que literalmente significa o 'governo de poucos' é a forma de governo em que o poder está concentrado num pequeno número pertencente a uma mesma família, a um mesmo partido ou a grupo económico ou corporação. Por outras palavras, um oligarca corresponde sempre a um tirano frustrado, pois tem que partilhar o seu poder com outros, igualmente oligarcas.

⁹ Cf., PEREIRA, Américo, *Ética e Teologia, Declinações de uma relação*, Editorial Cáritas, Lisboa, 2016, p. 131.

¹⁰ A *Politeia* de Platão pode ser vista como um longo tratado sobre a paz. Este tratado começa com a vitória da força do *Logos* da persuasão sobre a "alogia" da força da violência.

¹¹ Cf., PEREIRA, Américo, *Eros e Sophia Estudos Platónicos II*, Lusosofia: Press, Covilhã, 2015.

¹² "[...] a guerra mais não é do que o literal roubo de possibilidades próprias alheias, a todos os níveis, mas, sobretudo, ao nível ontológico: a guerra, cada ato de guerra, rouba a um outro ser humano possibilidades que lhe são inalienavelmente próprias e que nunca lhe deveriam ser roubadas, pois tal ato não tem remissão possível." (LAVELLE, Louis, *Cadernos de Guerra, Na frente*, Tradução de Francisco Piedade Vaz, Estudo Introdutório de Américo Pereira, Argumento, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2016, pp. 7-8.)



COMUNICAÇÃO:

A ESSÊNCIA DO TRABALHO EM EQUIPA

“Se as instruções não são claras e as explicações e as ordens não estão comprometidas, a falha é do general”

Sun Tzu

A comunicação é uma capacidade intrínseca do ser humano. Corresponde a um processo de troca de informação entre dois ou mais indivíduos, bem como de *feedback*, respostas, ideias ou emoções em relação a um assunto. Essa comunicação é feita com base num código que deve ser compreendido por todos os elementos envolvidos no processo comunicativo. Como em todas as áreas do conhecimento, diversos estudiosos se têm dedicado a compreender melhor como ocorrem os processos de comunicação, existindo a designada “Teoria da Comunicação” que explica de que forma se processa a troca de informação e a comunicação humana como processo social primário.

Costuma dizer-se que, muitas vezes, a forma como se fala é mais relevante do que aquilo que se diz. Vergílio Ferreira disse que “*Afirma com energia o disparate que quiseres e acabarás por encontrar quem acredite em ti*”. É, por isso, que a comunicação se constitui como uma arma tão potente nas organiza-

ções e sociedade atual, estando nos alicerces da sua estruturação. Mas será que apenas se comunica de uma única forma? Tal como acontece com a inteligência, a comunicação pode ser de diferentes tipos. Por exemplo, pode falar-se de tantos tipos de comunicação como a comunicação oral, escrita, não verbal, visual, social, organizacional, interna, integrada ou assertiva. Nos dois artigos anteriores, falou-se dos dois primeiros patamares da pirâmide de competências não-técnicas. Primeiro, começou por falar-se da consciência situacional, tanto a nível individual como da equipa, e da importância que um bom nível desta competência possui para a operação de um navio. Como segundo patamar, surge a tomada de decisão que cada um de nós faz em cada momento. Temos consciência de onde estamos, identificamos o problema e sabemos como o resolver... E agora? Como seremos capazes de transmitir isso à nossa equipa, de forma positiva, contribuindo para a minimização da cadeia de erro? É aqui que a comunicação tem um papel decisivo para o desempenho da equipa e execução da missão.

COMUNICAR: COMO SE PROCESSA?

A comunicação é composta por quatro elementos fundamentais, como se observa na figura seguinte.

Esta é uma competência não-técnica que pode e deve ser treinada para garantir a coordenação de todos os elementos da equipa, sem perda de informação relevante no decorrer dos acontecimentos. Por exemplo, se no centro de operações de uma fragata não existir um bom fluxo de informação entre todas as estações, o comandante do navio não conseguirá ter o panorama geral dos recursos disponíveis para fazer face a uma situação de ameaça. Ainda que consiga ter o seu nível de consciência situacional definido, fruto da sua própria observação do que se passa em redor, necessita dos *inputs* das diferentes áreas para a sua tomada de decisão e isso apenas é possível com a existência de canais de comunicação bem estabelecidos. Trata-se de uma comunicação bidirecional que reforça o modelo mental partilhado da equipa sobre a situação e que permite o afinar das capacidades.



ções e sociedade atual, estando nos alicerces da sua estruturação. Mas será que apenas se comunica de uma única forma? Tal como acontece com a inteligência, a comunicação pode ser de diferentes tipos. Por exemplo, pode falar-se de tantos tipos de comunicação como a comunicação oral, escrita, não verbal, visual, social, organizacional, interna, integrada ou assertiva.

Nos dois artigos anteriores, falou-se dos dois primeiros patama-

No entanto, quando se fala no sucesso do processo comunicacional, é necessário relembrar os diferentes tipos de comunicação falados anteriormente. Stephen Hawking disse que “*As grandes conquistas da humanidade foram obtidas conversando e as grandes falhas, pela falta de diálogo*”. Não é preciso apenas dizer-se que é preciso comunicar. É fundamental criar o espaço e as condições ideais para que essa comuni-



Etapas da comunicação.

cação aconteça! Esse é mais um dos aspetos do sucesso da comunicação: um ambiente propício a que ela ocorra, sem limitações. Numa equipa que é sujeita a um ambiente dinâmico e em constante mudança, muitas vezes as palavras não conseguem transmitir tudo aquilo que se pretende e é necessária uma leitura mais cuidada de quem nos rodeia. Mas o que será que isso significa?

A comunicação não-verbal tem ganho cada vez mais relevo quando se fala de treino de equipas. Este tipo de comunicação traduz a forma como comunicamos, intencionalmente ou não, mas sem utilização de palavras. É esta a forma de comunicação que transmite a essência das nossas emoções, designando-se também por linguagem corporal. São os gestos que fazemos com as nossas mãos, a nossa postura corporal, o nosso tom de voz e até as microexpressões do nosso rosto que determinam a forma como comunicamos, como conseguimos transmitir a nossa mensagem, com ou sem ruído, facilitando a sua assimilação pelo nosso interlocutor. Quantas vezes não sentimos que não compreendemos uma mensagem, mas não conseguimos identificar porquê? Pode ser devido à comunicação não verbal que isso acontece.

Quando se fala numa equipa que está em treino, é fundamental que os seus elementos sejam treinados para comunicar de forma explícita, atempada e assertiva. Estes três pilares da forma de comunicar permitem garantir que são cumpridas as quatro etapas da comunicação, otimizando todos os pro-

cessos em que se baseia o funcionamento da equipa. São também estes os três pilares de um *briefing* bem-sucedido, essencial para qualquer série de treino ou missão a ser executada. Num *briefing* que tem de ser feito em dois minutos, não podem existir equívocos, pedidos de clarificação ou dúvidas quanto ao que foi transmitido. No entanto, deve promover-se a escuta ativa em que todos os elementos sabem que estão envolvidos na situação, que aceitam o treino como seu e que procuram esclarecer os aspetos que não compreendem, garantindo que existe uma troca de informação clara e concisa, sem barreiras à comunicação.

Sempre que vamos comunicar, seja qual for a situação, devemos sempre fazer as seguintes questões: O quê?, Como?, Porquê? E quem? São estas as quatro grandes questões que o líder de uma equipa deve ter em cima da mesa e procurar a resposta enquanto a gere. Com um bom nível de consciência situacional, o líder sabe a informação que tem de comunicar e a melhor forma para o fazer. Ao tomar uma decisão face a um problema, o líder compreende porque tem de comunicar essa informação à equipa e, com base na decisão, sabe quem tem de envolver na ação. É, por isso, que as competências não-técnicas são vistas como uma pirâmide, em que um patamar pressupõe que os patamares inferiores estão satisfeitos, quase numa analogia à hierarquia das necessidades de Maslow. O ser humano é um animal social e, inerentemente, necessita de comunicação para sobreviver. Importa então desenvolver as melhores ferramentas que nos permitam obter o melhor retorno desta comunicação, assumindo uma postura de liderança adequada a cada contexto.



Sandra Campaniço Cavaleiro
1TEN TSN-QUI



Pirâmide de competências não técnicas fundamentais para a gestão de recursos da ponte e para o trabalho em equipa.

No próximo artigo...

Cada equipa tem um elemento aglutinador e que centra em si a gestão da informação, a autoridade e a responsabilidade para decidir em cada instante, a alocação dos recursos e a gestão das pessoas dessa equipa. Esse elemento, o líder, pode emergir, de forma informal, entre os elementos da equipa ou estar designado formalmente na estrutura, como acontece com o Oficial de Quarto à Ponte de um navio. A liderança surge como o elemento integrador da consciência situacional, tomada de decisão e comunicação, sem a qual a equipa “perde o rumo”. Este será o tema do próximo e último artigo sobre competências não-técnicas e *Bridge Resource Management*.

PRINCÍPIOS DE DIREITO MARÍTIMO

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

No seguimento do artigo anterior, onde iniciámos a citação dos trabalhos de projecto da Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional (CPDMI) que tinha como objectivo promover uma alteração ao Livro III do Código Comercial, finalizamos, agora, a identificação dos restantes artigos (artigos 675º a 680º) propostos para o Capítulo I, do Título IV – *Do Crédito Marítimo* –, bem como elencamos, pelo interesse específico da matéria dos privilégios creditórios, que é essencial no Direito Marítimo aplicado, os preceitos desenhados para o novo Capítulo II do referido Título IV (artigos 681º a 691º).

“Artigo 675º

O crédor privilegiado, ou o fiador de crédito privilegiado, poderá no prazo de 15 dias contados da citação preceituada no nº 3 do artigo anterior, requerer em juízo a venda do navio em hasta pública, oferecendo o aumento de dez por cento do preço de venda e prestando caução pelo restante e por quaisquer encargos.

§ 1º – *Se a venda judicial não fôr requerida ou o requerimento for indeferido, o preço da venda particular tornar-se-á definitivo e o seu depósito libertará o navio de todos os privilégios anteriores.*

§ 2º – *Depositado o preço, far-se-á a convocação de credores e verificação de créditos.*

§ 3º – *O disposto neste artigo aplica-se aos credores comuns do vendedor do navio.*

Artigo 676º

Têm privilégio sobre a carga do navio e serão graduados pela ordem indicada neste artigo os créditos seguintes:

1º – *Custas judiciais e despesas feitas no interesse comum dos crédores com a guarda e conservação da carga;*

2º – *Salários e indemnizações devidos por assistências ou salvação e quotas de contribuição para avarias comuns;*

3º – *Direitos aduaneiros devidos ao pôrto da descarga;*

4º – *Despesas de transporte, descarga e armazenagem das mercadorias desembarcadas;*

5º – *Quantias devidas pelo capitão nos termos do artigo 562º.*

§ 1º – *Êstes créditos serão graduados pela ordem inversa das suas datas, e pagos em rateio, se forem contraídos no pôrto de arribada forçada e durante a respectiva demora.*

§ 2º – *Os privilégios de que trata êste artigo podem abranger toda a carga ou sómente parte dela, conforme os créditos respeitarem a toda ou parte da mesma.*

§ 3º – *Os privilégios mencionados neste artigo podem ser exercidos nas eventuais indemnizações por avarias ou perda das cousas carregadas, com exclusão das indemnizações devidas pelo segurador.*

Artigo 677º

Cessam os privilégios sobre a carga se os credores não os fizerem valer em juízo antes de efectuada ou concluída a descarga, ou nos 15 dias imediatos à conclusão dela e enquanto, durante

este prazo, os objectos não passarem a poder de terceiro, por acto legal ou contrato feito de boa fé.

§ 1º – *No caso de rescisão ou anulação do referido contrato subsistem os privilégios, que poderão ser exercidos sobre as mercadorias alienadas ou sobre o respectivo valor.*

§ 2º – *Se as mercadorias estiverem ainda em poder do vendedor dentro do prazo fixado na 2ª parte do corpo deste artigo, embora já estejam alienadas, poderá ser exercido o privilégio nelas ou no respectivo preço, se êste ainda não tiver sido pago.*

Artigo 678º

Têm privilégios sobre o frete e seus acessórios os créditos mencionados nos nºs 1º a 6º do artigo 670º, os quais serão graduados pela ordem fixada nesse artigo.

§ 1º – *O privilégio estabelecido a favor das pessoas ao serviço do navio estende-se ao conjunto de fretes devidos por todas as viagens abrangidas pelo mesmo contrato de matrícula.*

§ 2º – *Os acessórios do frete visados neste artigo são:*

- a) *As indemnizações devidas ao armador por perdas de frete;*
- b) *As remunerações devidas ao armador por avarias comuns, que constituem perdas de frete;*
- c) *As remunerações devidas ao armador por assistência ou salvação efectuadas até ao fim da viagem, deduzidas as somas arbitradas ao capitão e a outras pessoas ao serviço do navio;*
- d) *O preço das passagens e quaisquer somas devidas ao armador a título de indemnização durante a viagem.*

§ 3º – *São equiparados ao frete o preço das passagens e as somas que, em virtude dos preceitos reguladores da limitação da responsabilidade do proprietário do navio, sejam eventualmente devidas em substituição do frete.*

Artigo 679º

O privilégio sobre o facto e seus acessórios só pode ser exercido enquanto o frete está ainda em dívida ou enquanto a sua importância se encontrar nas mãos do capitão ou do agente do armador, salvo o caso do artº 582º, em que o privilégio pelas soldadas da tripulação se extingue decorridos seis meses após o rompimento da viagem.

