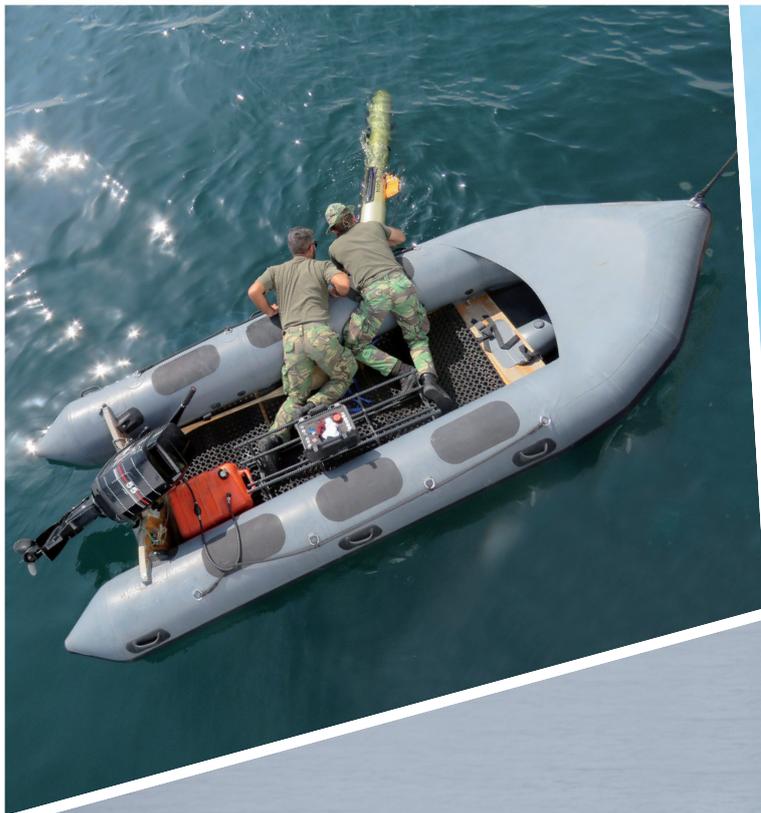


Nº 545 • ANO XLIX
NOVEMBRO 2019
MENSAL • €1,50

A Revista da ARMADA



EXERCÍCIO REP (MUS)

2019

MAGALHÃES – 500 ANOS
DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO

AUGUSTO EDUARDO
NEUPARTH

RELÓGIOS DE SOL
NA MARINHA



PERISCÓPIO

A Marinha
na cerimónia militar comemorativa do Dia do EMGFA e nomeação de D. Nuno Álvares Pereira
como seu patrono, em 3 de setembro de 2019.



SUMÁRIO

- 02** Periscópio

- 04** Strategia (52)

- 06** Exercício REP (MUS) 19

- 07** EUROMARFOR – Entrega de Comando / Exercício GABIAN 19.3

- 08** Nova Missão nos Grandes Bancos da Terra Nova

- 14** Academia de Marinha

- 15** Direito do Mar e Direito Marítimo (26)

- 22** Liderança: Motivar para a ação num ambiente positivo

- 24** *Robotics Exercise (REX19)*

- 25** Notícias

- 26** Convívios

- 27** Vigia da História (112)

- 28** Estórias (53)

- 29** Novas Histórias da Botica (80)

- 30** Serviço & Saúde (9)

- 31** Saúde para Todos (69)

- 32** Desporto

- 33** Quarto de Folga

- 34** Notícias Pessoais / Convívios

- CC** Naus de Pedra em Lisboa

MAGALHÃES – 500 ANOS DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO **10**



11 AUGUSTO EDUARDO NEUPARTH



RELÓGIOS DE SOL NA MARINHA **18**



Capa

REP (MUS) 19
Exercício de experimentação de sistemas não tripulados



Revista da ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 545 / Ano XLIX
Novembro 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

A ECONOMIA DO MAR E A SEGURANÇA MARÍTIMA

*“Aucune économie moderne ne peut être durablement conçue sans appui océanique”,
André Vigarié, La Mer et la Géostratégie des Nations (1995)*

*“Maritime security today is becoming a wider, broader concept than it was in the past”,
Geoffrey Till, Seapower: A Guide for the Twenty-First century (2004)*

Conforme abordei no artigo do mês passado, as marinhas sempre tiveram um grande foco na proteção do comércio marítimo e, conseqüentemente, dos interesses económicos dos respetivos países, nomeadamente daqueles cuja economia tem uma grande dependência do mar. No caso nacional, essa dependência nem sempre é percebida ou, sequer, reconhecida. Todavia, a realidade é que cerca de 76% da população nacional vive nas regiões costeiras, aproximadamente 90% dos turistas que nos visitam procuram a proximidade ao mar e quase 70% das nossas importações chegam por via marítima, incluindo a totalidade do petróleo e cerca de 2/3 do gás natural que consumimos. O mais recente relatório económico anual da União Europeia (UE) sobre a economia azul (*The 2019 Annual Economic Report on the EU Blue Economy*) refere que a economia do mar portuguesa representou, em 2017, quase 4,1 mil milhões de euros (cerca de 2,4% do Valor Acrescentado Bruto) e empregou aproximadamente 180 mil pessoas (cerca de 4% do emprego nacional). Esse relatório sublinha, ainda, que o valor da economia azul portuguesa aumentou 44,3% entre 2009 e 2017, enquanto a economia nacional, no seu todo, cresceu “apenas” 8,5% no mesmo período.

Neste quadro, importa não descuidar as ameaças à segurança marítima, que podem ter um impacto nessas múltiplas atividades, afetando negativamente a população e a economia nacionais. Por isso mesmo, a tradicional missão de vigilância e patrulhamento dos espaços marítimos tem vindo a alargar o seu âmbito, passando a incluir outras tarefas ligadas, por exemplo, à proteção dos recursos marinhos e à repressão de ilícitos no mar. Isso levou ao surgimento do conceito de segurança marítima, que enquadra esse tipo de tarefas, mas que ainda não se encontra claramente definido.

Para isso, contribui o facto dessa expressão abarcar dois conceitos que têm diferente enunciação em língua inglesa: *maritime safety* e *maritime security*. A primeira pode ser definida como a proteção do domínio marítimo (e a limitação dos efeitos) face a perigos, danos ambientais, riscos ou perdas, tanto acidentais como naturais. Já a *maritime security* corresponde à proteção do domínio marítimo contra ameaças ou atos ilícitos intencionais. Assim, o cerne da *safety* é o dano, enquanto o da *security* é a intenção em causar dano. No nosso país, é comum adotar-se uma conceção lata de segurança marítima, que inclui as vertentes de *safety* e de *security*, o que se justifica pelo facto de ambas serem essenciais aos equilíbrios de ordem económica, social e política, bem como à segurança nacional.



Fragata Álvares Cabral participando na operação ACTIVE ENDEAVOUR de combate à proliferação de armamento e ao terrorismo no mar.

Abro aqui um parêntesis para referir que, por uma questão de clareza conceptual, seria extremamente conveniente adotar designações diferentes para cada um dos conceitos acima referidos e, nesse âmbito, considero que a melhor opção seria empregar o termo *salvaguarda* para *safety* e o termo *proteção* para *security*, deixando a designação *segurança marítima* para o conceito enquadrador, *i.e.*, para o conjunto da *safety* e da *security* (ou seja, da *salvaguarda* e da *proteção*).

Voltando à questão da inexistência de uma definição consensual para a segurança marítima, a maioria dos autores tem colmatado essa lacuna adotando uma abordagem (decorrente das conceções securitárias de Arnold Wolfers) que define a segurança marítima como a ausência de ameaças aos interesses marítimos.

Neste texto, adota-se essa abordagem e, por uma questão de sistematização, consideram-se as ameaças identificadas em 2008 no relatório do Secretário-Geral das Nações Unidas sobre os oceanos e o direito marítimo (*Oceans and the law of the sea – Report of the Secretary-General*), o qual identifica sete tipos de ameaças: (1) pirataria e assalto à mão armada, (2) atos terroristas, (3) tráfico ilícito de armas de destruição maciça, (4) tráfico ilícito de narcóticos, (5) contrabando e tráfico de pessoas pelo mar, (6) pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, e (7) danos intencionais e ilegais ao ambiente marítimo. Vejamos, então, de

forma muito breve, em que consistem essas ameaças, referindo, quando aplicável, os impactos em Portugal.

Pirataria e assalto à mão armada

A pirataria marítima e o assalto à mão armada ameaçam afetar o regular fluxo do transporte por mar, sendo particularmente preocupantes em zonas como o Golfo da Guiné, o Golfo de Áden, a costa da Somália, o estreito de Malaca ou o estreito de Singapura. Este flagelo mundial não pode deixar de constituir uma grande preocupação para Portugal, até porque o registo internacional de navios da Madeira é já o terceiro maior registo da UE, em número de navios e em tonelagem, contando com mais de 650 navios de comércio.

Atos terroristas

Até agora, os atos terroristas em ambiente marítimo não têm tido a mesma frequência, nem as mesmas consequências, que os ataques perpetrados em terra. Porém, importa ter presente o impacto, potencialmente devastador, que poderá ter um ato terrorista contra um superpetroleiro ou contra um navio de cruzeiro, com mais de 5000 passageiros e cerca de 3000 tripulantes a bordo. Até porque a história já regista ataques terroristas bem-sucedidos, entre outros, ao contratorpedeiro americano *Cole* (2000), ao superpetroleiro francês *Limburg* (2002), ao navio filipino *SuperFerry 14* (2004) e ao petroleiro japonês *M Star* (2010). Além disso, os terroristas que atacaram Bombaim, em 2008, chegaram à cidade por mar, o que evidencia outra possibilidade de aproveitamento do ambiente marítimo para atos terroristas, a que importa acrescentar, também, o risco de ataques terroristas a infraestruturas portuárias ou plataformas petrolíferas.

Tráfico ilícito de armas de destruição maciça

A proliferação de armamento explora todas as formas de transporte possíveis, designadamente por via marítima, como mostraram, entre outras, as situações: do navio *So San*, que transportava mísseis para o Líbano (2002); do navio *BBC China*, que levava componentes para o fabrico de armas nucleares para a Líbia (2003); do navio norte-coreano *Kang Nam I*, que transportava armas para Myanmar, tendo regressado à Coreia do Norte para evitar ser abordado (2009); e do navio mercante *Light*, suspeito de transportar componentes para mísseis para Myanmar e que recusou a abordagem pelo USS *McCampbell*, mas foi forçado a regressar à Coreia do Norte (2011).

Tráfico ilícito de narcóticos

O tráfico de narcóticos constitui uma ameaça ao tecido económico-social e, inclusive, ao próprio Estado, utilizando cada vez mais as rotas marítimas, como forma de colocar os estupeficientes nos seus mercados de destino, estimando-se que cerca de 70% da quantidade total de drogas capturadas decorra de apreensões no mar ou após transporte por via marítima. Naturalmente, a localização de Portugal coloca o nosso país numa posição central na luta contra o narcotráfico, especialmente daquele que tem origem na América do Sul e (usando, em muitos casos, países africanos como placa giratória) tem como destino final a Europa.