Artigo 680º

As disposições deste Capítulo são aplicáveis aos créditos relativos ao tempo em que o navio tivesse sido explorado por um armador não proprietário, ou por afretador principal, salvo quando o proprietário haja sido desapossado do navio por acto ilícito ou o crédor esteja de má fé.

Capítulo II

Das Hipotecas Marítimas

Artigo 681º

Podem constituir-se hipotecas sobre navios por disposição da lei ou convenção das partes.

§ único – *O navio pode também ser dado como penhor, desde*

que esteja desarmado e entregue ao *crédor*, por contrato celebrado em título autêntico ou autenticado e devidamente registado.

Artigo 682º

As hipotecas sobre navios, quer legais, quer voluntárias, produzirão os mesmos efeitos e reger-se-ão pelas mesmas disposições que as hipotecas sobre prédios, em tudo quanto for compatível com a sua especial natureza e salvas as modificações do presente Capítulo.

Artigo 683º

A hipoteca sobre navios só pode ser constituída pelo respectivo proprietário, ou por seu procurador com poderes especiais.

§ 1º – Quando o navio pertencer em compropriedade a duas ou mais pessoas singulares ou colectivas, ou a uma parceria, poderá ser hipotecada na totalidade, para despesas de armamento e navegação, por deliberação do comproprietário ou comproprietários que possuíam mais de metade do valor do navio; para outros fins, só poderá ser hipotecada com o consentimento de todos.

§ 2º – O comproprietário de um navio não pode hipotecar separadamente a sua parte indivisa sem o assentimento de outro ou dos outros comproprietários.

§ 3º – A hipoteca do navio abrange todos os seus aprestos e aparelhos e demais acessórios, inclusive todas as indemnizações e, sem excepção das do seguro a receber, mas não o frete a vencer ou vencido, salva convenção em contrário.

§ 4º – Da soma das indemnizações devidas, quer por danos sofridos pelo navio e não reparados, quer pelas avarias comuns, quer por salvação ou assistência, posteriores à hipoteca, devem ser préviamente deduzidos os salários de salvação ou assistência a que tenham direito o capitão e os tripulantes, e bem assim as despesas da mesma salvação ou assistência.

Artigo 684º

É permitido a hipoteca sobre navios em construção ou a construir para pagamento das despesas de construção, contanto que no respectivo instrumento se especifiquem, aproximadamente, as principais dimensões, tonelagem provável e o estabelecimento em que está sendo ou tem que ser construído.

§ único – Esta hipoteca abrange o navio completo ou no estado em que se encontrar ao tempo da arrematação.

Artigo 685º

A hipoteca sobre navios será constituída por escritura pública, seja qual for a quantia a que sirva de garantia.

§ 1º – Quando o navio estiver em *pôrto estrangeiro*, o título constitutivo da hipoteca será lavrado pelo agente consular português, ou se não o houver pelo oficial público local competente.

§ 2º – Se o título de crédito garantido com hipoteca *fôr endossável* ou ao portador, o endosso ou a tradição legal do título produzirá transferência da hipoteca e será suficiente para o averbamento no registo.

Artigo 686º

A hipoteca sobre navios, relativa a créditos que vençam juros, abrange, independentemente do novo registo, além do capital, os juros vencidos nos cinco anos anteriores à citação para a execução e durante esta.

§ único – Os juros relativos aos anos anteriores têm hipoteca como crédito distinto, se como tais tiverem sido registados.

Artigo 687º

As hipotecas sobre navios serão inscritas no registo comercial da comarca a que pertence o *pôrto de registo da propriedade do navio*.

§ 1º – No caso de ser constituída a hipoteca sobre o navio em construção ou a construir, a inscrição será feita no registo comercial da

comarca do lugar do estaleiro se *fôr em território nacional*; se *fôr no estrangeiro* far-se-á na respectiva chancelaria consular a inscrição provisória e a definitiva será feita na conservatória comercial da comarca do *pôrto de registo*.

§ 2º – Se o navio houver de ser matriculado em comarca diferente daquela em que foi construído, o requerente será obrigado a apresentar a certidão de registo da comarca de construção, com o fim de serem transcritas as inscrições que dela constem.

§ 3º – O funcionário que fizer a transcrição deverá comunicá-la ao registo da comarca da construção, a-fim -de nésta ser averbada a transferência.

Artigo 688º

O proprietário do navio poderá constituir hipoteca a favor do credor indeterminado, limitando a quantia ou quantias que sobre o navio possam levantar-se durante a viagem.

§ único – Esta hipoteca tem registo provisório, que será convertido em definitivo em face dos respectivos contratos.

Artigo 689º

Os *crédores hipotecários* serão pagos dos seus créditos pela ordem de prioridade no registo comercial e, sendo as inscrições hipotecárias da mesma data, o pagamento será feito *pro-rata*.

Artigo 691º

No caso de perda ou inavegabilidade do navio, os direitos dos *credores hipotecários* exercem-se no que *dêle* restar e *sôbre* indemnização devida pelo segurador.

§ único – O segurador a quem pelo *crédor hipotecário* *fôr notificada* a hipoteca não poderá pagar a indemnização sem consentimento do mesmo credor ou sem mandato judicial; e, na falta de notificação, só poderá pagá-la após o decurso de 30 dias a contar da notícia do sinistro.”

O Título seguinte dos trabalhos da CPDMI (artigos 692º a 704º) visava a alteração da matéria do *seguro marítimo*, da formação e execução do contrato de seguro, e o aperfeiçoamento de um conjunto de premissas que o Código Comercial regulava, e regula, no Título II do seu Livro III – *Do Seguro contra riscos de mar* –, em concreto nos artigos 595º a 615º, sobretudo os aspectos concernentes à limitação da obrigação do segurador e riscos pelo qual deve responder. Estes estudos de projecto da ilustre Comissão conheceram importantes trabalhos complementares durante o resto da década de 30 (Séc. XX) que se constituíam como elementos estruturantes no âmbito, designadamente, da aplicação da Convenção de Bruxelas sobre Abalroações, da Convenção sobre Conhecimentos de Carga, da Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas aos Privilégios e Hipotecas Marítimas e Protocolo de assinatura, de Bruxelas de 1926, remoção de cascos de navios afundados nos portos, responsabilidade civil dos proprietários das lanchas de tráfego local, e a primeira estrutura reguladora para a alteração do Título II do Código Comercial, sobre Pessoal Marítimo (tripulação e transporte de passageiros).

Pela dimensão intelectual do estudo elaborado pela CPDMI, e por corresponder ao final de um período histórico (décadas de 20 e 30) de relevantíssimo impacto em termos da elaboração e produção de textos legislativos internacionais no âmbito do Direito Marítimo, entendemos que é importante a sua divulgação, atendendo a que, além do seu interesse material, pode ser útil para o âmbito de estudos de investigação sobre as bases jurídicas do Direito Marítimo nacional.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

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



ACADEMIA DE MARINHA

APRESENTAÇÃO DOS LIVROS:

“A MARINHA PORTUGUESA NA GRANDE GUERRA (1916-1918): O AFUNDAMENTO DO CAÇA-MINAS ROBERTO IVENS”

Em 2 de julho foi apresentado no Auditório da Academia de Marinha o livro *“A Marinha Portuguesa na Grande Guerra (1916-1918): O Afundamento do Caça-Minas Roberto Ivens”*, tendo sido oradores os autores da obra, Académico Carlos Manuel Baptista Valentim e Dr. Paulo Costa, com as comunicações *“Portugal na Grande Guerra. O afundamento do caça-minas Roberto Ivens”* e *“O destroço do caça-minas Roberto Ivens”: Dos primeiros mergulhos à prospeção geofísica*, respetivamente. Para terminar, o Académico Luís Filipe Monteiro Viera de Castro usou da palavra para nos falar sobre *“a arqueologia subaquática em Portugal”*.

Para o Comandante Baptista Valentim esta publicação resulta de uma campanha de arqueologia subaquática centrada



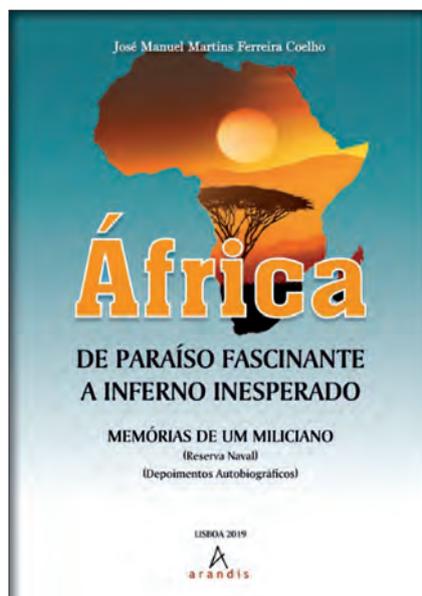
na identificação e prospeção geofísica do caça-minas *Roberto Ivens*, durante o envolvimento de Portugal na Grande Guerra (1916-1918). O Dr. Paulo Costa lembrou que o destroço do caça-minas *Roberto Ivens* é há muito conhecido da comunidade piscatória, tendo sido *“visitado primeiro por pescadores e mais tarde por mergulhadores, as interrogações quanto à identidade do destroço só surgiram após os relatos orais daqueles que o puderam observar”*. A finalizar, o Professor Vieira de Castro salientou que *“Portugal tem um longo e importante passado ligado ao mar e a costa portuguesa é um registo precioso desse passado”*, estando ainda por descobrir, quer em terra quer no mar, imensos vestígios da atividade marítima.



“ÁFRICA – DE PARAÍSO FASCINANTE A INFERNO INESPERADO” MEMÓRIAS DE UM MILICIANO (RESERVA NAVAL)

Em 3 de julho decorreu, no Auditório da Academia de Marinha, uma sessão de apresentação e lançamento do Livro *“África – de paraíso fascinante a inferno inesperado”*, Memórias de um Miliciano (Reserva Naval), da autoria do Professor Doutor José Manuel Martins Ferreira Coelho, tendo sido coapresentado pelo Almirante Alexandre da Fonseca e pelo Professor António de Sousa Lara.

Trata-se de um testemunho autobiográfico do Professor Ferreira Coelho que relata momentos da sua experiência como oficial miliciano da Reserva Naval, nas últimas décadas do império português. O autor não se limitou a escrever apenas como oficial da Marinha, mas também como médico, condição que forma a sua estrutura essencial de pessoa na sociedade. Assim, o relato assume uma segunda dimensão funda-



mental em que é retratado, de forma muito direta e objetiva, fragmentos de uma experiência real na luta pela vida e no compromisso pela saúde pública. Pelo meio descobrem-se os afetos e os objetos preciosos com maior valor sentimental que fazem companhia nos momentos de distância da família, dos amigos e das raízes.

Também as inúmeras fotografias que ilustram esta obra permitem *“ler para lá das palavras escritas, compreender através do tempo que já passou”*.

O livro não retrata apenas cenários fascinantes, mas também um inferno inesperado. *“A vida de um médico passa forçosamente por aí. A vida de um militar em campanha também passa”*.



Santos Maia
SAJ

AS BERLIET-TRAMAGAL

DOS FUZILEIROS

A Berliet-Tramagal foi montada em Portugal entre 1964 e 1974, sob licença, pela Metalúrgica Duarte Ferreira, SARL (MDF), com instalações situadas no Tramagal. É uma viatura pesada baseada no modelo comercial francês da Berliet “Gazelle”, de 1956, tendo sido especificamente modificada e reforçada, originando os modelos da série “GBC KT”, para utilização pelo Exército francês no conflito da Argélia.

CARACTERÍSTICAS E ESPECIFICAÇÕES

Foi adotada como viatura tática de transporte de carga e pessoal na Guerra do Ultramar, atendendo às necessidades das Forças Armadas Portuguesas (FFAA), nomeadamente do Exército, por forma a substituir, nas Unidades em comissão de serviço, meios motorizados obsoletos – caso das viaturas “GMC” (da General Motors, do período da 2ª Guerra Mundial) e das viaturas pesadas civis de mercadorias militarizadas com simples tração traseira (Mercedes, Scania e Volvo).

Tem como principais características: ser uma viatura simples e desprovida de comodidades; de baixo custo de produção e fácil manutenção de 1º escalão; possuir capacidade Todo-o-Terreno e tração integral; dispor de ângulos de ataque e saída muito elevados atendendo à sua dimensão.

O modelo “GBC 8 KT”, com tração 6x6 de rodado simples, já incorporava 50% de componentes de fabrico nacional; foi bem aceite pelo Exército, considerando a mais-valia do desempenho Todo-o-Terreno em relação ao modelo anterior de tração 4x4.

Os modelos da série “GBC KT” tinham a famosa particularidade de o motor ser policarburante, isto é, mediante um manípulo seletor de combustível, trabalhava com gasóleo, gasolina ou outros carburantes - petróleo refinado, querosene, óleo de motor, aguarrás, álcool, óleo de fígado de bacalhau, diluente, brilhantina, parafina e óleos vegetais.

Em 1968, com o intuito de simplificar, aumentar e baratear o processo de produção, o fabricante nacional concebeu o modelo “GBA MT” com tração 6x6, com menos peso e dimensão e ligeiras diferenças exteriores em relação ao modelo “GBC”, fruto da experiência do comportamento da viatura nos Teatros de Operações africanos.

As diferenças mais notórias são: tampa do motor (capô) mais curta e simplificada, com ângulos mais direitos; reposição dos faróis dianteiros; introdução de pequenas modificações no depósito de combustível e instalação de aberturas laterais do compartimento do motor por forma a facilitar a ventilação e evitar o sobreaquecimento, atendendo ao clima de utilização.

As viaturas “GBC” e “GBA” eram muito apreciadas pelas tropas portuguesas em África pela sua robustez, força do motor, capacidade de passagem a vau de cursos de água até 1,2 m (GBC) ou 1,5 m (GBA) de profundidade (graças à estanquicidade do motor e depósito de combustível) e pelo guincho mecânico (permitia ter saída para a frente e traseira da viatura, facilitando a resolução de problemas no terreno).

A robustez da carroçaria da viatura, em aço, oferecia uma certa resistência à deflagração de engenhos explosivos (minas Antipessoal / Anticarro / fornilhos), que se refletia na mais-valia de contribuir para a redução de baixas e no inspirar de confiança e elevar o moral das Forças em campanha.

Por apresentar o eixo dianteiro adiantado em relação à posição do condutor, muitas Berliet-Tramagal foram empregues



na função de “rebenta-minas”, seguindo à frente das colunas motorizadas, sendo apetrechadas com diversos sacos de areia de modo aumentar o peso da viatura e absorver o impacto da explosão, tendo por regra como único ocupante o próprio condutor.

GBC CARGO

A 16 de maio de 1973 a MDF apresentou uma proposta de aquisição da viatura táctica pesada “Berliet-Tramagal GBC 8 KT 6x6” à Marinha Portuguesa. As viaturas foram adquiridas a 13 de julho de 1973 e entraram ao serviço da Marinha, em pequeno número, em 28 de agosto de 1973.

Apenas terão sido enviadas para o Comando Naval de Angola e destacadas para Vila Nova da Armada 2 Berliet-Tramagal “GBC”. Findo o conflito, regressaram a Portugal.

Uma das “GBC” manteve a função de transporte de pessoal e a outra (AP-18-14) foi enviada para a MDF (tal como sucedeu a algumas viaturas do mesmo modelo do Exército) para ser modificada para a função de “Pronto-Socorro”, sendo dotada de uma grua mecânica “MDF” (com capacidade para rebocar uma viatura sobre-elevada até o máximo de 3500 kg) e de um pirilampo (para sinalizar a marcha-lenta). Este “reboque”, aquando do respetivo abate em janeiro de 2001, contava com 275757 km efetuados.

Também existiram alguns destes camiões no Comando Naval de Moçambique, cedidos a título de empréstimo pelo Exército (dispunha “in loco” de mais de 610 exemplares), utilizados para missões logísticas e administrativas e que, por vezes, apoiavam a movimentação de Unidades de Fuzileiros. Tal aconteceu, por exemplo, com o Destacamento de Fuzileiros Especiais nº 1 (DFE 1) em 1967/69 em Cabo Delgado, no Norte de Moçambique.

GBA

No início de 1974, após uma visita do então CEMGFA, General Costa Gomes, a Angola e Moçambique, foi convocada para 22 de fevereiro a Comissão Conjunta dos Chefes de Estados-Maiores, para debater os planos de aquisição e orçamentos para 1974 e uma previsão para 1975. Dessa reunião da Comissão foi elaborado um Apontamento onde ficou previsto que a renovação das viaturas das Unidades de Fuzileiros deveria processar-se automaticamente e abranger, anualmente, ¼ da dotação total.

Ficou ainda acordado nesse Apontamento a possibilidade de substituir a viatura Mercedes por outra mais adequada para as missões, podendo a solução recair na Berliet-Tramagal, obtendo-se assim mais-valias no tocante a logística e manutenção, fruto da uniformização com o Exército.

Segundo os registos da Direção de Transportes (DT), as 12 Berliet-Tramagal eram consideradas: «viaturas especiais», para efeitos de Cadastro de Viaturas, e designadas oficialmente, pelas Instruções Técnicas dos Fuzileiros, por: «Viatura Táctica Pesada 6x6 Berliet GBA». Entraram ao serviço da Marinha Portuguesa entre novembro de 1974 e junho de 1975, tendo sido adquiridas com verbas do OFNEU74 / OFNEU75 e destacadas à carga do Batalhão de Fuzileiros nº 3 (Unidade de manobra BF3), mais concretamente do Grupo de Transportes Tácticos Terrestres (GTTT), configurando uma Unidade de Apoio de Combate.

De salientar que, em 1975, estas viaturas tácticas pesadas ofereceram aos Fuzileiros flexibilidade e mobilidade operacional, num momento em que passavam por um processo de adaptação, transitando de uma guerra de guerrilha para conflitos de cariz mais convencional. Elas permitiram aumentar a capacidade de manobra táctica e o emprego desta força de elite em situações de maior exigência operacional num largo espectro de exercícios, operações e atividades militares.

PREC

No passado recente da história portuguesa, no período político-militar denominado por “Verão Quente” de 1975 e anos que

se seguiram, os Fuzileiros participaram ativamente com as suas 12 Berliet-Tramagal GBA em várias missões de Manutenção da Ordem Pública e, esporadicamente, em Campanhas de Dinamização Cultural e Acção Cívica do Movimento das Forças Armadas (MFA) de apoio às populações.

Enquanto viatura de transporte táctico, transportavam Unidades de Fuzileiros (uma viatura por Pelotão) que se encontravam em estado de prontidão imediata e atribuídas ao Comando Operacional do Continente (COPCON), desempenhando um papel determinante como demonstração de força. Por vezes, quando era necessário incrementar o grau de resposta, essas missões eram reforçadas pelas viaturas blindadas Chaimites dos Fuzileiros.

Tais missões tinham lugar na área de responsabilidade e intervenção dos fuzileiros - o distrito de Setúbal em geral e o concelho de Almada em especial. Houve que manter a Ordem Pública na zona de Almada (incluindo no Arsenal de Alfeite e na Lisnave) e



MODELOS / RODADOS	ANO INÍCIO MONTAGEM	MOTORIZAÇÃO			
		MODELO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CARBURANTE
GBC 8 KT 4X4	1964	Berliet M520	5 Cilindros 7900 cc	125 Cv a 2100 RPM	Policarburante
GBC 8 KT 6X6	1966	Berliet M520	5 Cilindros 7900 cc	125 Cv a 2100 RPM	Policarburante
GBA MT 6X6	1968	Berliet M420 30XP	4 Cilindros	135 Cv a 2600 RPM	Diesel

Trafaria, assim como zelar pelos designados “Pontos Sensíveis”: instalações da NATO, abastecimento de água, postos de transformação da EDP, fábrica de munições, fábrica da pólvora, instalações de entidades públicas, etc.

Neste período político-militar, para além das Berliet-Tramagal próprias, os Fuzileiros utilizaram viaturas cedidas pelo Exército. Paradigmático o caso da Companhia de Fuzileiros nº 7, conhecida pela alcunha de “Ralis das Lezírias”, que destacada no Grupo nº 1 de Escolas da Armada (G1EA) em Vila Franca de Xira às ordens do Comando do COPCON, dispunha de duas Berliet GBC cedidas pelo Exército. Entre os dias 24 e 26 de novembro de 1975 esteve também dotada de uma viatura Unimog atrelando um canhão sem recuo de 106 mm.

As Berliet eram então presença assídua nos desfiles militares e em exercícios, tanto nos exclusivos dos Fuzileiros e da Marinha – PHIBEX – como nos conjuntos ou combinados (com os restantes Ramos das FFAA Portuguesas ou estrangeiras) - ALBATROZ/MARTE/GALERA.

Nos Fuzileiros, durante grande parte do ano operacional, as viaturas circulavam desprovidas do toldo de lona da cabine e da traseira, da respetiva armação e das laterais do compartimento de carga junto ao chassis; os estrados dos bancos eram colocados de forma a que as tropas transportadas permanecessem costas contra costas, por forma a permitir abandonar rapidamente a viatura em caso de necessidade (esta configuração era anteriormente utilizada para reação a emboscadas).

MILITARIZAÇÃO

Em 1977, quando as viaturas ainda se encontravam sob tutela do BF3, por iniciativa do então Comandante do Batalhão, Comte. Alves da Rocha, foram algumas delas militarizadas nas oficinas do Serviço de Assistência Oficial (SAO) da Força de Fuzileiros do Continente (FFC). No sentido de transformar cada viatura num



PESO	CARGA ÚTIL	VELOCIDADE MÁXIMA	AUTONOMIA	QUANTIDADES PRODUZIDAS
5980 KG	4 TONS ou 20 Militares Equipados + Condutor	82 Km/h	800 Kms	1670
8370 KG	5 TONS ou 20 Militares Equipados + Condutor	85 Km/h	800 Kms	972
7150 KG	4,5 TONS ou 18 Militares Equipados + Condutor	85 Km/h	800 Kms	907

“vetor de multiplicação de forças” (juntar ao respetivo potencial de “massa” e “velocidade”, o “apoio de combate”) foram instaladas na sua estrutura armas de apoio de fogos – montados reparos nas cabines para suportar metralhadoras-ligeiras HK MG-42/MG-3, assim como um artefacto na traseira para acoplar os pratos-base de morteiros de 81 mm.

O mesmo Oficial já havia sido encarregado da construção da pista de treino tático de Fuzileiros condutores (FZV) de viaturas de tração total existentes na FFC, treino que incluía a responsabilização de cuidar do grau operacional da viatura atribuída e da respetiva manutenção de 1º escalão (binómio condutor/viatura tática). Esta pista situava-se no interior do perímetro da FFC Unidade, com início ao fundo da parada junto da Enfermaria; era constituída por obstáculos consecutivos, colocando à prova a coragem, determinação e destreza dos FZV e testando os limites técnicos das viaturas. O treino tático dos FZV também era realizado nas praias do litoral próximo, tendo envolvido estudos de percurso viável entre marés nas praias da Costa da Caparia até ao Cabo Espichel.

OUTRAS UTILIZAÇÕES ATÉ AO ABATE

Em junho de 1979, dada a premência numa melhor racionalização dos meios atribuídos, foram edificadas, na dependência do CCF, diversas Unidades – caso da Unidade de Apoio de Transportes Táticos (UATT), que agregou as Berliet-Tramagal e as restantes viaturas táticas ligeiras e pesadas de todas as Unidades do Corpo de Fuzileiros (que apenas ficaram com as viaturas ligeiras administrativas à sua responsabilidade).

Dois Berliet-Tramagal dos Fuzileiros foram utilizadas na instrução de condução (formação operacional) – uma na Escola de Fuzileiros (EFZ) e a outra no G1EA.

Em 1994 a GBC “Pronto-Socorro” com grua mecânica “MDF” procedeu ao reboque de três viaturas blindadas anfíbias Chaimite, dos Fuzileiros até a Secção de Inúteis da Direção de Abastecimento da Marinha (DA).

Todas as viaturas GBC e GBA foram abatidas ao efetivo entre 1996 e 1999. Embora utilizadas por pouco mais de duas décadas, ficaram para sempre na História dos Fuzileiros e na memória de várias gerações dos “Filhos da Escola”.

A MDF também montou a Berliet-Tramagal nas versões de camião-oficina militar e de camião-cisterna de 5000 litros para hidrocarbonetos, versões essas que os três ramos das FFAA posteriormente adaptaram para diversas funções, como a de suportar certas cargas, sistemas de armas e/ou equipamento específico.

Várias GBC e GBA transitaram posteriormente das FFAA para diversas corporações de Bombeiros (que as adaptaram ao combate a incêndios) e para empresas e particulares (que as modificaram para as mais variadas utilidades). Algumas delas encontram-se atualmente na posse de colecionadores de viaturas militares.

RECUPERAÇÃO E MUSEALIZAÇÃO

A viatura GBA 6MT de matrícula “AP-19-32” (a penúltima do seu modelo a entrar ao serviço nos Fuzileiros, em 1975, sendo abatida em 1999) começou a ser recuperada pela DT em 2014, altura em que transitou da Secção de Inúteis da DA para o “Núcleo Museológico de Viaturas Antigas da Marinha”, tendo em linha de conta que se tratava de uma viatura emblemática das FFAA Portuguesas. O Regimento de Manutenção do Exército, no Entroncamento, colaborou na recuperação através da cedência de algumas peças e do toldo de lona traseiro.

Já recuperada, foi apresentada publicamente, pela primeira vez, nas comemorações do “Dia da Marinha de 2017” na Póvoa do Varzim, fazendo, por certo, recordar tempos passados a diversos cidadãos, e deliciando os entusiastas de viaturas clássicas militares e modelistas.

Futuramente, a DT pretende recuperar o camião-cisterna de Limitação de Avarias da Marinha Tramagal TT13/160 6x6 Turbo, de 13 toneladas, também fabricado pela MDF, de matrícula “AP-26-25”, e que esteve destacado na EFZ.

No que concerne ao modelismo, existe um “kit” de fabrico nacional e edição particular da autoria do Major Nogueira Pinto, modelista e Oficial do Serviço de Material do Exército Português, que permite montar na escala 1/35 a Berliet-Tramagal GBC 8 KT 6x6.

Agradece-se a pronta ajuda de vários civis e militares na compilação de dados, documentos, fotos e testemunhos sobre as Berliet-Tramagal e o seu uso na Briosos pelos seus Fuzileiros. A todos Bem Hajam!