Contrabando e tráfico de pessoas pelo mar

O contrabando e o tráfico de pessoas pelo mar são problemas sérios que afetam, particularmente, os países da Europa meridional, por serem o destino almejado por milhares de pessoas oriundas de África e do Médio Oriente. Importa referir que esses problemas se manifestam em paralelo com a migração irregular por mar, que possui uma natureza diferente, mas que também

Fragata Corte-Real a efetuar escolta a navio mercante do programa alimentar Mundial da ONU com destino à Somália, protegendo-o da pirataria marítima.



apresenta desafios de monta no quadro da segurança marítima, nomeadamente no que respeita à salvaguarda da vida humana no mar e à busca e salvamento marítimo.

Pesca ilegal, não declarada e não regulamentada

A pesca ilegal, não declarada ou não regulamentada ameaça, não só a sustentabilidade dos oceanos e a biodiversidade, como também a viabilidade económica das populações ribeirinhas e a própria segurança alimentar. Embora a dimensão dessas atividades ilícitas seja – pela sua própria natureza – difícil de estimar, o relatório de 2016 da *Food and Agriculture Organization*, das Nações Unidas, refere que podem representar cerca de 26 milhões de toneladas por ano, correspondentes a mais de 15% das capturas de peixe anuais.

Danos intencionais e ilegais ao ambiente marítimo

Os danos ao ambiente marítimo incluem a poluição do mar, que é um problema particularmente importante, pois cerca de metade da produção mundial de petróleo circula por via marítima. Boa parte desse tráfego marítimo ocorre junto à costa e, em muitos casos, em pontos focais, como estreitos ou canais. Esse facto, aliado à crescente dimensão dos petroleiros, potenciam os riscos de incidentes e acidentes geradores de poluição, particularmente em espaços marítimos como os portugueses, caracterizados por elevada densidade de tráfego. Não é, por isso, de estranhar que dos vinte maiores derrames de petróleo em todo o mundo, quatro tenham ocorrido na costa ocidental da Península Ibérica: *Jacob Maersk*, em Leixões, em 1975 (88 000 tons.); *Urquiola*, na Corunha, em 1976 (100 000 tons.); *Aegean Sea*, na Corunha, em 1992 (74 000 tons.); e *Prestige*, na costa da Galiza, em 2002 (63 000 tons.).

Todas estas ameaças têm um elevado potencial de materialização nos espaços marítimos nacionais ou sobre o crescente número de navios mercantes com bandeira portuguesa. Isso obriga a um esforço de vigilância permanente e a uma atuação constante e proativa, no sentido de promover a segurança marítima, defendendo os interesses nacionais e contribuindo para a estabilidade global, a sustentabilidade dos oceanos e a biodiversidade.

Em resumo, a economia do mar e a segurança marítima são indissociáveis, o que significa que o investimento na segurança dos mares corresponde a um investimento estratégico na dinamização e na alavancagem da economia do mar e, consequentemente, num futuro mais próspero para os portugueses e para Portugal.

EXERCÍCIO REP (MUS) 19

O **Recognized Environmental Picture Atlantic Exercise Augmented by Maritime Unmanned Systems – REP (MUS) 19** – realizou-se, entre os dias 11 e 27 de setembro de 2019, ao largo da costa de Sesimbra e da península de Troia. Este exercício de experimentação de sistemas marítimos não tripulados é desde há dez anos organizado pela Marinha em parceria com o Laboratório de Sistemas e Tecnologia Subaquática da Universidade do Porto e o Centre for Maritime Research and Experimentation (CMRE, ex-NURC) da NATO. A edição deste ano integrou a Iniciativa Maritime Unmanned Systems, da NATO, e contou com a participação de dezenas de empresas nacionais, internacionais e universidades, cujos protótipos/equipamentos foram testados em contexto real no mar de Portugal.

EXPERIMENTAÇÃO

O exercício REP(MUS) trouxe a Portugal, com a ajuda da academia e das indústrias, conjuntos inovadores de sistemas de controlo remoto, ou seja, meios com a capacidade acrescida, que foram operados e testados. Este avanço tecnológico permite chegar mais longe com poucos recursos, ampliar capacidades não só no mar, mas também no meio aéreo e nas operações em terra e, assim, garantir o compromisso que a Marinha tem para com o país, face a hipotéticas ameaças.

Foi criado um Centro de Experimentação no Ponto de Apoio Naval (PAN) de Troia e as diversas unidades navais receberam a bordo várias equipas que testaram e realizaram exercícios experimentais diários com os seus equipamentos. Toda a ação decorreu em planos de missão específicos, delineados pelo Comando Naval, em função dos requisitos de cada cenário operacional – preparado para integrar as várias agências, empresas e universidades, em conjunto com os meios e recursos navais.

A Marinha participou no exercício com a fragata *Álvares Cabral*, o navio patrulha *Figueira da Foz*, os navios hidrográficos *Almirante Gago Coutinho* e *D. Carlos I*, a lancha hidrográfica *NRP Andrómeda*, as lanchas de fiscalização rápida *Pégaso* e *Cassiopeia*, o submarino *Tridente*, um Destacamento de Mergulhadores Sapadores vocacionado para a guerra de minas, uma Força de Fuzileiros e o Destacamento de Ações Especiais. Foram envolvidos 850 militares e civis da Marinha portuguesa e de dez países aliados e contabilizadas 1146 horas de navegação.

No dia 20 de setembro, o NRP *D. Carlos* e o NRP *Álvares Cabral* receberam a bordo o Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Mendes Calado, o grupo de Adidos Militares acreditados em Portugal e convidados nacionais e internacionais. Tiveram oportunidade de assistir a uma demonstração das capacidades dos meios navais e dos veículos não tripulados ao serviço da Marinha, nomeadamente uma simulação de resgate apoiada pelo Destacamento de Ações Especiais (DAE) do Corpo de Fuzileiros, com o apoio de lanchas e veículos aéreos não tripulados, coordenados e controlados a partir do Centro de Operações no PAN Troia, e a resposta de diversas unidades navais às ameaças dos “drones” na zona operacional do exercício.

O REP (MUS) 19 leva o nome da Marinha Portuguesa aos quatro cantos do mundo como “casa” de um importante exercício NATO.

CEOV

Na sequência deste grande exercício da NATO com sistemas não tripulados, a Marinha Portuguesa revelou a existência da Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados (CEOV), criada em outubro de 2017.

A CEOV compreende cerca de doze militares da Marinha, de vários postos e classes, com experiência variada e que compar-



Foto SAJ A Ferreira Dias



tilham interesse e paixão pela engenharia e tecnologia. A célula responde diretamente/é orientada pelas diretivas do COMNAV.

Esta célula, enquanto iniciativa estratégica de transformação do setor operacional da Marinha Portuguesa, acelera a adaptação a um mundo em rápida mudança onde as ameaças são ilusórias, disseminadas, e assimétricas por natureza.

O “DIA SEGUINTE”

Por volta das 06h00 do dia 1 de outubro, um dos protótipos desenvolvidos pela CEOV foi colocado no rio Sado, junto ao PAN, com o objetivo de realizar a primeira travessia costeira de um navio não tripulado militar autónomo movido inteiramente a energia renovável.

Em cerca de 12 horas o *drone* marítimo realizou a travessia planeada – sair de Troia, fazer a barra do Sado, dobrar o Cabo Espichel, rumar ao porto de Lisboa e subir o Tejo até ao Alfeite – percorrendo 47 milhas náuticas. O protótipo foi acompanhado/monitorizado pelo NRP *Cassiopeia* que garantiu a sua segurança levando a bordo uma equipa técnica da CEOV.

A navegação totalmente autónoma deste *drone* assinala o primeiro teste de utilização de uma embarcação não tripulada da Marinha, movida a energia solar.



Colaboração do **COMANDO NAVAL**



EUROMARFOR

ENTREGA DE COMANDO | EXERCÍCIO GABIAN 19.3



O NRP *Corte-Real* largou da Base Naval de Lisboa (BNL) a dia 12 de setembro para participar no exercício GABIAN 19.3 e na Cerimónia de Entrega do Comando da Força Naval Europeia (EUROMARFOR), em Toulon. A bordo seguiam 185 militares, incluindo o destacamento de helicópteros *Redbull*, duas equipas de segurança, uma equipa de mergulho e uma equipa médica.

Ainda a montante da ponte 25 de Abril aterra a bordo o helicóptero Lynx MK95, elemento intrínseco às últimas missões do navio. O trânsito para águas francesas foi caracterizado por um programa de treino interno, que teve como objetivo integrar os novos elementos a bordo, incrementar proficiências das diversas equipas de bordo e testar graus de prontidão e resposta.

Já em águas francesas, o navio participou no exercício francês GABIAN 19.3 que contou com a participação de meios navais e aéreos de diferentes marinhas aliadas – França, Itália e Portugal. Este exercício, na sua génese, teve como objetivo o incremento da prontidão e proficiência das guarnições e a interoperabilidade entre elas, em ambiente de operações navais. As séries realizadas contaram com dezenas de navios e aeronaves, focando-se



especialmente nas áreas da defesa aérea, tiro, operações com helicópteros, navegação, manobra e marinharia.

Após o exercício, o navio atracou na Base Naval de Toulon, no período de 18 a 20 de setembro, tendo recebido a visita do CEMA, ALM Mendes Calado (que jantou na câmara de oficiais, ocasião singular para uma salutar partilha de experiências), e do COMNAV, VALM Gouveia e Melo.

A Cerimónia de Entrega do Comando da EUROMARFOR foi realizada a bordo do porta helicópteros anfíbio Francês *Tonnerre*, no dia 19 de setembro. Após um biénio ao Comando da EUROMARFOR, o VALM Gouveia e Melo passou o testemunho ao seu congénere francês, o Vice-almirante D'escadre Jean-Philippe Rolland. A cerimónia contou com a presença do Presidente do Comité Militar da União Europeia, de Chefes de Estado-maior e de representantes militares e diplomáticos dos países constituintes da força. A fragata portuguesa marcou presença com um bloco de 21 militares.

A EUROMARFOR é uma força marítima multinacional, não permanente, constituída por quatro nações – Portugal, Espanha, França e Itália. Está, porém, aberta à participação de outros países pertencentes à União Europeia. Os seus meios podem ser empregues num amplo espectro de missões, tais como na Gestão de Crises, na Segurança Cooperativa e na Segurança Marítima. Ao participar com meios navais na EUROMARFOR o país está a honrar o quadro dos compromissos assumidos de defesa e segurança cooperativa e coletiva; os navios não só apoiam a ação externa do Estado, mas também representam Portugal nas organizações internacionais de que faz parte.

A 24 de setembro, no final de 289 horas de missão, que constituíram uma excelente oportunidade de treino, partilha de conhecimento e integração dos novos elementos a bordo, somaram-se 241 horas de navegação, 10 horas de voo por parte do helicóptero orgânico e 2524 milhas náuticas percorridas. Atracado na BNL, o navio prepara já a próxima missão, o exercício Dynamic Mariner-Flotex 19, com início marcado para 5 de outubro.