Dr. Ricardo Morais

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

NRP *BÉRRIO*

Presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, realizou-se no dia 30 de maio a cerimónia de entrega de comando do NRP *Bérrio* ao CMG Maurício Barbosa que rendeu o CFR Costa Cabral.

O Comandante cessante no seu discurso enalteceu a pronta disponibilidade que o navio e respetiva guarnição sempre demonstraram para o cumprimento de todas as missões atribuídas destacando o ano de 2018 como o ano em que o NRP *Bérrio* mais navegou neste século. Prosseguiu, agradecendo aos organismos de Marinha a sua contribuição para o cumprimento da missão do navio. Terminou o seu discurso agradecendo toda a aprendizagem que teve a felicidade de receber nesta sua experiência que foi a de comandar o maior navio da Armada.

O novo Comandante, CMG Maurício Barbosa, agradeceu a confiança que lhe foi depositada não escondendo o orgulho de poder comandar uma unidade naval.



Nas suas palavras, o Comandante Naval felicitou o CFR Costa Cabral pela sua missão cumprida e manifestou total confiança no seu sucessor.

A cerimónia terminou com um almoço a bordo do NRP *Bérrio*.

O CMG João Pedro Maurício Barbosa ingressou na EN em 1986 e foi promovido ao atual posto em 31 de outubro 2016. Possui a Licenciatura em Ciências Militares Navais, o CGNG (2002/2003) no ISNG e o *Senior Course* no NATO DEFENCE COLLEGE (2011), o *NATO Staff Orientation Course* (2001), o *Media and Terrorism Course* (2007), o *NATO Public Affairs Course* (2009) e o *NATO Crisis Management Course* (2012).

Prestou serviço em diversas unidades navais como no NRP *Sacadura Cabral* e NRP *Corte-Real*. Possui o Curso de Especialização em Mergulhador Sapador (1992) e assumiu o Comando do DMSI em novembro de 1993, tendo participado em vários exercícios nacionais e internacionais. Desempenhou funções no Serviço de Mergulho da Esquadilha de Submarinos, na área do treino e avaliação. Frequentou o CTON, (Curso de Tática e Operações Navais) e o Estágio para Comandantes e Imediatos de Unidades Navais.

Foi oficial imediato no NRP *Schultz Xavier* e em março de 2000 foi ajudante de campo do

Almirante CINCSOUTHLANT / COMNAV, até outubro de 2002.

Frequentou o CGNG no ISNG. Foi Chefe do Serviço de Mergulho e em fevereiro de 2004 assume também o comando do Agrupamento de Mergulhadores.

Entre abril de 2007 e janeiro de 2011 foi porta-voz e Chefe do Serviço de Informação e Relações Públicas do Gabinete do CEMA. Em outubro 2011, e durante três anos, foi adjunto de Marinha na representação militar de Portugal junto da NATO, com a responsabilidade das Operações, Exercícios e Gestão de Crises. De novembro de 2014 a julho de 2015 foi Chefe do Núcleo de Diplomacia e Protocolo da Divisão de Relações Externas do EMA, e em julho de 2015 a dezembro de 2017 assumiu os Comandos do Corpo de Alunos e Agrupamento de navios da EN. Foi chefe da Repartição de Recrutamento e Seleção da DP (janeiro de 2018 a maio de 2019).

Da sua folha de serviços constam diversos louvores e condecorações.

SUBDIRETOR DE ABASTECIMENTO

No passado dia 26 de junho tomou posse como Subdiretor de Abastecimento, o CFR AN Santos Esteves. A cerimónia decorreu na Direção de Abastecimento (DA), presidida pelo COM AN Dias Gonçalves, Diretor de Abastecimento, tendo contado com a presença de outros oficiais gerais, diretores, oficiais, convidados militares e toda a guarnição da DA.

A cerimónia iniciou-se com a leitura da Ordem do Dia à Unidade, após a qual o Subdiretor empossado usou da palavra, referindo alguns pontos cruciais da atividade da DA, designadamente:

- No que respeita ao elemento logístico abastecimento: continuar a reorganização dos depósitos, definir os parâmetros de gestão de existências e dar continuidade ao novo Sistema Integrado de Catalogação da Marinha;

- Em relação à gestão e ao controlo: melhorar o planeamento, continuar o esforço no rigor e na transparência dos processos de aquisição e definir instrumentos de controlo e indicadores de desempenho;

- No respeitante às infraestruturas: finalizar a construção do novo centro de distribuição alimentar, concretizar o projeto de edificação do centro de distribuição do fardamento e rever as condições de segurança e higiene dos espaços da DA;



- Relativamente à gestão do pessoal: procurar soluções para a assinalável e muito preocupante erosão das existências dos funcionários civis, continuar a melhorar as condições de trabalho, rever a lotação da DA e requalificar os Recursos Humanos.

No final o Diretor de Abastecimento proferiu um discurso, encerrando a cerimónia com a apresentação de cumprimentos individuais ao novo Subdiretor.

O CFR António Rui Henriques dos Santos Esteves ingressou na EN em outubro de 1988, tendo concluído em 1993 a licenciatura em Ciências Militares Navais - Ramo de Administração Naval.

Após a promoção a G/MAR, prestou serviço nos navios *Sagres*, *João Coutinho* e *Bérrio*.

No período de outubro de 1997 a outubro de 2000 prestou serviço no Comando da Zona Marítima dos Açores e no Departamento Marítimo dos Açores.

Desde outubro de 2000 até setembro de 2004 prestou serviço na Chefia do Apoio Administrativo e Financeiro. De março a julho de 2004 frequentou o CGNG no ISNG.

Foi responsável pela área logística da Missão de Construção dos Submarinos no período de setembro de 2004 a julho de 2011. Do final de setembro de 2011 até ao início de outubro de 2017 foi Chefe da Divisão Operacional e Técnica da DA.

Entre abril de 2017 e junho de 2019 foi o Assessor Financeiro do Superintendente do Material. O CFR Santos Esteves é licenciado em Organização e Administração de Empresas, possui o *Master Business Administration*, é Auditor Nacional de Defesa e frequentou diversos cursos de formação no âmbito operacional e técnico.

Da sua folha de serviços constam diversos prémios, louvores e condecorações.



ERASMUS MILITAR

2ª Parte

A EXPERIÊNCIA COM A UNITED STATES NAVAL ACADEMY

No quadro do estabelecimento de acordos de mobilidade internacional, de tipo ERASMUS, com instituições congêneres, a Escola Naval (EN) reconheceu a importância de promover o intercâmbio, tanto de alunos como de docentes, com a *United States Naval Academy* (USNA). Em 2015 foram desenvolvidos contactos entre ambas as instituições que culminaram com a assinatura do Memorando de Acordo de Intercâmbio, em 24 de fevereiro de 2016, pelo Comandantes da EN e da USNA. O acordo visa, primeiramente, o benefício pessoal, através da exposição a novas realidades e formas de ensino. Um segundo objetivo é o benefício institucional que resulta da troca de experiências e lições aprendidas através deste intercâmbio, as quais potenciam a melhoria dos métodos de ensino na instituição de origem. Desde a assinatura do acordo, para além do intercâmbio anual de alunos, têm-se registado visitas regulares de comitivas, reforçando as ligações existentes entre as academias navais dos dois países.

ALGUMAS CURIOSIDADES SOBRE A USNA

A USNA é uma academia militar federal dos Estados Unidos, fundada em 1845 e localizada em Annapolis, no estado do Maryland. Tem por missão “desenvolver os aspirantes moral, mental e fisicamente e imbuí-los dos mais altos ideais de dever, honra e lealdade, de modo a formar líderes dedicados a uma carreira de serviço naval com potencial para desenvolvimento futuro, da mente e do carácter, preparados para assumir as mais altas responsabilidades de comando, cidadania e governo”¹.

A USNA denomina o seu campus de “Yard”. O corpo de alunos é designado de “Brigada” e está organizado em 6 batalhões, cada um composto por 5 companhias, perfazendo um total de 30 companhias. A Brigada toma as refeições em conjunto no *King Hall*, uma sala de jantar com mais de 5000 m², onde são servidas mais de 13500 refeições por dia. Quase todos os serviços necessários para a vida diária dos cadetes estão disponíveis no campus. Um dos maiores dormitórios do mundo, o *Bancroft Hall*, aloja os 4400 aspirantes da USNA, sendo composto de 8 alas com uma área de mais de 33 hectares, com 4,8 quilómetros de corredores e 1800 dormitórios.

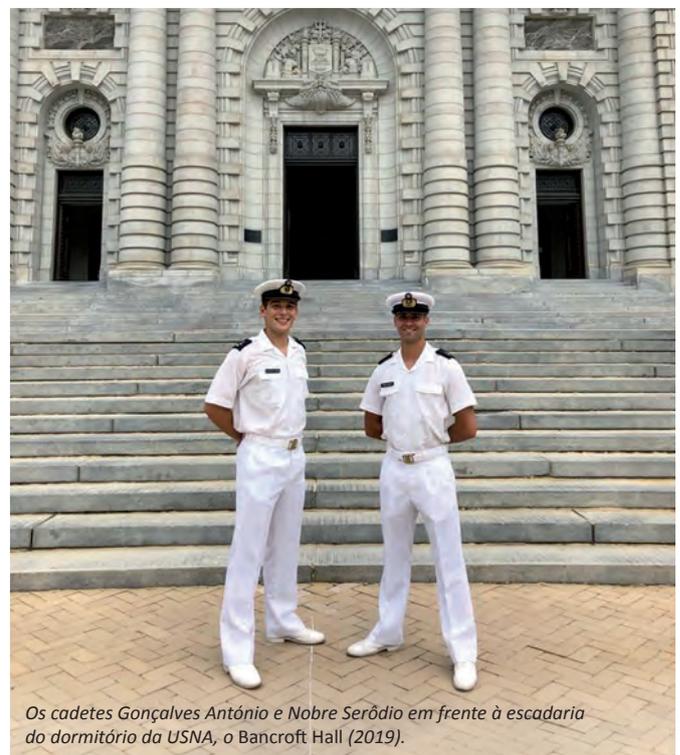
O PROGRAMA DE INTERCÂMBIO DE CADETES

Na sequência da assinatura do acordo, deu-se início ao intercâmbio de alunos que, no caso da EN, se traduziu no envio, no primeiro semestre letivo, de 2 cadetes que frequentam o 3º ano, o que tem vindo a ocorrer anualmente desde o ano letivo de 2016/17.

A seleção dos cadetes inicia-se durante a frequência do 2º ano da EN, com a candidatura dos interessados a uma das duas vagas. A escolha dos alunos é feita com base na cota de mérito. A lista de estudantes envolvidos em mobilidades de EN para USNA é apresentada na Tabela 1. As unidades curriculares (UC) estudadas pelos alunos foram selecionadas por forma maximizar a sobreposição com os conteúdos previstos no programa de estudos do 1º semestre do 3º ano letivo da EN.

ANO LETIVO	CADETES	CLASSE
2016/17	CAD Inácio Capucho CAD Moreira Fernandes	Administração Naval Eng. Naval – Mecânica
2017/18	CAD Azevedo de Oliveira CAD Dias de Paiva	Administração Naval Eng. Naval – Mecânica
2018/19	CAD Meireles Gonçalves CAD Joel Martins	Marinha Eng. Naval – Mecânica
2019/20	CAD EN-MEC Gonçalves António CAD FZ Nobre Seródio	Eng. Naval – Mecânica Fuzileiro

Tabela 1: Lista dos alunos envolvidos no intercâmbio com a USNA.



Os cadetes Gonçalves António e Nobre Seródio em frente à escadaria do dormitório da USNA, o Bancroft Hall (2019).

TESTEMUNHOS PESSOAIS

CAD EN-MEC Dias de Paiva

“Relativamente ao meu caso em específico (aluno da classe de Engenharia Naval – Ramo de Mecânica), de imediato me apercebi da diferença da proporção das duas escolas [...]. Para além das diferenças de tamanho das próprias infraestruturas, a modernidade das instalações da USNA e os equipamentos de que eram dotados os seus laboratórios permitiam uma panóplia de experiências laboratoriais que não são possíveis de realizar na EN.

A quantidade de UC lecionadas era muito menor (5 UC na USNA vs 8 UC na EN), o que resultava numa carga diária muito inferior. A existência de mais tempos livres potenciava a prática desportiva e incentivava um estudo mais aprofundado das UC, sem colocar em risco o tempo de lazer e descanso dos alunos. Isto, por sua vez, permitia um acompanhamento mais gradual das matérias lecionadas nas UC, o que levava à melhoria de resultados e a uma consolidação dos conhecimentos abordados.

Fazer um semestre de ERASMUS na USNA foi extremamente enriquecedor...”

CAD AN Azevedo de Oliveira

“Na USNA os cadetes integram turmas com cadetes de classes similares à sua e realizam as disciplinas que têm conteúdos programáticos iguais ou similares àqueles que seriam ministrados em Portugal. A USNA apresenta-se como uma academia adequada aos cerca de 4000 cadetes alunos, onde existe um conjunto de infraestruturas à disposição, como por exemplo, campos desportivos (ténis, futebol, atletismo e diversos ginásios), supermercados, restaurantes, cabeleireiro, sapateiro, costureiras, lavandaria, livrarias, entre outros.

Em termos pessoais foi uma experiência bastante enriquecedora e talvez das melhores oportunidades que tive no decorrer da vida de cadete na EN. Poder sair do ambiente escolar nacional e ingressar numa das maiores marinhas estrangeiras da atualidade é um motivo de orgulho enorme. As dificuldades passadas e todas as vitórias, aliadas às aprendizagens obtidas, são o culminar deste intercâmbio que fazem dos cadetes que têm esta oportunidade, cadetes mais bem preparados para as suas funções como oficiais.”

CAD M Meireles Gonçalves

“A realização de um semestre na USNA foi uma oportunidade singular para viver novas experiências, conhecer diversas culturas e tradições. A representação de Portugal e, em especial, da EN no estrangeiro foi um enorme privilégio e orgulho pelos resultados alcançados.

O ensino na USNA é suportado por infraestruturas bem equipadas a nível tecnológico, científico e cultural.

Apesar do ensino de excelência, como instituição de ensino superior militar naval verifica-se uma deficiência na formação militar naval. Isto é, durante o semestre o ensino é apenas focado na aprendizagem de conteúdos teóricos e práticos no âmbito das cadeiras frequentadas por cada cadete, de acordo com a respetiva área de formação, que em muitos dos casos nada se relaciona com áreas de interesse da Marinha. Desta forma, as oportunidades de ensino da USNA em pouco se distingue de outras Universidades. A formação militar e marinheira dos cadetes restringe-se a programas opcionais de verão ou terão apenas lugar após a finalização dos 4 anos na Academia.”

ALGUMAS DIFERENÇAS EVIDENCIADAS PELOS ALUNOS

Os cadetes em mobilidade na USNA foram confrontados com as inevitáveis diferenças entre a EN e a USNA, essencialmente relacionadas com a dimensão das escolas e com as diferentes culturas e sociedades em que se inserem, com os inerentes impactos no respetivo funcionamento e organização académica.

Na USNA, o alojamento é feito em camaratas de reduzida dimensão, com 2 a 4 elementos, em internatos mistos e partilhando casas de banho comuns. Existe acesso à Internet por cabo dentro das camaratas. Há a possibilidade de decorar a camarata a gosto pessoal e de utilizar eletrodomésticos, sempre no respeito pelos padrões de aprumo estabelecidos.

As atividades desenvolvidas diariamente, incluem 6 tempos de aulas com fim às 14h45 intercalados com o almoço de carácter obrigatório. Após o término das aulas existe um período obrigatório (das 17h30 às 19h30) para atividades desportivas (algumas com participação em campeonatos profissionais) ou outras opcionais. Os



Os cadetes Meireles Gonçalves e Joel Martins, com alunos de outras marinhas estrangeiras, numa visita ao porta-aviões USS George H. W. Bush (2018).

cadetes têm de registar a sua presença até às 23h00, não havendo permissão de saída do internato até às 05h30.

Academicamente, a USNA está no topo do ranking nacional dos EUA, refletindo uma qualidade de ensino excelente, que oferece condições para uma boa aprendizagem e disponibiliza explicações extra-horário, em caso de necessidade dos cadetes. A avaliação académica dos estudantes é feita de forma contínua, incluindo por exemplo testes, questionários, trabalhos de casa, relatórios e apresentações orais.

O currículo do 1º ano é comum a todos os alunos, incluindo UC de matemática, física, química, navegação, marinheira, história, programação, direito, ciber e eletrónica. Nos anos seguintes, existem UC obrigatórias e opcionais, em função da área de estudos (*major*) escolhida, de modo a perfazer o total de créditos anuais previstos. Independentemente do *major*, no 4º ano os alunos escolhem a área operacional de orientação de carreira a seguir: guerra de superfície, piloto naval, fuzileiro, inativação de engenhos explosivos ou submarinos.

COMENTÁRIO FINAL

Existem nítidas vantagens na internacionalização da EN através do intercâmbio com as suas congéneres, fruto da exposição a novas realidades, diferentes culturas, diferentes maneiras de ensinar e aprender, diferentes oportunidades de inovação e investigação e, acima de tudo, pela constituição de uma rede de relações pessoais muito alargada. Todas estas vantagens podem e devem ser vistas como uma promoção para a cooperação e colaboração internacional em prol da segurança coletiva. O acordo firmado com a USNA é exemplo de uma oportunidade que foi abraçada para garantir este objetivo. Salvaguardadas as inevitáveis diferenças, a USNA constitui-se com um padrão de referência que não pode ser ignorado e os resultados alcançados com o programa de intercâmbio bidirecional tem sido altamente benéfico para os indivíduos e para as instituições envolvidas. Esta perceção é corroborada pelos testemunhos dos participantes que falam com grande entusiasmo sobre a experiência vivida.



Colaboração da ESCOLA NAVAL

Nota

¹ Tradução livre do *mission statement* da USNA

ERASMUS+

ESTÓRIAS DE SUCESSO

Primeiro estranha-se, depois entranha-se.

Fernando Pessoa

Este foi o *slogan* publicitário criado por Fernando Pessoa, em 1929, para o primeiro anúncio da Coca-Cola em Portugal, tendo ficado, por razões políticas, apenas no papel, já que a bebida não foi introduzida no nosso país. A ideia era a de que a bebida teria um gosto estranho para a época, mas que, com a continuação, nos habituáramos ao seu sabor.

Serve este introito para falarmos do Programa ERASMUS+ e dos estagiários que têm vindo a estagiar na Marinha. O programa deve o seu nome ao filósofo holandês Erasmus de Roterdão, que viveu e trabalhou em vários locais da Europa para expandir o seu conhecimento e ganhar novos conhecimentos, mas ERASMUS é também a sigla para *European Region Action Scheme for the Mobility of University Students*.

Em 1987, começou por ser um programa de mobilidade para estudantes do ensino superior, calculando-se que tenha apoiado cerca de 5 milhões de estudantes da União Europeia. A partir de 2014, o ERASMUS deu lugar ao ERASMUS+, novo programa para o ensino, a formação, a juventude e o desporto para o período de 2014/2020. Com este novo programa, mais de 4 milhões de jovens entre os 13 e os 30 anos, de todos os níveis de ensino, bem como professores, formadores e animadores de juventude poderão beneficiar de uma bolsa de mobilidade. O ERASMUS+ foi também alargado à formação profissional e a estágios. O Programa ERASMUS comemora, em 2019, 32 anos! Este programa é um dos mais bem sucedidos no plano da construção europeia, assentando no pressuposto de que o investimento na educação e na formação é essencial para estimular o potencial das pessoas, independentemente da sua idade e dos seus antecedentes, contribuindo deste modo para a formação de uma cidadania europeia.

Portugal é um dos países do programa ERASMUS+ e ocupa o 7º lugar da lista em termos de procura dos alunos de ERASMUS. A Marinha Portuguesa faz parte das instituições parceiras deste Programa e acolhe, desde 2006, estudantes oriundos maioritariamente de Espanha, mas também de Itália, França e Alemanha.

QUEM É O ESTAGIÁRIO ERASMUS+? A MARINHA PRECISA DE ESTÁGIOS ERASMUS+? VALE A PENA O ESFORÇO?

O retrato tipo do estudante ERASMUS+ resume-se a dois objetivos principais: conhecer novas culturas e abrir novos horizontes profissionais.

A Marinha, tal como outras empresas e universidades portuguesas, está a contribuir para a transformação de mentalidades, para a recuperação do espírito de tolerância e cultura inclusiva, para o sentimento de pertença ao mundo. Estes estagiários serão, com certeza, alguns dos protagonistas do mundo de amanhã. A sua estadia na Marinha será, sem dúvida, uma das melhores formas de contribuir para a construção europeia e para a modernização da instituição.

Relativamente a valer a pena, quanto mais a experiência for potenciadora de crescimento profissional e pessoal, para ambos os lados, maior será a aprendizagem e o crescimento da organização.

Não é só o estagiário que é um aprendiz, a organização também o deve ser.

Estas são algumas das estórias dos que estagiaram na Marinha Portuguesa.

Azahara Zafra, 22 anos, Espanha, Licenciatura em Direito Direção Jurídica (DJ)

Foi a primeira vez que saí do país, sem os pais e sem os amigos por perto. Mas foi precisamente esta mudança de epicentro, esta saída da zona de conforto que contribuiu para o sentimento de pertença ao mundo. Cada novidade é uma oportunidade!

Escolheu Portugal pela proximidade. Como qualquer estudante de ERASMUS+ tem de aprender a língua do país de acolhimento, por isso teve cursos intensivos para aprender o português, o que se tornou num excelente veículo de promoção da nossa língua.

O estágio, embora da responsabilidade da DJ, envolveu outros organismos da Marinha por forma a proporcionar à estagiária o contacto com outras realidades como a da Direção de Contabilidade e Operações Financeiras, a da Direção de Infraestruturas, a da Escola da Autoridade Marítima e a da Base Naval de Lisboa, promovendo o intercâmbio de conhecimentos.

Na DJ, a Azahara fez auditorias pela primeira vez, muito importantes para a sua vida profissional porque quer ser inspetora de trabalho, desenvolveu conhecimentos de Direito de Trabalho e elaborou pareceres. Aliás, não é em vão que lhe elogiam a grande capacidade de recorrer ao direito comparado, o facto de escrever muito bem, assim como a facilidade com que identifica



as nossas expressões jurídicas na jurisprudência espanhola.

Na bagagem leva melhores conhecimentos, mas também autonomia, independência, uma outra visão dos portugueses: simpáticos, trabalhadores e educados. Da Marinha? *O profissionalismo dos orientadores, o sentimento de inclusão e o desejo de regressar.*

Mas estas experiências não são apenas para quem chega de fora, mas uma prova para as organizações que recebem. Usando as palavras do 1TEN Santos Querido, *Ajuda a pensar diferente, todos beneficiamos desta experiência.*

Nagore Gago, 21 anos, Espanha, Curso Profissional de Análises de Laboratório e Controlo da Qualidade Instituto Hidrográfico (IH)

Do alto dos seus 21 anos, recebeu-nos com um beijo e um abraço. *Os professores do colégio e os pais disseram-me que era uma oportunidade única, uma experiência que não se pode deixar de fazer. Vivo com outros colegas, um deles também está a estagiar no IH.*

Profissionalmente, a sua experiência está a ser muito boa porque trabalha com gente com muita experiência. O IH está sucessivamente em acreditação, por isso, no seu plano de estágio estão plasmados novos métodos, um deles é o de determinação de oxigénio utilizando o método iodométrico que, na escola, só tinha feito manualmente e não de forma mecânica.

Participou também em trabalhos de campo, embarcou na UAM *Fisália* para recolher amostras do rio Tejo e participou num projeto europeu de monitorização do lixo marinho.

Como define a sua experiência? Com muita emoção, diz-nos



É a 1ª vez que estou em Portugal e apesar da vossa cultura ser semelhante à espanhola, os portugueses são mais “cercanos”, mais educados, têm sempre um bom dia ou uma boa tarde. Sinto-me mais independente, mais autónoma e dou mais valor às coisas.

Alessandro Graziani, 19 anos, Itália, Curso Profissional de Eletricidade Instituto Hidrográfico (IH)

Filho de mãe brasileira e pai italiano, está pela primeira vez em Portugal e esta é a sua primeira experiência ERASMUS+. Vive com mais outros doze estudantes de diferentes nacionalidades e esta foi a sua primeira adaptação. A outra foi vir estagiar num ambiente militar. Porquê a Marinha? *A escola descobriu a Marinha e está a ser uma boa surpresa. As pessoas são abertas, o ambiente de trabalho é sereno e todos se cumprimentam. Tenho feito novas aprendizagens, por exemplo, nunca tinha visto um cabo monofilar, e deram-me a conhecer uma nova técnica de trabalho: mão atrás das costas para não apanhar um choque.*

Há uma diferença entre ser um cidadão europeu e um cidadão do teu país? *Sim, este tipo de experiências, que aconselho a todos, dá a oportunidade de absorver a cultura dos lugares, ver as diferenças e aceitá-las. Há um antes e um depois de ERASMUS.*



Estas experiências traduzem-se numa estratégia de win-win. Como afirma o SAJ Azevedo, *é a primeira vez que recebo estagiários, mas também eu estou a aprender. Giro o meu tempo em função dele. Na nossa área, temos sempre a preocupação de atribuir ao estagiário um trabalho que seja útil para a instituição e que aprofunde os seus conhecimentos técnicos.*

Markel Leturia, 20 anos, Espanha, Curso Profissional de Aquacultura Aquário Vasco da Gama (AVG)

Um seu professor falou-lhe do AVG (aliás o “passa palavra” tem sido, nos últimos anos, o modo de recrutamento mais utilizado entre os estudantes ERASMUS). Depois pesquisou e ficou rendido, *Vi que tinha fauna marinha muito importante para a educação das crianças e um museu. Depois a cidade, Lisboa, ambiente tranquilo, multicultural e ondas. Estava escolhido o destino do meu estágio.*

O seu trabalho desenrola-se na ala norte do AVG, no departamento de quarentena da fauna marinha. Desde lavar os filtros e aspirar os tanques até dar de comida aos peixes, o dia não tem fim... *Não pense que dar comida aos peixes é fácil, há que observá-los, ver que tipo de alimentação preferem, as suas reações. Alimentar uma pata-roxa não é a mesma coisa que alimentar uma dourada ou um rodvalho.* Disse ainda que não trocava este estágio por nada, sabe que teria sido mais fácil ficar no seu país, na sua zona de conforto, mas nem sempre se tem a possibilidade de estagiar num *aquário deste calibre!*



Tem consciência de que trabalha com gente muito boa, quer do ponto de vista profissional quer pessoal e tem um sonho, *Trabalhar em aquaponia, isto é, transformar o amoníaco em nitrato, útil para o crescimento de plantas e repovoamento de peixes de água doce.*

Acabámos como começámos: a falar das ondas... com Carcavelos ali tão perto!