Colaboração do COMANDO DO NRP CORTE REAL

NOVA MISSÃO NOS GRANDES BANCOS DA TERRA NOVA



Guarnição do NRP Viana do Castelo e os três inspetores

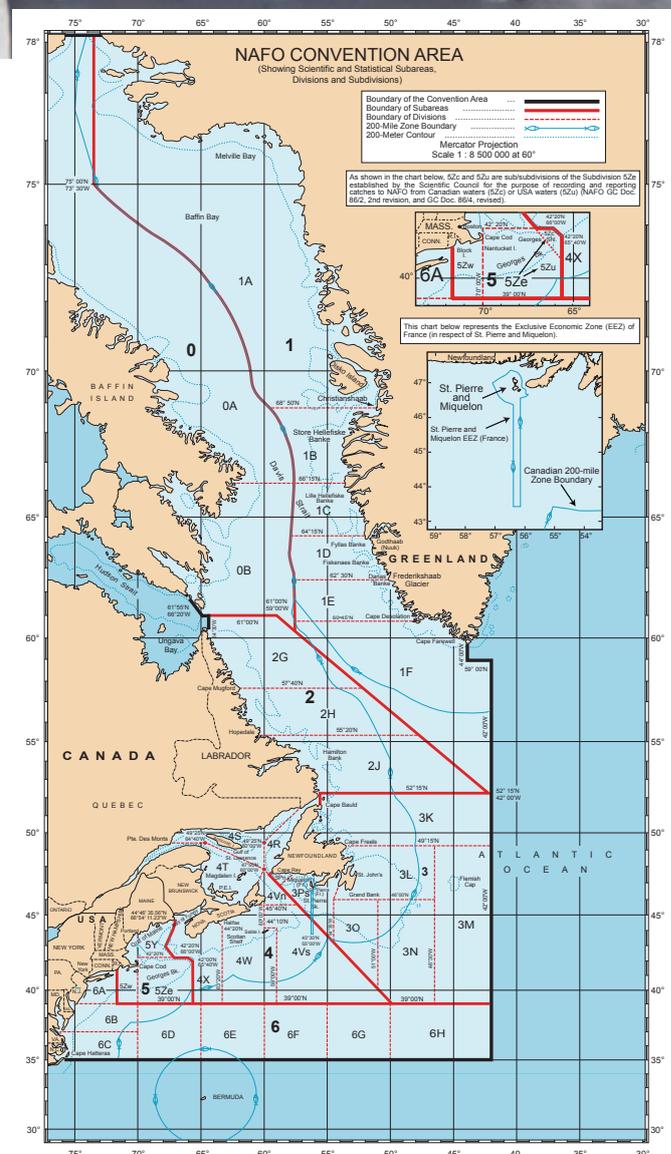
NAFO

Criada em 1949, a *International Commission for the Northwest Atlantic Fisheries* (ICNAF) reuniu várias nações que partilhavam a preocupação (com base em dados científicos) com a preservação das várias espécies de peixe existentes no Noroeste do Atlântico. Após 30 anos de atividade acompanhando, entre outros desenvolvimentos, o aumento da jurisdição dos estados costeiros até às 200 milhas, a ICNAF deu lugar à *Northwest Atlantic Fisheries Organization* (NAFO).

A área de convenção da NAFO abrange uma parte significativa do Oceano Atlântico incluindo a Zona Económica Exclusiva (ZEE) dos Estados Unidos da América, do Canadá, da Gronelândia e de St. Pierre e Miquelon. Pese embora a área convencionada contemple aquelas ZEE, a NAFO apenas atua para além das 200 milhas.

A União Europeia (UE) é parte contratante em várias organizações regionais de pesca, nomeadamente na Convenção para a Cooperação Multilateral de Pescas no Atlântico Nordeste (NEAFC), bem como no Atlântico Noroeste (NAFO). O quadro legal é o do Regulamento (CE) nº 1386/2007 do Conselho, de 22 de outubro de 2007, que estabelece medidas de conservação e de execução aplicáveis na área, baseado na Convenção sobre a Futura Cooperação Multilateral nas Pescarias do Atlântico Noroeste (Convenção da NAFO). Esta Convenção, regulada desde 1 de janeiro de 1979, tem vindo a sofrer alterações com vista à sua ratificação, em prol da salvaguarda do ecossistema marinho.

Os países comunitários que detêm quota de pesca nas áreas NAFO, têm a responsabilidade de exercer um esforço de fiscalização nessas áreas, em períodos com duração variável. Portugal detém uma quota de alguns espécimes na área da NAFO, pelo que assume anualmente as suas tarefas de controlo e fiscalização por um período de 30 dias consecutivos. A pedido da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), a Marinha Portuguesa vem disponibilizando para o efeito uma unidade naval, com a sua guarnição e o conhecimento alargado sobre o mar e a região. Os modernos Navios de Patrulha Oceânicos (NPO) da classe *Viana do Castelo* têm-se revelado à altura, mostrando ser meios robustos e com grande capacidade de manobra, adequando-se perfeitamente à missão numa zona oceânica onde, predominantemente, o mar se mostra revoltoso e capaz de testar a resistência de quem nele serve.



A MISSÃO

O NRP *Viana do Castelo* largou da Base Naval de Lisboa (BNL) na manhã de 1 de setembro para rumar aos Grandes Bancos da Terra Nova e assim dar início à missão NAFO 2019 – apoio à atividade de fiscalização na área NAFO.



Durante a missão, que decorreu até 30 de setembro, estiveram embarcados cinquenta elementos, nos quais se incluem um médico naval, dois mergulhadores, um elemento coordenador da Agência Europeia de Controlo das Pescas (EFCA), dois inspetores da DGRM e um inspetor da Estónia.

A missão NAFO 2019 encontra-se integrada no Plano de Ação Conjunta (*JDP – Joint Deployment Plan*), sob coordenação da EFCA e em colaboração com a DGRM. Os NPO garantem assim o necessário apoio e suporte aos inspetores da EFCA em águas internacionais, permitindo que estes conduzam ações de fiscalização e monitorização nos 2.700.000 Km² da NAFO.

Para a plena consecução dos objetivos definidos, há que planejar a realização das ações de fiscalização baseando-se em diversos tipos e fontes de informação. Há que ter em conta os fatores meteo-oceanográficos (apoio prestado pelo COMAR e IH) *versus* posição geográfica dos contactos de interesse (informação derivada da capacidade satélite); e uma constante troca de informação entre a equipa de inspetores e o comando do navio, para a condução da navegação e a execução das ações de fiscalização.

Após um início um pouco atribulado – uma avaria obrigou a uma inopinada mas breve escala em Ponta Delgada, Açores, para obviar à respetiva reparação – o NPO *Viana do Castelo* entrou finalmente na área NAFO “3M” a 10 de setembro.

A atuação no mar da Terra Nova revela ser um desafio constante ao nível do pessoal e material, devido às condições meteorológicas particulares da região. Nesta altura do ano, este local é ponto de passagem assídua de depressões e tempestades tropicais com origem mais a Sul (no Golfo da Guiné ou ao largo de Cabo Verde), associadas a episódios de ventos intensos e mar alteroso. Há assim que monitorizar continuamente a evolução das condições meteorológicas e planejar a navegação em conformidade.

Como consequência do caminho tomado pelos furacões DORIAN e HUMBERTO e pelas tempestades GABRIELLE, JERRY e KAREN, o agravamento das condições meteo-oceanográficas condicionou a atuação do navio e a consequente realização de ações de vistoria a bordo das embarcações de pesca. Só a 12 de setembro, véspera da chegada a *St. John’s* (Canadá), foi possível realizar a primeira das três fiscalizações realizadas durante a permanência na área NAFO.

Associada às condições de mar adversas, a dispersão geográfica dos contactos de interesse reportados pelo inspetor coordenador condicionou, em larga medida, a aproximação, deteção e abordagem dos alvos, limitando o número total de fiscalizações.

ESCALA LOGÍSTICA: ST. JOHN’S

Na manhã do dia 13 de setembro, o navio atracou no porto de *St. John’s*. Tal como tem vindo a acontecer em anos anteriores, à nossa espera encontrava-se o Vice-cônsul Honorário de Espanha, Sr. Jean Pierre Andrieux, que mostrou ser um anfitrião incansável.

A história do porto de *St. John’s* é indissociável da história das campanhas da frota portuguesa de pesca à linha do bacalhau no

mar da Terra Nova e na Gronelândia. Foi, até ao início dos anos 70, porto de abrigo para milhares de pescadores portugueses, e paragem obrigatória para o reabastecimento de isco fresco, mantimentos, água e combustível.

Ainda hoje a visita a *St. John’s* se reveste de significado especial, pela carga emocional e pela relevância histórica da ligação desta terra longínqua a Portugal. A guarnição participou nas singelas, mas repletas de significado, homenagens ao pescador português Dionísio Esteves (tripulante do lugre bacalhoeiro Santa Maria Manuela, um dos muitos navios que pertenceu à “frota branca”) falecido em 1966 no mar da Terra Nova. Primeiro na Basílica de *St. John’s the Baptist* – com a leitura de um sermão em honra dos pescadores portugueses junto à imagem de Nossa Senhora de Fátima, ofertada pelos portugueses àquela basílica, e de um tributo ao pescador Dionísio Esteves, com acompanhamento musical executado por militares de bordo.

Seguiu-se a cerimónia de deposição de uma coroa de flores no monumento erigido no cemitério de *Mount Carmel* em honra de Dionísio Esteves e demais pescadores que pereceram nas águas dos Grandes Bancos.

A escala teve também um propósito logístico – a sustentação da missão, com o reabastecimento de água, combustível e géneros alimentares. Como já vem sendo hábito aquando das visitas de navios da Marinha Portuguesa a este porto, realizou-se a bordo uma receção que contou com a presença de entidades militares e civis locais (a comunidade local canadiana ainda hoje mantém fortes raízes com Portugal) que puderam deliciar-se com um conjunto de pratos e sobremesas tipicamente portuguesas. Um momento para o estreitar de laços entre as comunidades dos dois países.

CONCLUSÃO

Em trinta dias de missão, o NRP *Viana do Castelo* navegou mais de 500 horas e percorreu mais de 5800 milhas náuticas, realizou uma intensa patrulha e vigilância na área contribuindo para a proteção do ecossistema marinho e, consequentemente, para a salvaguarda de um desenvolvimento económico sustentável. Os dividendos são óbvios: a redução do impacto ambiental negativo que a pesca abusiva poderia acarretar numa região – os Grandes Bancos da Terra Nova – que hoje se constitui como importante fonte de alimento mundial.

À chegada à BNL, cada elemento da guarnição estava consciente não só do dever/missão cumprido – a patrulha e fiscalização nos Grandes Bancos da Terra Nova – mas também que o “seu” navio dera um importante contributo para manter viva a memória dos pescadores da “*Portuguese White Fleet*” – parte significativa da nossa história – e reforçar os laços existentes entre *Newfoundland and Labrador* e Portugal.

Colaboração do COMANDO DO NRP VIANA DO CASTELO

500 ANOS DA PRIMEIRA CIRCUM-NAVEGAÇÃO

INÍCIO OFICIAL DAS COMEMORAÇÕES



Fotos: SAU, ETC, Silva, Parracho

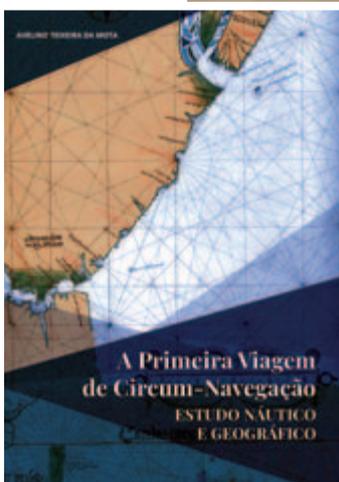
As comemorações do V Centenário da circum-navegação de Fernão de Magalhães arrancaram oficialmente no dia 20 de setembro, dia em que se celebraram exatamente 500 anos da partida da expedição de Sanlúcar de Barrameda. E começaram com uma reunião (a segunda) da Comissão Nacional para as referidas comemorações, no Museu de Marinha (MM), presidida pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, Prof. Dr. Augusto Santos Silva; nela foi feito um balanço das ações realizadas e projetadas as ações futuras.