Prof.ª Ana Paula Silva
DIREÇÃO DE FORMAÇÃO

Adjunta do Chefe da Repartição de Tecnologias da Formação

NOTÍCIAS

CADETES DA ESCOLA NAVAL RECEBEM 1º PRÉMIO EM CONFERÊNCIA CIENTÍFICA PARA ESTUDANTES NA ROMÉNIA

A 41ª edição da Conferência Científica para Estudantes CADET – NAV 2019 decorreu entre 12 e 13 de abril de 2019 na Academia Naval Romena “Mircea cel Batran”, em Constança – Roménia.

A Escola Naval participou neste evento com dois trabalhos científicos na área temática das “Ciências Fundamentais”, realizados pelas alunas do 4º Ano do Curso de Mestrado Integrado de Marinha, Cadetes Marta Sofia Alambre do Sacramento e Cecília Branco de Almeida. A orientação dos trabalhos está a cargo do Professor Doutor Miguel Bento Moreira.

A Cadete Alambre do Sacramento apresentou o trabalho “Aplicações



da equação de Duffing à deteção de sinais fracos em ambientes ruidosos – um estudo exploratório”.

A Cadete Branco de Almeida apresentou o trabalho: “Modelos de esteira oscilante: um estudo numérico”.

Ambos os trabalhos foram galardoados com o 1º prémio na categoria de “Ciências Fundamentais”, o que constitui um reconhecimento importante do mérito do trabalho destas alunas que, naturalmente, prestigia a Escola Naval e a Marinha Portuguesa.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**

OS NOVOS FUZILEIROS

No passado dia 2 de julho a Escola de Fuzileiros embandeirou-se para realizar a cerimónia de Imposição de Boinas.

Os jovens que se apresentaram na Escola de Fuzileiros entre junho e setembro para iniciarem a recruta, concluíram a sua caminhada com a conquista da boina azul-ferrete.

O curso teve a duração de nove meses sendo dividido por uma primeira parte de conhecimentos técnico-militares, onde desenvolvem capacidades ao nível do manuseamento de equipamentos e armamento, de deslocação no terreno e técnicas de combate, e uma segunda parte que lhes permite pôr em prática os seus conhecimentos em contextos operacionais desafiantes, como são os casos das operações terrestres e anfíbias.

Esta caminhada não foi simples, implicou resiliência e perseverança para resistir ao cansaço e aos desafios diários. A imposição da boina representa, por tudo isto, o momento simbólico que consagra o Fuzileiro.

A cerimónia de Imposição de Boinas foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Mendes Calado e contou, para além dos formandos do Curso de Formação de Oficiais Fuzileiros e dos formandos dos Cursos de Formação de Praças Fuzileiros, com militares do Batalhão de Fuzileiros nº1, com elementos da Unidade de Polícia Naval e da Unidade de Meios de Desembarque, militares



dos Departamentos do Corpo de Fuzileiros, um pelotão do Destacamento de Ações Especiais e elementos da Associação de Fuzileiros.

Depois do tradicional desfile das forças em parada, os novos Fuzileiros cumpriram uma série de demonstrações, contemplando os conhecimentos e técnicas desenvolvidos ao longo do curso e como testemunho da proficiência enquanto elementos desta tropa especial, preparada para gritar: “Prontos!” Votos de sucesso para todos os nossos novos camaradas do “braço às armas feito”.



Colaboração do **COMANDO DO CORPO DE FUZILEIROS / ESCOLA DE FUZILEIROS**

UNIVERSIDADE ITINERANTE DO MAR

Decorreu na Escola Naval (EN), de 7 a 13 de julho, mais uma edição da Universidade Itinerante do Mar (UIM) - Escola do Mar, que se insere no âmbito das atividades de internacionalização e abertura ao exterior da Marinha, e da EN em particular. A UIM decorre desde 2006, tendo como parceiros a EN, a Universidade do Porto e a Universidade de Oviedo. A UIM 2019 decorreu em ambiente de “campus universitário” na EN. Destina-se a alunos do ensino secundário da região metropolitana do Porto e complementa as atividades da Universidade Júnior da Universidade do Porto.

O programa de atividades incluiu a prática de desportos náuticos na Base Naval de Lisboa, visitas aos NRP *Álvares Cabral* e *Gago Coutinho* e o NTM *Creoula* e, na EN, prática de navegação em águas restritas no simulador de navegação, visitas ao Museu da EN e aulas de marinharia e nós.



Esta edição contou com a participação de 37 jovens, divididos em dois grupos, na sua maioria oriundos da zona do Grande Porto, acompanhados de um monitor.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**

O VALOR DOS CONHECIMENTOS HIDROGRÁFICOS

Desde há muito que a componente hidrográfica é reconhecida como preponderante para o planeamento e execução da navegação e das operações navais, constituindo uma mais-valia para os detentores desse conhecimento.

O episódio que seguidamente se refere demonstra claramente que tais conhecimentos podem significar a diferença entre a perda total e o salvamento.

Em carta datada de 20 de Abril de 1765, o Governador do Pará comunicava para a Corte que, naquele dia, havia entrado no Pará a charrua *S. José* a qual, na véspera, estivera em risco de ser tomada por um corsário francês.

Dera-se o caso que quando a charrua se encontrava a cerca de 3 léguas dos baixos da Tigioca, local onde normalmente ocorriam naufrágios pelo desconhecimento de tais baixos, se aproximara um navio que, embora arvorando bandeira holandesa, fora identificado como sendo francês, por causa dos chapéus que os marinheiros usavam, chapéus esses unicamente utilizados pelos franceses.

Numa reacção que nada leva a crer tivesse sido premeditada, o práctico do navio, Francisco Lopes da Costa, profundo conhecedor dos baixos terá rumado por entre eles, indo fundear numa das suas pontas, impedindo assim ser perseguido e, eventualmente, tomado pelo corsário francês, o qual, veio a saber-se mais tarde, havia já tentado efectuar o levantamento daquela zona.

Só na manhã seguinte, após o desaparecimento do navio alegadamente francês, a *S. José* suspendeu e se fez à vela para entrar no porto.



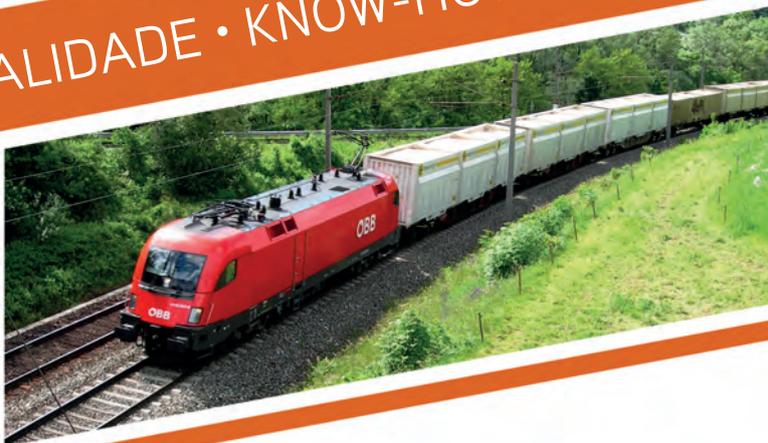
Cmdt. E. Gomes

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino doc. 5205 Pará

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



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



O EMBARQUE DE UM “INTRUSO”

1ª Parte – A ação “SAR”



Tive o privilégio de viver uma semana a bordo do patrulha *Figueira da Foz*, a convite do ALM Silva Ribeiro, então CEMA/AMN e atual CEMGFA. Seria a minha terceira viagem numa unidade da nossa Marinha e logo a mais longa delas. Em fevereiro de 1997 mergulhei durante quatro horas no oceano ao largo de Sesimbra, a bordo do *Albacora* (ocasião para apreciar as condições duras de vida a bordo de um submarino e dos característicos cheiros a comida, óleo e suor), sendo que o almoço, na segunda ronda, foi dos melhores petiscos que saboreei. Em maio de 2016, a bordo da fragata *Bartolomeu Dias*, fomos saudar, à entrada da barra, a fragata *Vasco da Gama*, procedente do Golfo da Guiné.

Curioso o facto de embarcar, num fim de tarde ameno de verão, no porto que tem o nome do patrulha. Desembarcaria no porto onde foi construído – Viana do Castelo. Vicissitudes várias levaram a que o estaleiro local – que, nos anos 60 e 70, construiu muitos navios para a Marinha Mercante e para a Armada, casos da fragata *Magalhães Correia*, dos patrulhas da classe *Maio*, de várias lanchas de fiscalização e do petroleiro *S. Gabriel* – apenas entregasse o navio, o segundo navio da classe *Viana do Castelo*, em 2013.

Trata-se de uma unidade com um deslocamento de 1850 toneladas - idêntico ao de um *destroyer* dos anos 40 ou de uma fragata dos anos 50/60 – que dispõe de uma plataforma para um helicóptero ligeiro; pode atingir os 21 nós de velocidade. A sua guarnição é composta por seis oficiais, nove sargentos e vinte seis praças. À data, dez desses elementos eram mulheres (um oficial, três sargentos e seis praças) – 23,8% do total, sinal de que as nossas mulheres gostam de servir na Armada. Adicionalmente, estavam embarcados dois mergulhadores e quatro grumetes em instrução.

A receber-me, com uma simpatia extrema, o Comandante, CTEN Guardado Neto, que logo se dispôs a orientar este “intruso” que queria conviver com todo o pessoal embarcado. Neste primeiro dia a bordo, fui ainda apresentado a cinco oficiais – a 1TEN Ana Trindade e os GMAR Lico, Morais, Rosa e Viegas. O *Figueira da Foz* tem por missão principal zelar pela vigilância e integridade das nossas

águas, no continente e nas regiões autónomas, e garantir que a nossa vasta e rica ZEE não seja cobiçada por terceiros. Esta classe de navios substitui, com vantagem, as corvetas e os patrulhas da classe *Cacine*, vinte unidades construídas nos anos sessenta e setenta. No decurso da viagem à volta do mundo que realizei durante três meses e meio, pude apreciar em setembro de 2015, o patrulha *Cacine* no porto do Funchal.

No dia seguinte, depois de um almoço à marinheiro, deixámos para trás a Figueira – tudo pode acontecer nos próximos dias. Na zona das Berlengas faz-se sentir o efeito da ondulação mas, para marinheiros experimentados nos domínios de Neptuno, isso são apenas carinhos.

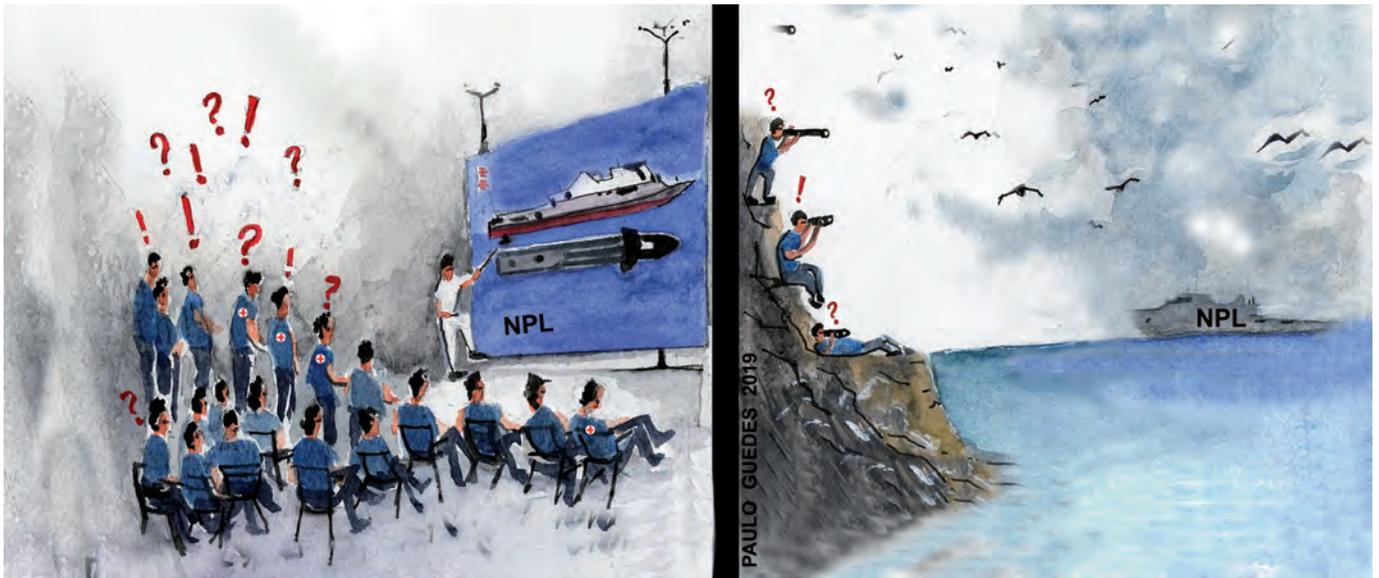
Ao terceiro dia passamos ao largo da sempre bela Sesimbra e rumamos a Tróia. São visíveis golfinhos que, saltando, parecem querer saudar todos a bordo. Sinal de que as águas azuis do Sado voltaram a ser puras?

O descanso foi curto, pois recebemos um pedido de socorro proveniente do pequeno pesqueiro *Calysto* – à deriva perto da Nazaré, após um incêndio na casa das máquinas. Lá fomos rasgando as ondas a alta velocidade, pois uma das mais nobres tarefas dos homens do botão de âncora é o salvamento marítimo. Entretanto, fomos informados que o rebocador *Sam Brás*, enviado em apoio do pesqueiro a partir de Peniche, anda também à deriva devido a uma avaria elétrica. Um duplo azar para os homens do mar.

Felizmente, tudo se resolveu a contento; às 06h30 chegámos ao local, onde já se encontrava um segundo rebocador, e demos o necessário auxílio às duas embarcações. Às 07h00 já retemperávamos forças à mesa, petiscando ovos mexidos, queijo e pão torrado. O “intruso” estava cansado – a noite fora agitada e as emoções ricas e gratificantes – pelo que recolheu ao camarote atribuído. A Marinha tinha marcado presença e, eventualmente, seis homens do mar não tiveram um fim dramático.



Manuel José Rafael de Jesus Alves
Procurador da República Adjunto (jubilado)



A Quadratura do Círculo e o Navio Polivalente Logístico...

A sua (... da Reforma do Sistema de Saúde Militar) discussão alargada é premente e não deve deixar de incluir o Navio Polivalente Logístico, que é também navio-hospital, dotado de significativos meios humanos (médicos, enfermeiros e técnicos) e materiais (bloco operatório, imagiologia, estomatologia e enfermaria).

CALM Martins Guerreiro, Crónica de Saúde Naval, janeiro-março de 2011

Das várias intercorrências que o destino nos entrega, calhou-me a mim ser o representante atual da Saúde Naval, no contexto da Reforma da Saúde Militar. Não é uma tarefa fácil, numa época em que a anunciada “Reforma” continua a avançar com múltiplas dificuldades. Por outro lado, os interessados, todos nós, confirmam que estamos pior em múltiplos sentidos...

Tem-me cabido a mim defender a dama da Marinha, em muitas situações em que se discutem vários aspetos que são centrais para o processo, mas têm sido sucessivamente incompreendidos, senão completamente ignorados. Um deles é a harmonização das carreiras, do pessoal de saúde, entre os vários ramos. Com o devido respeito pelo empenhamento dos outros ramos em múltiplas missões, especialmente no apoio médico às forças nacionais destacadas (FNDs) – em que a Marinha também sempre participou – em nenhum dos outros ramos existe um empenhamento operacional tão exigente, mesmo em tempo de paz, como o embarque.

O embarque faz parte da essência da Marinha e muda-nos por dentro. Lembro-me, por exemplo de estar 22 dias sem pisar terra firme e depois passear por ruas vazias, em Ponta Delgada, entre as 4 e as 6 horas da madrugada. Voltar ao navio, para mais 12 dias de mar, seguido, após breve semana em Lisboa, de mais 6 meses no mar.... É, ainda, difícil explicar, aos técnicos de saúde não-marinheiros, o sofrimento por vezes imposto pelo mar, do qual o enjoo de movimento é apenas a face mais visível e, para alguns, tão marcante...

Foi pelo facto de inúmeros novos médicos navais conhecerem o embarque naval, o esforço pessoal, profissional e familiar que ele impõe, que abandonaram as fileiras. Abandonaram-nas também, porque este tipo de empenhamento é desconhecido para os restantes médicos militares e não tem repercussão no empenhamento conjunto, que a reforma impõe. Ao contrário, neste con-

texto militar conjunto, os marinheiros – tal como me aconteceu a mim – são sucessivamente ultrapassados, comandados por oficiais que antes eram mais modernos (alguns bastante mais modernos). O mesmo, estou certo, poderão dizer oficiais navais não-médicos em relação a outros ramos. Contudo, existe uma componente técnica comum, exclusivamente médica, que liga todos os médicos e, de uma forma ou de outra, os restantes técnicos de saúde e que ninguém, na medicina miliar ou civil, gosta de ver ultrapassada. Dito doutra forma, é possível a médicos-militares, terem atingido um determinado grau técnico, 5 ou 6 anos, antes de outros (muitas vezes a quem ensinaram) e, posteriormente, fruto da diferente progressão militar entre os ramos, serem comandados por médicos mais jovens e tecnicamente menos diferenciados. Para a maioria este desiderato é pura e simplesmente inaceitável...

Reli recentemente a crónica de saúde naval (citada acima), escrita por alguém que não é médico, mas com a qual concordo inteiramente. Venha o Navio Polivalente Logístico (NPL). Este navio terá uma componente de Saúde, que não poderá ser sustentada por apenas um ramo. Tal já acontece com o “Hospital de Campanha”, que pertence ao Exército Português, mas tem, estatutariamente, em “ordem de batalha”, os técnicos do Hospital das Forças Armadas necessários ao seu empenhamento. O embarque no NPL daria aos outros técnicos de saúde de outros ramos o conhecimento do que é estar embarcado. Só então esses outros técnicos – com os quais tenho acesas discussões sobre a diferença de empenhamentos e carreiras – poderiam, com propriedade, avaliar se estou certo, ou errado. O NPL faria a quadratura de círculo que teima em não fechar. Na Marinha aguardamo-lo com expectativa...



Doc

EXPOSIÇÃO A FATORES DE RISCO RELACIONADOS COM A ATIVIDADE

O grupo de fatores de risco relacionados com a atividade laboral propriamente dita engloba os atributos da tarefa (trabalho prescrito) e da atividade (trabalho real) que, individualmente ou em associação, condicionam um risco para a saúde do trabalhador.

Importa aqui fazer um parêntesis para clarificar a diferença entre os conceitos de tarefa (ou função) e atividade. O primeiro termo reporta-se ao que o trabalhador deve fazer conforme determinado superiormente, já o segundo traduz o que o trabalhador faz (e como o faz) para cumprir as suas obrigações. Daqui se depreende que, enquanto a tarefa é universal, a atividade, pelo contrário, é individual. Podemos ter vários cargos iguais com o mesmo descritivo de funções, mas a relação entre trabalho e trabalhador é sempre única.

Entre os fatores de risco relacionados com a atividade destacam-se a repetitividade do trabalho e invariabilidade gestual, a adoção de posturas ou posições corporais extremas, a aplicação de força, e o levantamento e transporte de cargas. Inúmeros são os exemplos de tarefas que se desenvolvem em ciclos de trabalho curtos ou em linhas de produção, que propiciam o posicionamento de segmentos anatómicos no limite das suas possibilidades articulares, que exigem a aplicação de força com intensidades e formas (estática vs. dinâmica, contínua vs. alternada) distintas, e/ou que obrigam ao levantamento e transporte manual de cargas.

Por vezes, estes fatores de risco são erroneamente identificados como fatores de risco ergonómicos; na verdade é a sua existência que justifica a importância da presença e colaboração da Ergonomia nos Serviços de Saúde Ocupacional. A Ergonomia é a ciência que estuda a atividade do Homem enquanto trabalhador e/ou utilizador de produtos, no sentido de definir as condições de realização dessa atividade que garantem a segurança, a saúde, o conforto e a produtividade. A sua intervenção passa pelos domínios físico, cognitivo e organizacional, preferencialmente no momento de conceção, em detrimento da correção de uma situação já existente.

A exposição aos fatores de risco relacionados com a atividade laboral, aliada à presença e exposição de, respetivamente, fatores de risco individuais e organizacionais/psicossociais, condiciona um risco de lesão musculoesquelética, o qual é tanto maior quanto maior for a duração, intensidade e frequência da exposição. As Lesões Musculo-

esqueléticas Ligadas ao Trabalho (LMELT) incluem um conjunto de doenças inflamatórias e degenerativas do sistema locomotor que resultam da ação dos fatores de risco supracitados, particularmente quando existe um desequilíbrio entre as solicitações biomecânicas e fisiológicas do trabalho e as capacidades funcionais do trabalhador, associado a intervalos de recuperação insuficientes.

As LMELT, geralmente, localizam-se no membro superior e na coluna vertebral, mas podem ter outras localizações, como os joelhos ou os tornozelos, dependendo da atividade desenvolvida pelo trabalhador. As LMELT caracterizam-se por sintomas como: dor, a maior parte das vezes localizada, mas que pode irradiar para áreas corporais; sensação de dormência ou “formigueiro” local e/ou irradiada(o); sensação de peso; fadiga ou desconforto localizado; e/ou sensação de perda ou perda efetiva de força.

As LMELT constituem, atualmente, um problema mundial, quer do ponto de vista da saúde, quer social e económico. Sendo das doenças mais comuns relacionadas com o trabalho, afetam milhões de trabalhadores e condicionam custos de milhares de milhões de euros para as entidades patronais.

No caso da Marinha Portuguesa, numa amostra de 872 inquiridos, 85,2% reportaram ter tido algum problema (p.e. dor, desconforto ou dormência) durante o ano 2016, dos quais 44,5% reportaram uma repercussão negativa na capacidade laboral. As localizações anatómicas com maior prevalência de sintomas, por segmento corporal, foram, por ordem decrescente, região lombar, joelhos e pescoço.

A importância da prevenção das LMELT é indiscutível e deve envolver a participação de todos os níveis da organização, na medida em que os seus benefícios serão transversais. A prevenção passa sempre pela existência de um conjunto de procedimentos que reduzam o risco de lesões, incluindo os que mitigam a exposição a fatores de risco ligados à atividade laboral. Estes, por sua vez, integram as seguintes componentes principais: a análise do trabalho; a avaliação do risco de LMELT; a vigilância da saúde do trabalhador; e a informação e formação dos trabalhadores.



S. Henriques
1TEN MN



LISTERIOSE

Os noticiários deste verão mostraram-nos o quão importante é a segurança alimentar. Espanha sofreu um surto de listeriose que atingiu centenas de pessoas, causando morte em alguns dos casos. Nesta edição abordar-se-á esta doença e tentar-se-á apontar medidas preventivas para a mesma, tendo-se utilizado como fonte bibliográfica principal a informação disponibilizada pela Direção-Geral da Saúde na sua página da internet, a qual recomendo a leitura.

ETIOLOGIA

A listeriose é uma doença infecciosa pouco frequente mas grave, causada pela bactéria *Listeria monocytogenes*, que é ubíqua no ambiente. Sabe-se, porém, que esta bactéria se encontra principalmente no solo e na água, bem como no aparelho digestivo de bovinos, ovinos, suínos, caprinos e aves. Assim sendo, e por esta doença ser uma zoonose (doença transmitida dos animais ao Homem), são estes animais a principal fonte de contaminação para o Homem, através do consumo de alimentos contaminados. Os humanos também são reservatórios desta bactéria, pelo que podem ser portadores assintomáticos durante períodos longos, caso não sejam diagnosticados e tratados.

A bactéria *Listeria monocytogenes*, ao contrário de outras bactérias causadoras de doenças zoonóticas, suporta temperaturas de refrigeração, isto é, ela sobrevive entre os 4 e os 10°C. O seu crescimento ótimo acontece entre os 30-35°C.

VIAS DE TRANSMISSÃO

Existem três modos de contágio: consumo de alimentos contaminados (carne crua ou fumada, frutas/vegetais crus e mal lavados, leite e derivados não pasteurizados, tais como, queijos de pasta mole), contacto direto com os animais infetados e transmissão direta da mãe para o feto (durante a gravidez ou no parto).

APRESENTAÇÃO CLÍNICA

Após a infeção a larga maioria dos adultos saudáveis não desenvolve a doença. Existem, contudo, grupos de risco onde a doença pode ser grave: grávidas, recém-nascidos, pessoas com idade > 65 anos, diabéticos insulino-dependentes, dialisados e imunodeprimidos.

A listeriose tem um período de incubação entre 3 e 70 dias e manifesta-se, nos casos menos graves, por uma gastroenterite com febre, náuseas e diarreia. Nas mulheres grávidas, sendo a doença assintomática ou tendo sintomas leves, pode adicionalmente ocorrer aborto, parto pré-termo, nado-morto ou doença grave no recém-nascido (sépsis, pneumonia, meningite).

Nos casos graves de listeriose, habitualmente em pessoas que pertencem ao grupo de risco, a doença manifesta-se como sépsis,

meningite ou encefalite, podendo atingir uma taxa de mortalidade de 30%.

DIAGNÓSTICO

Após uma história clínica e exame médico detalhado, o diagnóstico definitivo é obtido através de exames laboratoriais, em amostras de sangue, placenta, líquido cefalorraquidiano ou outras, colhidas de acordo com o quadro clínico.

Caso se confirme este diagnóstico é necessário notificar as autoridades de saúde portuguesas, através do Sistema Nacional de Vigilância Epidemiológica (SINAVE). É crucial, também, identificar a fonte de contágio para que medidas de controlo da propagação sejam rapidamente aplicadas.