O assinalamento da data prosseguiu, depois, no Pavilhão das Galeotas do MM, com o lançamento de um selo comemorativo, numa iniciativa conjunta entre Portugal e Espanha. Seguiu-se o “Fórum 500 anos de circum-navegação. Uma viagem pelo Legado de Magalhães”, com a presença de três reconhecidos académicos: o Professor Contente Domingues (Universidade de Lisboa), o historiador Juan Marchena (Universidade Pablo de Olavide de Sevilha) e a Professora Maria João Bebiano (Universidade do Algarve), que abordaram diversas perspetivas históricas e científicas do navegador português e da viagem que empreendeu, bem como a transição para o futuro dos oceanos e a premência do respeito ambiental pelo mar.

Numa perspetiva de alerta para as problemáticas ambientais, teve lugar a apresentação do Manifesto Jovem pela Sustentabilidade dos Oceanos e a assinatura, pela Ministra do Mar, Dra. Ana Paula Vitorino, da Declaração com a Comissão Oceanográfica Intergovernamental.

Seguiu-se a apresentação do livro *A primeira viagem de circum-navegação. Estudo náutico e geográfico*, uma reedição do trabalho do Almirante Teixeira da Mota, pela Comissão Cultural de Marinha. Trata-se da 2.ª edição da obra que, em 1986, foi publicada com o título: *O Regimento da Altura Leste-Oeste de Rui Faleiro. Subsídios para o Estudo Náutico e Geográfico da Viagem de Fernão de Magalhães*.

Teixeira da Mota, que embora a tenha concluído, não a publicou, deixou, porém, várias propostas de título, entre eles o desta reedição; de facto parece ser o mais adequado face ao conteúdo da obra.



Esta segunda edição mantém o texto central do estudo do então GMAR Teixeira da Mota, mas apresenta uma nova estrutura. Contém uma biografia do autor, integrando-o na historiografia do seu tempo, e uma apresentação da obra, efetuada pelo organizador da edição, o CTEN TSN-HIS Baptista Valentim. Inclui ainda transcrições de correspondência, três textos dispersos do VALM Teixeira da Mota sobre a Primeira Viagem de Circum-Navegação (os únicos que publicou em vida) e uma ilustração complementar à da primeira edição.

Este é um livro emblemático sobre os aspetos técnicos – o problema da longitude, a náutica, a cartografia, a geografia – da viagem que Fernão de Magalhães iniciou há 500 anos.

O programa prosseguiu com a apresentação, pela Dra. Ana Príncipe, da exposição “Marinheiros da Esperança”, um projeto que, já internacionalizado, reuniu desenhos feitos por crianças internadas em hospitais públicos em Portugal, Espanha e Itália, todos eles relacionados com a circum-navegação ou com Fernão de Magalhães.

O encerramento da cerimónia esteve a cargo da Banda da Armada e contou com a participação da cantora Dulce Pontes. Dos temas interpretados, sobressaíram como momentos altos da atuação o “Hino a Fernão de Magalhães” e a “Canção do Mar”.

Colaboração da COMISSÃO CULTURAL DE MARINHA

AUGUSTO EDUARDO NEUPARTH

(1859-1925)

ENGENHEIRO-HIDRÓGRAFO, MINISTRO E COMANDANTE OPERACIONAL

O presente ano de 2019 é particularmente rico em comemorações evocativas aquando aniversários (em números redondos – 50/100/150/200/...) feitos e ou descobertas científicas/industriais/geográficas/literários/artísticos em prol de um “alargar de horizontes” da Humanidade. É um ano também emblemático na lembrança de personalidades que tiveram um papel importante no desenvolvimento da Ciência. A título de exemplo dessas comemorações citam-se: o V Centenário da partida da Primeira Viagem de Circumnavegação; o Centenário das Observações do Eclipse Total do Sol (que validaram experimentalmente, pela primeira vez, a Teoria da Relatividade Geral de Einstein); o Centenário da União Astronómica Internacional; e os Cinquenta anos da primeira Viagem do Homem à Lua. No que se refere a personalidades, regista-se o V Centenário da morte de Leonardo Da Vinci e, na Marinha Portuguesa, evocam-se os 160 anos do nascimento do VALM Augusto Eduardo Neuparth, os 150 anos do nascimento e os 60 anos da morte do ALM Gago Coutinho. Este último oficial de Marinha veio a ficar célebre pela sua participação na primeira travessia aérea do Atlântico Sul, muito embora o seu legado abranja um conjunto de ações relevantes em diferentes campos científicos, com destaque para a Geografia, a Matemática e a Cartografia.

Augusto Eduardo Neuparth, figura esquecida da história científica portuguesa, insere-se no rol de oficiais de Marinha que estiveram ao serviço da modernização do país, no plano científico e técnico, e que edificaram as estruturas que irão perdurar na última fase do Império português (entre finais do século XIX e a segunda metade do século XX).

CARREIRA MILITAR

É neto do músico Eduardo Neuparth, um alemão de origem judaica que entrou na Península Ibérica integrado nos exércitos de Napoleão, e que se fixa em Portugal em 1814. Augusto Eduardo Neuparth, filho de Augusto Neuparth e Virgínia Júlia de Oliveira Basto, ambos dados à música, nasceu

em Lisboa a 11OUT1859. Será o mais velho de quatro irmãos. Após a morte do pai em 1887, os negócios de música, composição, edição e venda de instrumentos musicais transitaram para a sua mãe e para o irmão Júlio, em sociedade com Ricardo António Filgueiras. Mais tarde, o Salão Neuparth viria a dar origem à editora *Valentim de Carvalho*. Augusto Eduardo Neuparth



Foto Arquivo Histórico da Marinha

em Lisboa a 11OUT1859. Será o mais velho de quatro irmãos. Após a morte do pai em 1887, os negócios de música, composição, edição e venda de instrumentos musicais transitaram para a sua mãe e para o irmão Júlio, em sociedade com Ricardo António Filgueiras. Mais tarde, o Salão Neuparth viria a dar origem à editora *Valentim de Carvalho*. Augusto Eduardo Neuparth nunca viria, aparentemente, a interessar-se por música, ou pelo negócio familiar da venda de instrumentos e edições musicais. Após ter estudado nas Escolas Politécnica e do Exército, assenta praça na Marinha com vinte anos, em 1879, no posto de aspirante. Conclui o curso da Escola Naval dois anos mais tarde, sendo promovido a GMAR a 07NOV1881. Como elemento de guarnição embarcou em diversos navios – nas canhoneiras *Tavira*, *Tejo*, *Rio Lima* e *Rio Sado*, no vapor *Guiné*, nas corvetas *Bartolomeu Dias*, *Duque da Terceira* e *Rainha de Portugal*, nos transportes *Índia* e *África*, na fragata *D. Fernando II* e *Glória* e no couraçado *Vasco da Gama*.

Quando o jovem oficial Neuparth se encontrava embarcado na corveta *Rainha de Portugal*, então comandada pelo CTEN Guilherme Brito Capelo, integrou como

intérprete e secretário a expedição no rio *Zaire*, durante a qual foi assinado um acordo de paz e amizade – o Tratado de Simulambuco, rubricado a 01FEV1885 – colocando os povos locais (da atual Cabinda) sob proteção da Coroa portuguesa. Saliente-se ainda as missões de Neuparth às ilhas de Djeta, na Guiné, para libertar dois franceses, e ao Rio Nuno para resgatar um português encarcerado pelo régulo Yurá.

Neuparth foi promovido ao posto de CFR a 27NOV08. Dois anos mais tarde vai exercer funções como capitão do porto de Mormugão (1910-1913).

PERCURSO ENQUANTO HIDRÓGRAFO EM ÁFRICA

Augusto Eduardo Neuparth especializou-se em Hidrografia. Até ao final da sua longa carreira militar, esta será a área de estudos e de trabalhos em que estabelece e aprofunda contactos internacionais e participa em projetos científicos. Tendo obtido o respetivo diploma de engenheiro hidrógrafo, efetua de seguida numerosas viagens por Cabo Verde, Guiné, Angola e Moçambique. Ressalte-se as comissões de serviço nas colónias: na Estação Naval de Angola (1885), onde será promovido ao posto de 2TEN, a 30DEZ; em Cabo Verde (1888); e em Moçambique e no Índico (1896), já promovido a 1TEN (21NOV1889).

Regressado da Estação do Atlântico Sul, a 24FEV1896, Neuparth apresentou-se no transporte *Índia*, tendo ficado adido ao Almirantado¹. Já no posto de CTEN (promoção de 28JUL1898), foi iniciado na Maçonaria – Loja Cruzeiro do Sul, nº 211, Lourenço Marques – a 02FEV1900, mas desligou-se dessa sociedade secreta ainda nesse ano, a 08DEZ.

De entre os numerosos trabalhos hidrográficos, geodésicos e topográficos que Neuparth efetuou – evidência da atividade técnica e científica desenvolvida em Angola e Moçambique, entre finais do século XIX e o início do século XX –, merecem relevo o reconhecimento hidrográfico de Cabinda, a triangulação da costa sul do rio Maputo, o traçado de um paralelo para a delimitação da fronteira sul de Lourenço Marques, o

reconhecimento do rio Maputo, desde a sua confluência com o Pongolo até Maxaéne, a triangulação e parte do levantamento topográfico e sondagem do porto de Lourenço Marques, e o traçado do caminho-de-ferro de Cabinda ao Chiloango.

PERCURSO ENQUANTO HIDRÓGRAFO NO ORIENTE

Uma síntese ou estudo sobre a “Hidrografia náutica na Índia durante o período português” não poderá deixar de se debruçar sobre a ação de Neuparth, “*que desempenhou um papel vital na moderna cartografia de Goa no primeiro quartel do século XX.*”²

Em DEZ1905 aporta a Goa ao comando da canhoneira *Rio Sado*. Engenheiro-hidrógrafo que revelava grande “*capacidade de iniciativa e conhecimentos técnicos profundos*”³, como resultado dos seus trabalhos hidrográficos apresenta o “*Estudo do Rio Mandovi*”, o trabalho mais completo até então efetuado sobre este rio do subcontinente indiano, efetuado com base em observações sistemáticas e na comparação e cruzamento de dados recolhidos desde 1881, que tinham como referência uma das cartas da costa ocidental indiana da autoria de Eaton W. Petley, na escala de 1:25,000, com 69 cm x 102 cm.⁴

Considera-se hoje que Neuparth “*marcou uma nova «era» no período final da carto-*



grafia e hidrografia portuguesas em Goa”.

⁵ Os trabalhos que levou a cabo primaram pela abrangência de matérias e áreas científicas tratadas, ao incorporarem levantamentos hidrográficos, campanhas de oceanografia, análises de meteorologia e marés, farolagem e ajudas à navegação, incluindo a sondagem do porto de Mormugão à escala de 1:2000, o estudo do rio *Zuari* em S. Lourenço e *Cartolim*, da barra do rio *Chaporá* e da baía de *Morgim*.

Mais tarde, estando Neuparth à frente dos serviços da Marinha de Goa e na sequên-

cia de um novo levantamento hidrográfico, todos esses trabalhos seriam compilados dando origem, em 1926, ao plano hidrográfico atualizado da baía da *Aguada* e da barra do rio *Mandovi*.

CARREIRA POLÍTICO-MILITAR

Registe-se ainda a passagem de Neuparth pelos Observatório Astronómico de Lisboa, Observatório Meteorológico *D. Luis*, Direção de Trabalhos Geodésicos e Secção de Faróis do Ministério da Marinha, que atestam as valências técnicas que possuía.

Quando regressa da Índia, em 1913, é colocado na Direção Geral de Marinha até ao final de 1914. Irá exercer as funções de Ministro da Marinha ao longo de praticamente um ano (FEV-DEZ14); num Governo chefiado pelo Dr. Bernardino Machado, manteria uma postura extrapartidária. O conjunto de medidas promulgadas por Neuparth, nos meses que esteve à frente do Ministério da Marinha, têm como objetivo adequar a atuação das forças navais portuguesas ao cenário de guerra, no mar e em terra, sobretudo em África e nas ilhas atlânticas.

Promovido a CMG a 05FEV1915, durante a Grande Guerra o Comte. Neuparth vai exercer o cargo de Capitão de Bandeira do vapor *Portugal*, em 1917, e o de comandante do cruzador *Vasco da Gama* (por inerência de funções nos Açores) em 1918.

Canhoneira Távira no rio Douro.





NESTE LUGAR DE
SIMULAMBUCO
FOI ASSINADO EM
1 DE FEVEREIRO DE 1885
O TRATADO QUE INTEGROU
O TERRITÓRIO DE CABINDA
NA NAÇÃO PORTUGUESA

Padrão erigido no local da assinatura do Tratado de Simulambuco.

Embora tal seja por vezes referido, Neuparth não é conivente com a revolta dos marinheiros (07/08 JAN1918) que irrompe a bordo do cruzador *Vasco da Gama* e que tem como objetivo enfrentar o Governo sidonista. Quando a revolta é debelada, o Presidente Sidónio Pais vai confiar tarefas de maior responsabilidade a Neuparth – a 23MAR1918 é nomeado Comandante em Chefe dos Serviços da Defesa Marítima dos Açores e encarregado de gerir diplomaticamente a instalação de uma base naval norte-americana em S. Miguel. Será promovido a CALM a 18ABR. Quando termina a sua comissão de serviço nos Açores, é colocado na Direção Geral de Marinha (DGM) a 01NOV1918, onde ascende ao cargo de diretor a 08JAN1919 e onde permanece até 08JAN1920. Entretanto, a 23MAI1919 alcança o topo da carreira com a patente de VALM.

Dirige a 4ª Direção da DGM no período 30ABR-11NOV. A 11NOV1920 é nomeado Presidente da Comissão Permanente Liquidatária de Responsabilidades, comissão de serviço que se prolonga até 26OUT1921. Foi empossado como Intendente de Marinha a 18FEV1922 e, nessas funções, acompanhou o Presidente António José de Almeida na sua viagem por mar ao Brasil nesse ano, prestando ali importantes serviços, tendentes a firmar mais o valor das nossas relações com a República Brasileira. Permanece como Intendente até 31MAI1924 mas, entretanto, é nomeado: por despacho ministerial (07DEZ1922) para fazer parte do júri junto do Tribunal Misto Militar Territorial e de Marinha no julgamento do Coronel Maria Coelho, (um dos implicados nos dramáticos acontecimentos da Noite Sangrenta de 19 para 20OUT1921); e ainda presidente

do Tribunal de Marinha (em 1923), no processo que envolvia o CFR Octávio Augusto de Matos Moreira.

Em 1924 toma posse como Diretor Geral de Marinha. A 11JUL1925 integra a Comissão Consultiva da Marinha Mercante e, a 12AGO1925, a Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional.

FOLHA DE SERVIÇOS

Augusto Eduardo Neuparth tinha na sua folha de serviços diversos louvores e condecorações, fruto de uma longa carreira militar pontuada de missões, direções, estudos e cargos de comando ao serviço do país. Possuía as medalhas: militar de bons serviços, prata (1896); de oficial da antiga, nobilíssima e esclarecida Ordem de S. Tiago, do mérito científico, literário e artístico (1898); de oficial da Ordem Militar de S. Bento de Avis (1899); de comendador da Ordem Militar de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa (1908); de Filantropia e Caridade, cobre (1908 e 1913); de assiduidade de serviços no Ultramar, prata (1909); de serviços distintos no Ultramar (1909); de comportamento exemplar, ouro (1918); das campanhas do Exército Português “no mar 1916-1918” (1919); de Grande Oficial da Ordem Militar de Avis (1919); Grã-cruz da Ordem Militar de Avis (05OUT1920); das campanhas do Exército Português, ouro “Moçambique 1914-1918”; Grã-cruz da Ordem de Saint-Charles (conferida pelo Príncipe Alberto I do Mónaco); militar de bons serviços, ouro (1919); e a Comenda da Legião de Honra (concedida pelo governo francês em 1922).

A homenagem no número da revista mensal *A Pesca Marítima*, dedicada a Augusto

Neuparth, salienta o papel do VALM na adesão de Portugal ao Conselho Internacional das Investigações pelas secções de Oceanografia, e ao Conselho Permanente Internacional para a Exploração do Mar. De facto, Neuparth teve uma ação importante na aquisição do navio oceanográfico *Albacora*, no auxílio que procurou junto de industriais para o Aquário *Vasco da Gama* e na atenção e cuidado que consagrou ao progresso dos estudos científicos das pescas. Relevante os passos decisivos na consolidação da Oceanografia pelo VALM Neuparth⁶, em particular na Oceanografia biológica, que tinha como objeto de estudo a exploração racional dos recursos marinhos e a forma de melhorar as condições de pesca.

O VALM Augusto Eduardo Neuparth faleceu em Lisboa a 24AGO1925. O Parlamento, na sua sessão de 10DEZ1925, aprovou um voto de profundo sentimento pela morte do VALM Augusto Eduardo Neuparth.

Carlos Valentim
CTEN TSN-HIST

Notas

¹ Augusto Eduardo Neuparth, Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, Livro Mestre de Oficiais D fl. 144.

² Adelino Rodrigues da Costa; Carlos M. Lemos, *Hidrografia náutica na Índia durante o período português*, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 2004, p.18.

³ Idem, *ibidem*, loc. cit.

⁴ India, West Coast Sadashivgad Bay, including Port Karwar and Beitkul Cove, surveyed by Navigation Lieutenant Eaton W. Petley, RN 1880 (G254:6/5), National Maritime Museum, Greenwich, London. Em linha: <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/549750.html> (Consulta a 28 de junho, 2019).

⁵ Adelino Rodrigues da Costa; Carlos M. Lemos, *Op. cit.* p.19.

⁶ “A Oceanografia entre nós”, A. Ramos da Costa, p. 148.



ACADEMIA DE MARINHA

PRESIDENTE DA REPÚBLICA CONDECOROU JOHN P. CANN CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA DA MARINHA AMERICANA

Em cerimónia realizada a 5 de setembro no Palácio de Belém, o Presidente da República e Grão-Mestre das Ordens Honoríficas Portuguesas, Professor Marcelo Rebelo de Sousa, conferiu ao Capitão-de-mar-e-guerra John Pearce Cann, de nacionalidade americana, o grau de Comendador da Ordem do Infante D. Henrique.

É investigador convidado e professor jubilado de Estudos de Segurança Nacional na Academia de Fuzileiros dos EUA e doutorado em Estudos de Guerra pelo King's College de Londres, onde, em 1996, defendeu a tese *“Contra-insurreição em África – O Modo dos Portugueses fazerem a Guerra. 1961-1975”*, publicada em Portugal. Seguiram-se outras publicações com destaque para a sua obra *“A Marinha em África – As Campanhas Portuguesas em Águas Interiores de 1961 a 1974”*, editada pela Academia de Marinha em 2015, e recentemente *“Os Fuzileiros em África 1961-1974”*.

De salientar que o enorme interesse demonstrado pelo Professor Cann no estudo das campanhas Portuguesas em África, nomeadamente em Angola, Guiné e Moçambique, começou durante o desempenho de funções militares no Estado-Maior



Foto Presidência da República

do Comando da Área Ibero-Atlântica da NATO, em Oeiras, pela proximidade com alguns militares que participaram nessas campanhas portuguesas em África.

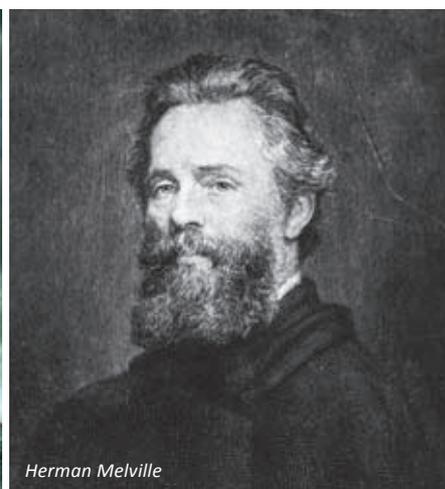
É Membro Associado da Classe de História Marítima da Academia de Marinha desde 2005.

MOBY-DICK UMA INSÓLITA EPOPEIA MARÍTIMA AMERICANA

No âmbito das celebrações do bicenténario do nascimento de Herman Melville, foi apresentada no Auditório da Academia de Marinha, em 24 de setembro, uma comunicação intitulada *“Moby-Dick, uma insólita epopéia marítima americana”*, tendo sido orador o Académico Mário Avelar.

Para o conferencista, a História e a Cultura americanas têm sido marcadas por um impulso épico, logo desde os primeiros momentos da ocupação do espaço pela colonização europeia de Leste para Oeste, originando, no imaginário americano, “a figura do pioneiro, do herói da fronteira e, a partir da segunda metade do século XIX, do cowboy” e simultaneamente as designações de *“Terra Prometida, da Fronteira, da Regeneração individual, do aristocrata natural”*.

Contrariamente, diz o Professor Mário Avelar, *“Herman Melville escreve «Moby-Dick», um romance épico voltado para o mar. Será aí que aqueles tópicos emergem num intenso diálogo*



Herman Melville

com a memória cultural ocidental, e com a sua vertente cristã, em particular”.

PRINCÍPIOS DE DIREITO MARÍTIMO

OS CASE STUDY DOS NAVIOS “CHEM DAISY” E “BETANZOS” PARTE I

No quadro funcional do exercício da Autoridade Marítima Local (AML), e considerando a amplitude de situações que envolvem a aplicação de mecanismos específicos do Direito Marítimo aplicado, assumem particular importância – como já analisámos e estudámos noutros trabalhos¹ – as questões relativas a transferência de propriedade de navios mercantes em situação de acontecimento de mar. Tal processo envolve, entre outros aspectos, mudança de registo e de bandeira, privilégios creditórios e sua prova, dívidas à tripulação, incumprimento de obrigações das tripulações, incumprimento de seguros marítimos, questões de *security*, mecanismos preventivos de eventual derrame poluente, obstáculos ao abastecimento de combustível, bem como os instrumentos jurídicos e técnicos relativos à salvaguarda dos pressupostos de segurança marítima, especificamente, de *safety*. Ao longo das últimas décadas, foram muitos, e materialmente muito significativos, os casos que conheceram resolução em sede da AML, sendo de acrescida utilidade, pelo impacto que tiveram até em termos de interesse público e de comunicação social, avaliar os factos mais prementes respeitantes aos navios “CHEM DAISY” (Horta, 2016), e “BETANZOS” (Lisboa, 2018); é tal o que faremos em dois artigos.