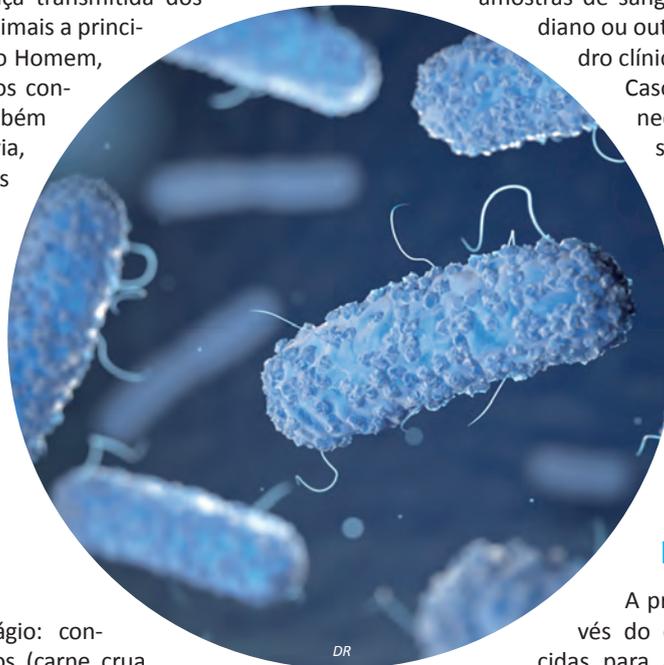
TRATAMENTO

A listeriose trata-se com antibióticos.

PREVENÇÃO

A prevenção desta doença faz-se através do cumprimento de regras estabelecidas para a indústria agroalimentar e para os estabelecimentos de restauração, mas também através de medidas individuais de higiene e segurança alimentar. Estas últimas devem ser adotadas por todos, sempre, e em qualquer circunstância:

- Evitar a ingestão de alimentos crus de origem animal;
- Lavar bem a fruta e vegetais crus;
- Cozinhar bem os alimentos;
- Consumir os alimentos o mais brevemente possível após a sua confeção;
- Evitar o contato entre alimentos crus e cozinhados;
- Manter a temperatura de refrigeração ≤ 4°C;
- Proteger os alimentos do contato com animais;
- Reforçar a boa higiene das mãos após a manipulação de alimentos crus;
- Manter as superfícies, equipamentos e utensílios que contactem com os alimentos devidamente higienizados.



Ana Cristina Pratas
1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

DESPORTO

REMO EM BOTES – TORNEIO ABERTO



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

VOLEIBOL DE PRAIA – TORNEIO ABERTO

Entre 29 de abril e 3 de maio realizou-se o Torneio Aberto de Voleibol de Praia no campo do CEFA, com 32 atletas participantes (22 masculinos e 10 femininos). A realização de provas desportivas, além de ter como objetivo a promoção da prática desportiva, serve igualmente para selecionar os atletas que representarão a Marinha no Campeonato Nacional Militar. Destacam-se as duplas vencedoras em cada escalão:

- **Escalão feminino:** 20205 1TEN M Catarina Rolo (NRP Álvares Cabral) / 9313507 1SAR MQ Cátia Câmara (ETNA)
- **Escalão masculino:** 150337 Agente Principal Filipe Couto / 153147 Agente Nélson Melo (PSP)



Dupla feminina vencedora: 1TEN Rolo / 1SAR Câmara

TRAVESSIA DO RIO COINA – TORNEIO ABERTO CF



Realizou-se a 29 de maio a travessia a nado do rio Coina, com a participação de 104 atletas.

Destacam-se os vencedores por escalão:

Class.	NII	Posto	Classe	Nome	UEO	Tempo
FEM	9101018	ASPOF	TN	Ana Gervásio	CF-DAG	13'52"
I M	9809517	1GRT	FZ	Valdágua Coutinho	BF1-UPN	08'05"
II M	24303	1TEN	M	Vieira Pereira	ETNA	08'26"
III M	148175	AG PR		Mestre Guerra	U.E.P.	10'24"

INTERCÂMBIO DESPORTIVO

No dia 31 de maio teve lugar no campo relvado do CEFA, um intercâmbio desportivo (jogo futebol de 11), entre uma equipa representativa do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino Unido e uma equipa representante da Marinha Portuguesa. O jogo, que contou com 30 jogadores, decorreu sem incidentes, salientando-se o elevado espírito desportivo entre participantes. O resultado final foi de 2-1, a favor da equipa inglesa.



Colaboração do CEFA

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 226

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

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

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO

E-W vuln. N-S joga 6♥ recebendo a saída a V♣. Analise as 4 mãos e encontre a forma como S deve jogar para tentar cumprir o seu contrato.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 226

Analisando as 4 mãos verificamos que, face à distribuição dos ♠ e dos trunfos, S tem dificuldades para só dar uma carta nesse naipe, pelo que a exploração dos ♦ do morto será a única hipótese para baldar as perdes em ♣. Vejamos como: tendo apenas uma entrada no morto através da D de trunfo a solução está em desbloquear o A♦ baldando-o na 2ª vez no R. Joga D para o R de W e balda um ♣, o ataque deverá ser naturalmente a ♣, mas já não causa qualquer problema pois tem o jogo controlado; faz de A, destrunfa 3 vezes acabando na D do morto, e termina com V109♦ para baldar os 3 ♣ perdes que lhe restam em mão.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 8



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

- Sinónimo de "Multinacional" _____ D
- Compartimento do navio onde se tratam os doentes ___ C _ / ___
- Movimento de forças dentro das áreas de operações; ou recolocação de forças para as áreas de operações desejadas ___ E _____
- Local a partir do qual se comanda o navio _____ D ___
- Peça de ferro destinada a receber voltas de cabo para fixação de uma embarcação B _____
- Peças de ferro que servem para suspender os escaleres na borda do navio D _____

SOLUÇÕES: PASSATEMPO Nº 8

Soluções: 1. Combined; 2. Sick Bay; 3. Deployment; 4. Bridge; 5. Bolland; 6. Davits

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 58

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 58

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

RESERVA

• STEN TS João Carlos Gil Mendes • SMOR A Fernando José Pires Pascoal • SCH L Adriano Manuel Raposo Gonçalves • SCH MQ Manuel António Vilar de Oliveira Valente • CMOR FZ Vítor Manuel Peixeiro.

FALECIDOS

• 435356 CALM M REF Fernando Emanuel Ribeiro dos Ramos • 151850 CMG EMQ REF João Alberto Pereira Tomaz • 392055 1TEN OTS REF António da Silva Pires • 264949 1TEN OTS REF António Moita Gurrana • 435356 SMOR CM REF Manuel Valente

Evangelista • 201848 SAJ CM REF António Augusto Rebouta • 387855 SAJ T REF Vítor Manuel Correia • 212769 SAJ H REF Rui Manuel Alcântara Ferreira • 307753 SAJ Q REF Rafael Nunes Liberato • 269751 SAJ CE REF José Manuel de Oliveira • 454557 SAJ TF REF Jeremias Marta dos Santos • 16370 SAJ H REF Carlos Baltazar de Jesus Franco • 532058 1SAR CM REF Ramiro Bata-lheiro Grilo • 233374 CAB A REF Manuel Candido Teixeira Gonçalves • 708179 CAB FZ REF António José Abrunhosa Cardoso • 171781 CAB M REF Valter dos Anjos Fidalgo • 36021874 FAROL-CHEFE APO QPMM João Pimentel Viera da Silveira • 3604751 FAROLCHEFE APO QPMM Joaquim de Almeida Boiça • 32008067 GUARDA 1CL-PEM APO QPMM Joaquim Francisco do Rosário • 33002557 AG 1CL REF QPPM Francisco Andrade de Medeiros.

CONVÍVIOS

NRP COMANDANTE SACADURA CABRAL | CINQUENTENÁRIO DA ENTREGA

A fragata *Comandante Sacadura Cabral*, último dos 4 navios da classe, foi aumentada ao efetivo dos navios da Armada em 26 de julho de 1969, na Base Naval de Lorient, França.

Passados 50 anos sobre essa efeméride, os oficiais integrantes da sua 1ª guarnição (sendo o mais antigo o então Imediato, hoje o CALM Ribeiro dos Ramos) cumpriram um programa de dignidade adequada à memória desse importante evento. Assim, no dia 29 de maio aqueles Oficiais foram recebidos na Direção de Faróis (DF) pelo Subdiretor, em representação do Diretor, onde visitaram o Museu de Faróis e assistiram a uma apresentação sobre a história, atividade e objetivos daquela relevante estrutura da Autoridade Marítima Nacional (AMN). Em seguida, os oficiais “Sacadores” deslocaram-se, numa embarcação da AMN, ao Farol do Bugio, o que, para a esmagadora maioria, constituiu uma “estreia” absoluta.

O programa encerrou com um almoço no restaurante do *Centro Náutico de Paço de Arcos*.



DESTACAMENTO DE FUZILEIROS ESPECIAIS Nº5 | ANGOLA 1963-65



Realizou-se no passado dia 15 de junho, na Escola de Fuzileiros, o encontro anual dos Fuzileiros do DFE 5. O programa constou de uma missa em homenagem aos fuzileiros mortos em combate e

de uma visita ao Museu do Fuzileiro.

O encontro contou com a presença de familiares e amigos e decorreu em ambiente de *sã camaradagem*.

NRP COMANDANTE ROBERTO IVENS | 49º ANIVERSÁRIO

Comemora-se no dia **26 de outubro** o 49º aniversário (1970/1972) da guarnição do NRP *Comandante Roberto Ivens*. O convívio terá lugar na “Quinta Boas Novas”, Rua do Alto do

Índio nº 72, Sobreda da Caparica.

Marcações: TLM 933 828 184; 968 142 379; 966 425 491; 962 800 918.

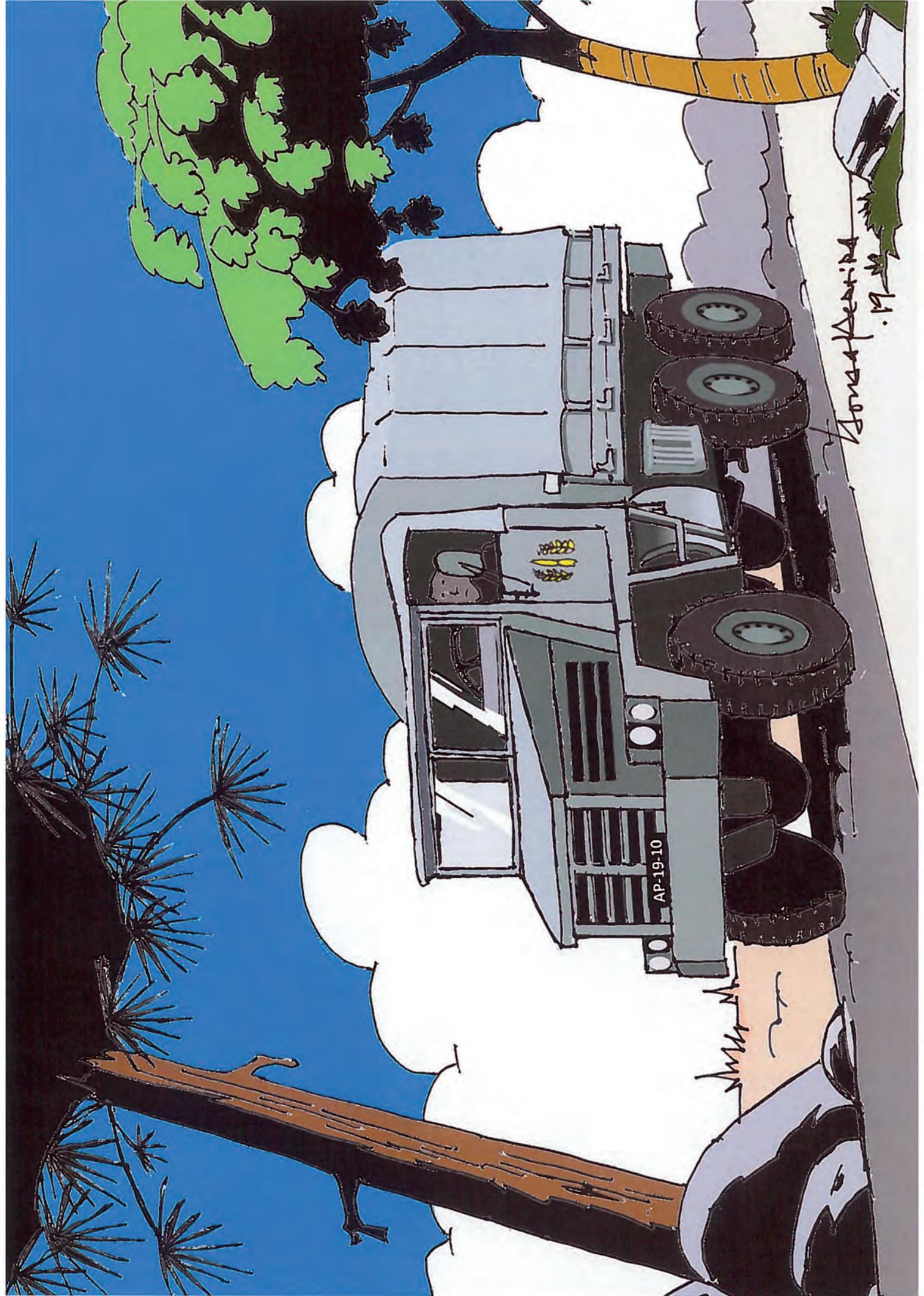
FERNÃO DE MAGALHÃES E O CONHECIMENTO DOS OCEANOS

XVI SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

19 A 21 NOVEMBRO 2019

ACADEMIA DE MARINHA





Donna Keating
1988

AP-19-10