O tema é, igualmente, muito relevante, porquanto estas situações vêm permitindo aos juristas consultos que as estudam desenvolver e aperfeiçoar quadros eficazes de soluções, quer seja através de construções circunstanciadas em cumprimento dos regimes legais vigentes, quer seja por aplicação de matrizes e procedimentos já pensados para envolver factuais similares. Foi, aliás, assim, que desde o Séc. XIX se edificaram e desenvolveram instrumentos legislativos do foro marítimo, e consequentemente, as próprias premissas do Direito Marítimo aplicado.

O NAVIO “CHEM DAISY”

Quanto ao “CHEM DAISY”, de construção relativamente recente (2010), com pavilhão de Malta, o seu proprietário – White Daisy Shipping Ltd. – tinha sede na Turquia, existia um credor hipotecário (um banco do Bahrain), sendo o armador igualmente de nacionalidade turca, construção que, como é notório, não facilitava a abordagem jurídica ao caso e à situação, facto que foi desde logo verificável aquando da sua detenção no porto da Horta no decurso de uma inspecção pelo Estado do Porto², realizada pelos inspectores da Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), ou *Port State Control* (PSC) como é usualmente conhecida a actividade, tendo ainda decorrido uma inspecção pelas autoridades do Estado de Bandeira³ (Malta). A tripulação era composta, maioritariamente, por tripulantes turcos, e dois portugueses, encontrando-se já na altura em conflito laboral com o armador por não verem satisfeitos os pagamentos dos respectivos vencimentos, situação de instabilidade que facilmente se foi alastrando para com as autoridades locais (portuária e marítima) como óbvia forma de pressão, quadro que conheceu o seu ponto mais complexo

com a ameaça de abandono do navio, o que veio a acontecer mais tarde, bem como a negação de proceder à operação de trasfega de combustível que existia a bordo e que estava programada ocorrer.

A questão do abandono – cuja configuração jurídica ao abrigo da lei portuguesa é muito específica – foi aferida, mas o procedimento legalmente estabelecido não avançou porquanto a Autoridade Tributária não *recebeu* o navio em tal situação atendendo a que decorria a acção judicial para avaliação e decisão sobre os três pedidos de arresto do navio entretanto instaurados (pelo agente C.M.J. Rieff & Filhos, pelos tripulantes e ainda pelo banco credor hipotecário). É útil sublinhar que, ao abrigo da lei de Malta – lei da marinha mercante, artigo 42º –, os credores hipotecários estão habilitados a proceder à venda do navio, mecanismo que potenciou a urgente necessidade de uma solução, uma vez que, além da questão jurídica substantiva, o navio poderia ficar acostado por um alongado período de tempo, com os – muito significativos – custos logísticos e portuários inerentes a uma tal situação.

Com o precipitar dos acontecimentos, e devido à intensa pressão, ocorreram ameaças mais graves por parte da tripulação, o que obrigou a uma intervenção mais premente e incisiva da Capitania do Porto. Na visita a bordo participaram o Comando Local da Polícia Marítima da Horta, o representante legal da tripulação em Portugal – porquanto foi em território português que foi interposta a acção judicial com vista à satisfação dos créditos laborais –, e representantes da autoridade portuária, face ao espaço jurisdicional em causa. A intervenção da AML, naquela fase, incidiu primordialmente em matéria de *security*, face à necessidade de garantir a segurança de pessoas e bens, bem como promover e preservar o meio marinho; ou seja, accionar o modelo policial adequado ao potencial impacto criado pela ameaça dos tripulantes, bem como assegurar que o combustível era descarregado do navio sem quaisquer incidentes, o que não se revelaram tarefas fáceis atenta a postura incisiva e de grande intransigência da tripulação, agravada por um quadro de profundo desgaste psicológico.

Sobre a tripulação, é de referir que tanto o capitão como alguns dos elementos desembarcaram logo após a detenção do navio no âmbito da inspecção do PSC, tendo o navio ficado entregue ao imediato, sendo este assistido, no comando, pelo 2.º engenheiro, o qual estava a acusar um evidente e público desgaste emocional, o que poderia ter implicações gravíssimas, atento o facto do desembarque do combustível ter que ser por ele dirigido/coordenado. Atenta a envolvente de profunda e latente instabilidade bem como o arrastar da situação sem um desfecho previsível no tempo, proceder-se ao desembarque do combustível poderia tornar-se numa tarefa de elevadíssimo risco – ainda estavam nos tanques do navio cerca de 450 toneladas –, o que acabou por ser atenuado devido ao facto de terem resultado efeitos positivos das negociações com o representante da tripulação, tendo os tripulantes aceite efectuar a descarga do combustível.

Completada a trasfega em segurança do combustível, tornou-se premente resolver a questão do desembarque integral da tripulação remanescente (com os consequentes inconvenientes que daí advinham para o navio), bem como a nomeação do Capitão do Porto como fiel depositário do navio, à ordem do processo laboral movido pela tripulação contra o armador pelo pagamento dos salários em atraso (que continuou a correr termos em território nacional). Entretanto, surgiram novos actores, designadamente os credores internacionais do proprietário do navio, inclusive com registo de crédito hipotecário sobre o navio, registado em Malta⁴, que passaram a interagir e dialogar com as autoridades nacionais – e com a AML em particular – no âmbito da resolução da situação. Isto é, se por um lado se avançava na prevenção dos mecanismos de segurança, por outro acrescia, notoriamente, a complexidade jurídica do caso.

Quando soube da situação em que se encontrava o navio, aquele credor internacional interpôs uma providência cautelar – e respectiva acção – com vista à obtenção, como veio efectivamente a acontecer, da decisão judicial que impôs o arresto. É útil sublinhar que este arresto, embora decidido em momento posterior ao outro exarado no âmbito do processo laboral interposto pela tripulação, não veio subalternizar a posição detida pelo credor internacional, uma vez que, nos termos da Convenção de Bruxelas – sobre créditos marítimos – os créditos internacionais registados prevalecem sobre os demais, podendo norma similar ser encontrada no artigo 578º do Código Comercial Português.

Resulta do que vem aferido que, ao fim de relativamente pouco tempo, a AML teve que gerir – à entrada dos meses de Inverno – uma situação envolvendo um navio com problemas de máquina, sem tripulação, com dois credores, no âmbito de dois processos judiciais, e com uma latente questão com a autoridade portuária do porto da Horta devido ao imprevisível desfecho da situação e do tempo a cais que isso poderia ocasionar.

Quanto à nomeação do Capitão do Porto da Horta como fiel depositário, tal decisão judicial foi contrariada pela AML com base sustentada nos dois processos (o movido pela tripulação e no accionado pelo credor internacional). Com efeito, atendendo àquelas que são as obrigações jurídicas decorrentes do exercício de tal *função* – manutenção, guarda e preservação do bem arrestado, bem como as despesas associadas ao exercício da *função* quando está em causa um bem móvel sujeito a registo com a dimensão do “CHEM DAISY (85 metros de comprimento e 12,6 de largura) –, suscitou-se ao Tribunal a escusa, uma vez que o Capitão do Porto/Comandante Local da PM não podia alocar pessoal da PM para a vigilância do navio, porque já era (e é) escasso para a prossecução de todas as competências da AML, para além das potenciais despesas que teria que suportar, saindo as verbas dos cofres do Estado. O facto é que, num dos processos, o Tribunal não aceitou a escusa solicitada, sendo que no outro aceitou o pedido, tendo procedido à sua substituição por outro fiel depositário.

Não obstante o Tribunal não ter aceite a escusa do Capitão do Porto da *função*, foi, precisamente, o facto desta autoridade ser o fiel depositário que acabou por acelerar o desfecho do processo envolvendo o navio. Curiosamente, o Estado de Bandeira, à excepção da inspecção efetuada, nunca respondeu às inúmeras solicitações efectuadas pela AML, nem deu quaisquer sinais de pretender colaborar com as autoridades nacionais com vista a resolver este assunto, nem mesmo quando o navio passou para o âmbito jurídico do novo proprietário que procedeu ao seu armamento e o pretendeu apresentar a inspecção com vista a ser libertado pela Capitania do Porto. Este tipo de *comportamento* é um quadro factual relativamente usual quando está em causa a efectiva verificação do *vínculo substancial* que a Convenção das Nações Unidas



sobre o Direito do Mar – pelo nº 1, do seu artigo 93º – impõe que exista entre o Estado e os navios registados na sua bandeira.

Com o desembarque da tripulação, que ocorreu, no imediato, a seguir à trasfega do combustível, o navio passou, aparentemente, a estar numa situação jurídica de abandono⁵, porque ficou sem tripulação, sem agente de navegação e sem qualquer comunicação por parte do Estado de Bandeira. No entanto, a efectiva entrada em cena do credor internacional – representado por um escritório de advogados na Turquia que, por sua vez, era representado por um outro escritório de advogados em Lisboa –, induziu a que o desfecho da situação passasse a depender de mais um diálogo, tornando mais complexa a *unicidade* de acção em termos de resolução do caso.

Factualmente, o navio encontrava-se numa zona do porto que oferecia menos perigo, porque era a mais resguardada dos efeitos adversos do tempo, estava arrestado à ordem de dois processos judiciais, um pela tripulação do navio para ver satisfeitos os vencimentos, e o outro pelo credor internacional, para não ver diminuída/perdida a garantia real que detinha (inclusive registada no pavilhão da embarcação). Continuava, porém, a constituir um perigo real para o porto e para o meio marinho por causa das condições meteorológicas e oceanográficas que, naquela altura do ano, se fazem sentir na ilha do Faial – as quais podiam, a qualquer momento, potenciar uma situação de sinistro com consequências absolutamente imprevisíveis para o regime do porto –, pelo que importava procurar, no imediato, uma solução.

Ora, foi precisamente por representar um efectivo perigo para a segurança de pessoas, bens e meio marinho – porque se encontrava sem tripulação que pudesse zelar pela sua manutenção e integridade – que o “CHEM DAISY” passou a constituir um encargo para o Capitão do Porto, enquanto autoridade marítima. Já enquanto fiel depositário, o Capitão do Porto tentou, igualmente, encontrar uma solução com os representantes do credor internacional, inclusive a mais grave que esteve em cima da mesa que foi de determinar a *deslocalização* em segurança do navio do porto da Horta para outro porto no Arquipélago ou mesmo no Continente, onde estaria melhor resguardado das condições adversas sentidas na Ilha. Tendo em consideração que o período mais crítico das condições meteorológicas adversas já se estava a fazer sentir – e ainda não se estava nos meses de Inverno –, a hipótese real do navio ser movimentado para um porto seguro no Continente surtiu efeito, porquanto foi, precisamente, a partir dessa data que o credor internacional informou que estava em negociações com um operador insular para este comprar o navio,



peelo menos pelo valor da garantia, e iniciar a respectiva operação. Contudo, faltava ainda providenciar a contratação de uma tripulação que velasse pelo navio, e bem assim diligenciar no sentido do levantamento das detenções decretadas no âmbito das inspecções realizadas, sendo que, quanto a estas, efectuadas que foram as correcções às inconformidades verificadas, o navio foi dado como apto pelos inspectores da DGRM, para poder voltar a navegar e operar, uma vez que de Malta não se verificou essa diligência.

Considerando que o credor internacional se comportava como o autêntico proprietário do “CHEM DAISY”, qualquer linha de acção que o Capitão do Porto – enquanto garante pela segurança de pessoas e bens, mas também como fiel depositário – pretendesse assumir teria que ter a concordância daquele, uma vez que o navio, apesar de arvorar um pavilhão, em momento algum Malta colaborou com as autoridades nacionais no sentido de desbloquear posições, à excepção das inspecções iniciais ao navio.

Foi, pois, neste contexto, de alguma pressão por parte do Capitão do Porto, que o credor internacional anunciou que um operador açoriano pretendia adquirir o navio, e que pretendiam saber como operacionalizar a transferência de propriedade e respectivo registo de pavilhão. Assim, e a partir do momento em que foi encontrado um comprador para o navio, o credor internacional chegou a acordo (extrajudicial) com a tripulação do navio, a favor da qual fora decretado o primeiro arresto, tendo o valor dos salários sido assumido por aquele, com conseqüente pedido de desistência da acção interposta pela tripulação, por inutilidade. Com a extinção da acção interposta pela tripulação do navio, também a providência cautelar intentada pelo credor internacional foi extinta, atenta a inexistência em Portugal de mais credores e o facto de gozarem de *garantia hipotecária internacional* que os habilitava como proprietários.

O inquérito determinado pelo Capitão do Porto nos termos da lei foi, naturalmente, incisivo em todas estas questões, e constituiu uma base averiguadora extremamente reveladora dos vários vectores materiais que foi necessário aferir, aprofundar e, no aplicável, concluir.

Resolvidas as questões judiciais, e encontrado um interessado para o navio, esta fase, que se caracterizou por alguma celeridade, decorreu perante o Capitão do Porto, enquanto autoridade pública e anterior fiel depositário do navio, sendo que a própria transferência de propriedade do navio para a Transinsular ocorreu na sua presença – enquanto AML e *conservador do registo patrimonial marítimo* –, na Capitania do Porto, com a entrega das

chaves e da documentação do navio ao novo proprietário, o qual já havia pago a respectiva aquisição.

O navio passou assim a ser propriedade da Transinsular, e encontra-se, desde essa data, a operar sob a denominação “SÃO JORGE” – foi, aliás, o primeiro navio-tanque da frota daquela empresa –, com bandeira nacional, mas com registo no Registo MAR⁶. Na sequência da transferência de propriedade, e conseqüente registo em Portugal, o registo em Malta foi, obviamente, anulado.

Esta sequência factual e toda a complexidade jurídica descrita é – não obstante a brevidade com que vem enunciada neste artigo (obviamente alguns aspectos não foram referidos) – por demais erudita no sentido de se perceber o benefício público e a extrema utilidade funcional que, para um Estado morfológicamente marítimo como o Português, sujeito a múltiplas situações de acontecimentos de mar ou casos prementes de sinistro e/ou detenção, tem a AML, e a sua característica e *modelar multifuncionalidade* de ser uma autoridade de segurança da navegação, de inquérito, de registo patrimonial marítimo e, no conjunto institucional *articulado* com uma Polícia, ser ainda, como comandante local de polícia, autoridade de polícia e de polícia criminal. Não entender isto, significa, tão só, uma preocupante e inquietante ausência de percepção histórica, jurídica e organizacional.

O caso do “CHEM DAISY” foi, não obstante as dificuldades que caracterizaram todo o processo, absolutamente linear no que é revelador de uma correcta percepção do que significa, juridicamente, uma Autoridade Marítima.

Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

CTEN TSN-JUR Alexandra Lima
Chefe da Unidade de Sinistros e Protecção do Meio Marinho (da DIRJUR)

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

Notas

¹ Entre outros, ver “Direito Comercial Marítimo”, Luís da Costa Diogo e Rui Januário, QuidJuris, 2008.

² A matéria das inspecções pelo Estado de Bandeira e Estado do Porto – este último *edificado*, a nível nacional, pelo Decreto-Lei nº 195/98, de 10 de Julho, sendo o regime actualmente regulado pelo Decreto-Lei nº 61/2012, de 14 de Março, alterado pelo Decreto-Lei nº 27/2015, de 6 de Fevereiro – já foi objecto da nossa análise em diversos artigos, a saber (entre outros): “O Controlo de Navios pelo Estado do Porto. O acesso e permanência nos portos”, Luís da Costa Diogo, Parte I, ANO CXXVIII (1999) VOL OUT-NOV, e Parte II, ANO CXXIX (1999), VOL ABR-JUN; “A Nacionalidade do navio e o princípio do Estado de Bandeira”, Luís da Costa Diogo, Revista da Armada, Fevereiro de 2018; “O Código ISPS e os novos caminhos de segurança nos navios e nos portos”, Luís da Costa Diogo e Velho Gouveia, Revista da Armada, Fevereiro de 2005.

³ As inspecções efectuadas pelo Estado de Bandeira inserem-se no quadro do que devem ser as competências destes Estados, conforme decorre das suas obrigações enquanto administrações marítimas responsáveis por promover a certificação de navios e assegurar que apenas possam navegar e exercer a sua actividade os navios em estrito cumprimento da legislação internacional sobre segurança marítima.

⁴ De acordo com a lei maltesa, e desde que a garantia esteja registada, o credor hipotecário goza dos mesmos direitos que o proprietário, comportando-se como se fosse o proprietário do navio.

⁵ Conceito utilizado quando – conforme resulta do estabelecido no artigo 17º do Decreto-Lei nº 201/98, de 10 de Julho, conjugado com o preceituado no artigo 8º do Decreto-Lei nº 64/2005, de 15 de Março – um navio deixa de ter tripulação, agente de navegação e permanece em território nacional por mais de 30 dias. Neste caso, verificados que estejam os pressupostos supra, e comunicado o facto ao Estado de Bandeira (no caso de se tratar de navio com registo não nacional), o bem é entregue à Autoridade Aduaneira para esta encetar o mecanismo de venda em processo judicial.

⁶ O Registo MAR é um registo de pavilhão nacional, efectuado em conformidade com a legislação e regulamentação internacional no âmbito da segurança marítima e preservação e protecção do meio marinho; contudo, não é exarado nas Capitánias dos Portos, onde é lavrado o registo de pavilhão convencional, mas outrossim num serviço dos Registos e Notariado na Zona Franca da Madeira, onde existe um regime fiscal mais favorável para os armadores que aí tenham uma qualquer representação com vista a atrair registos de navios.

RELÓGIOS DE SOL NA



Escola Portuguesa de Moçambique – Maputo



Escola de Tecnologias Navais – Alfeite



Relógio armilar situado no Hotel Pine Cliffs – Algarve. Basicamente um relógio equatorial, onde o nodo do gnómon é um orifício que produz a sombra (indicado pela seta na figura), que é projetada para um setor de cilindro, onde estão inscritas as linhas horárias e as curvas (neste caso semi-círculos) de declinação.

INTRODUÇÃO

Há cerca de 25 anos, o saudoso Comandante Estácio dos Reis convidou-me para pertencer a um *Grupo de Amigos dos Relógios de Sol*, por si fundado, cujo principal objetivo seria o estudo e catalogação destes indicadores do tempo, existentes no nosso país.

Do convívio daí resultante, as trocas de ideias e ações concretas tiveram consequências, tendo crescido o interesse pelo assunto em todos os membros do grupo.

Em mim, particularmente, surgiu a vontade de contribuir para um melhor conhecimento dos relógios de sol e do seu princípio de funcionamento, através da construção de alguns desses maravilhosos instrumentos, que nos fazem parar, acalmar e pensar.

Tendo-me a Revista da Armada dado a honra de me convidar para apresentar aos seus leitores esta temática, ligada à medição do tempo, tão fundamental para a nossa vida de mar, considerei que seria útil que o mesmo fosse explicado de maneira algo especulativa, de modo a eventualmente os motivar para melhor compreenderem e se interessarem por estes fascinantes, e aparentemente misteriosos, objetos.

UM POUCO DE HISTÓRIA

A necessidade de medição do tempo tem sido constante na história da humanidade, e cedo se recorreu ao regular movimento dos astros para medir esse tempo. O Sol foi intuitivamente considerado o mais adequado, sendo a sua sombra projetada numa superfície plana (ou curva) um dos primeiros indicadores do tempo.

O método mais divulgado inicialmente para efetuar determinadas observações astronómicas, foi através de uma estaca vertical cravada no solo, que passou a ter a designação de *gnómon* (palavra grega que significa “indicador”), cuja sombra variava o seu comprimento de acordo com a variação da *altura* do sol.

Foi este simples instrumento usado pelos diferentes povos também para medir o tempo pelo comprimento da sombra e não a sua direção. Por exemplo, para combinar um encontro, dava-se como referência um determinado valor desse comprimento, sendo naturalmente necessário ajustar se o mesmo correspondia à manhã ou à tarde.

MARINHA

Portanto o gnómon, que por vezes atingia elevadas dimensões, passou a fazer parte da paisagem de muitas cidades da Mesopotâmia, China, Índia, Grécia antiga e nas civilizações Inca, Azteca e Maia (Fig. 1). Note-se que na China, para limitar os perniciosos efeitos da penumbra ao redor da projeção da sombra do Sol proveniente do topo do obelisco (ou gnómon), optaram por colocar um aro circular nesse mesmo topo, pelo que a projeção da luz do astro era bem definida e de maior rigor.

Contudo no antigo Egíptio, o Faraó Thutmosis III (1501-1448) levava nas suas viagens um relógio de sol portátil que, embora utilizando o princípio do gnómon, tinha uma forma muito diferente. É este tipo de relógio considerado o mais antigo do mundo.

Era constituído por uma peça em pedra em forma de L, com cerca de 30 centímetros de comprimento, tendo nela justaposta, perpendicularmente, uma outra peça do mesmo material. Na peça que se colocava horizontalmente, como a Figura 2 mostra, eram gravadas linhas, de acordo com a variação da altura do Sol.

O instrumento era colocado na horizontal, orientado de modo a que a haste ficasse na direção oposta ao sol (segundo o azimute do astro naquele momento),

como indicado na figura. Note-se que as horas correspondentes a determinadas alturas do Sol variavam de dia para dia, de acordo com a variação da declinação solar ao longo do ano. De facto, este dispositivo, que projetava a sombra do sol através de uma barra horizontal, sobre uma superfície também horizontal, media a altura do Sol e não o seu ângulo horário, que, como veremos em seguida, será o que se pretende de um relógio de sol.

As informações originariamente obtidas pela sombra do astro-rei para um observador num determinado lugar da Terra tinham essencialmente funções de calendarização, dada a variação do comprimento ou direção da projeção da sombra, de dia para dia, de acordo com a variação da declinação do Sol. Permitia determinar o momento da máxima altura do Sol, ou o meio-dia local, e em consequência a direção Norte-Sul, as datas do solstício e do equinócio, a inclinação da eclíptica, etc.

É também importante notar que, já desde antes do século VI a.C., na Mesopotâmia, os Caldeus definiram a zona do céu que continha as órbitas aparentes do Sol e dos planetas (o zodíaco), o qual dividiam em 12 partes, assim como também em doze meses dividiam o ano, a semana

em 7 dias e as horas do dia em doze partes, que tinham necessariamente duração diferente ao longo do ano, devido à variação da declinação do Sol.

Continuando com esta pequena resenha histórica, assinalemos o uso no Egíptio, ainda no século V a.C., de relógios de sol portáteis, cujas características já evidenciam importante evolução. Além das linhas horárias, também tinham colunas que as intersetavam, que eram calculadas de acordo com a variação da declinação ao longo do ano. A Figura 3 esclarece o assunto. Note-se que tanto este como o anterior relógio egípcio portátil deverão operar-se orientando o lado produtor de sombra na direção do sol.

Outros tipos de relógios de sol foram desenvolvidos, especialmente no período da Grécia antiga, tendo em seguida sido muito usados durante o período do Império Romano. Da ocupação Romana da Península Ibérica restam os poucos vestígios de relógios de sol existentes em Portugal.

Foram os árabes os verdadeiros herdeiros e continuadores das ciências antigas, incluindo, naturalmente, a gnomónica grega, deixando-nos no período entre os séculos IX e XIV nada menos do que 15 obras sobre esta disciplina.

Terá sido Ali Abdul Hassan, um erudito marroquino do século XIII, autor de uma dessas 15 obras, quem introduziu a definitiva evolução do relógio de sol, aquela em que o gnómon passou a ser orientado no sentido da linha dos polos (portanto, perpendicular ao Equador celeste), o que permitiu o desenho de relógios de sol verdadeiramente rigorosos e astronomicamente corretos.

Tendo a cultura islâmica estado presente na Península Ibérica por mais de sete séculos, a ela devemos a introdução em Portugal da “gnomónica moderna”, que originou a existência no nosso país de inúmeros relógios de sol, que têm sido estudados e divulgados por muitas entidades, talvez influenciados pelas ações do *Grupo de Amigos dos Relógios de Sol*.

O PRINCÍPIO DE FUNCIONAMENTO DOS RELÓGIOS DE SOL

Vamos em seguida, muito brevemente, dar alguns elementos teórico-práticos sobre os princípios de funcionamento dos

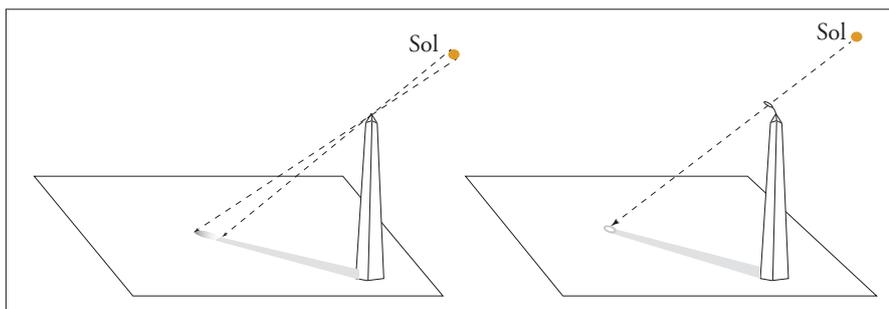


Fig. 1. Princípio do gnómon. Note-se que, dado o elevado diâmetro aparente do Sol, a sombra projetada pelo topo agudo do obelisco da esquerda é mal definida, devido às zonas de penumbra. Na China (à direita), optou-se por “obrigar” os raios solares a passarem por um aro circular, provocando no solo uma imagem bem definida. Este mesmo princípio foi usado no Ocidente na balestilha, quando usada de costas ao Sol.

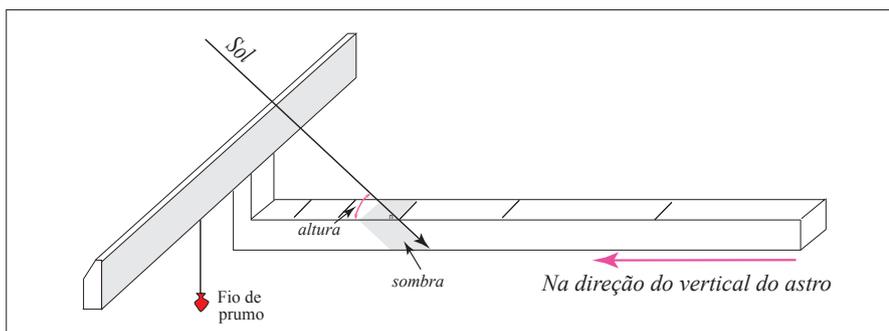


Fig. 2. Relógio de sol egípcio do tempo de Thutmosis III (séc. XV a.C.), o mais antigo relógio de sol conhecido.

mais vulgares relógios de sol “modernos”, que estão instalados um pouco por todos os locais habitados do mundo, atravessando todas as culturas, sendo admirados e apreciados pelo seu valor simbólico e histórico.

Para se compreender o princípio de um relógio de sol “moderno”, bastará imaginar que em qualquer lugar da terra, por exemplo a 45° de latitude norte, dispomos de um disco de material sólido, graduado, a partir do centro, com 24 raios equidistantes.

Atravessemos esse disco no mesmo centro, com uma haste rígida que lhe é perpendicular. A Figura 4 mostra esquematicamente uma das faces do disco, a sua graduação e a haste (que lhe é perpendicular), no centro.

Se orientarmos esse disco de modo a que a haste aponte o polo celeste norte (neste caso o nosso polo elevado), que está 45° acima do horizonte, o plano do disco ficará no plano do equador celeste, admitindo que não são de considerar, por desprezíveis, as questões de paralaxe.

Nestas condições, e admitindo que o sol, no seu movimento anual, está a norte do equador (tem declinação norte), a sombra da haste (que passaremos a designar por *gnómon*), percorrerá, sempre que haja sol, a face iluminada do disco (a que está, neste caso, virada para norte), à razão de 15° por hora. Ver Figura 5, onde se representa a esfera celeste para um lugar de 45° de latitude norte. Representámos também na figura, sobre dois círculos horários, o movimento do sol quando tem declinação zero (sol a azul), e quando tem a sua máxima declinação Norte (23° 27', sol a vermelho), e assinalámos as posições do seu nascimento (*nasc.*) e passagem meridiana superior (*p.m.s.*).

Nestas condições, com o sol a norte do equador (de 21 de março a 23 de setembro), a face superior é sempre iluminada e o gnómon produz sombra, sempre que haja sol.

Quando o Sol se encontra a sul do equador, é a face inferior do quadrante (que passaremos a designar por *mostrador*) que é iluminada, podendo a mesma ser utilizada desde que nela seja produzida uma graduação, que, no entanto, deverá ter um sentido inverso.

Além da hora, o relógio equatorial também pode dar uma ideia aproximada da data. De facto, o extremo norte do gnómon (que passaremos a designar por *nodo*), produz ao longo do dia uma sombra que desenha uma figura geométrica no mostrador, que no caso deste tipo de relógio de sol é uma circunferência. O raio dessa circunferência depende da altura a que está o nodo do quadrante (Fig. 6), pelo que esta

altura (ou o comprimento do gnómon) deverá ser escolhida de acordo com as dimensões que pretendemos dar ao quadrante.

A figura exemplifica o processo geométrico de calcular o raio do círculo referido (que se compreenderá facilmente), que passaremos a designar por *curva de declinação*. Essa curva está desenhada no mostrador (Fig. 4). Nestas condições, a sombra do nodo do gnómon produzirá um círculo, que corresponderá à data do solstício de junho.

Quaisquer outras datas poderão ser assinaladas, como por exemplo as datas de entrada do sol nos signos do zodíaco, ou a data comemorativa de determinado evento. Não se poderá evidentemente saturar o mostrador com demasiados grafismos.

OUTROS TIPOS DE RELÓGIOS DE SOL

Muitos outros tipos de relógios de sol se poderão calcular, desenhar e instalar, tendo em conta as possíveis posições do mostrador e respetivo gnómon, relativamente à direção N-S e ao horizonte.

Os relógios de mostrador horizontal e vertical são os mais vulgares, mas, dependendo da orientação do local de implantação, outros relógios serão possíveis. O relógio equatorial, que acabámos de analisar, além de ter outras interessantes variantes, que mais abaixo serão referidas, tem a importante característica de, a partir dele e do seu princípio geométrico, podermos desenhar instrumentos de outro tipo. Analisaremos com mais detalhe só um deles, o relógio horizontal, sendo que a conceção de todos os outros obedecerá aos mesmos princípios. Muitos deles, no entanto, são bastante mais complicados.

Antes de analisar como se obtém um relógio de quadrante horizontal, convirá, muito brevemente, referir que, sendo a velocidade com que o sol percorre a sua órbita, variável, devido à inclinação do eixo da terra e à natureza elítica da mesma órbita, a hora que o astro-rei nos dá (hora verdadeira) terá que ser corrigida, visto não ser uniforme. Além disso, há que obter a hora que está atualmente definida por acordos internacionais (hora legal).

Assim, para obter a hora legal, ter-se-á de converter a *hora verdadeira* do lugar em *hora média* do lugar através da *equação do tempo* e converter esta

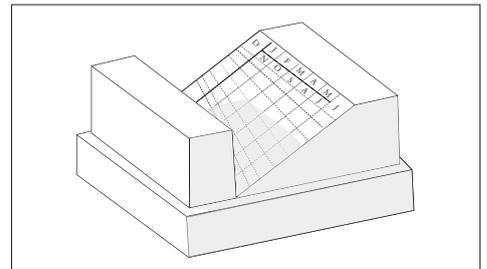


Fig. 3. Relógio de sol portátil egípcio do séc. IV a.C. Com o instrumento orientado na direção do Sol, a hora do dia, aproximada, era dada pela interseção dessa sombra com a coluna correspondente ao mês, sendo o dia interpolado.

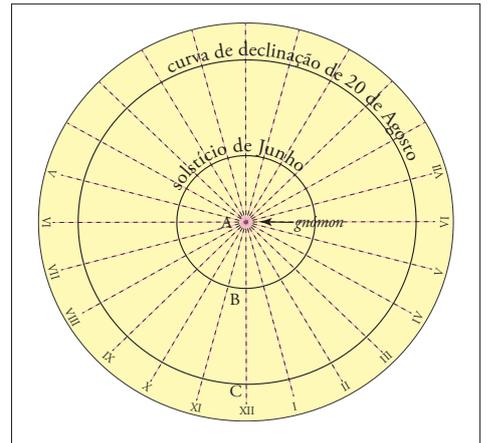


Fig. 4. Desenho da face norte de um quadrante de um relógio de sol equatorial, tendo inseridas duas curvas de declinação, obtidas graficamente. Ver Figura 6.

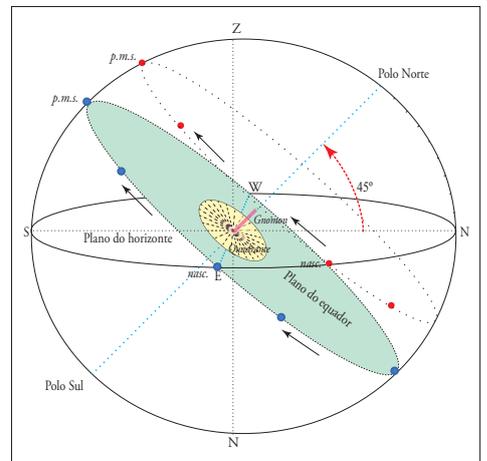


Fig. 5. Diagrama esquemático da esfera celeste no meridiano de um lugar de 45° N, e mostrador de relógio de sol equatorial.

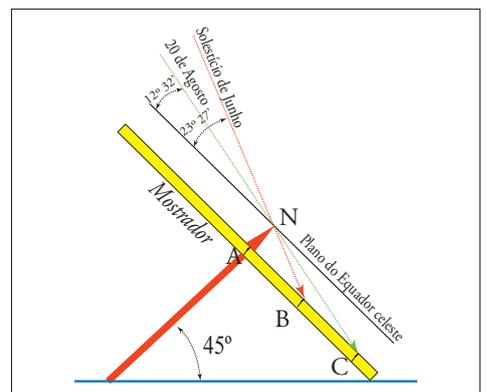


Fig. 6. Cálculo gráfico do desenho de duas curvas de declinação de um relógio de sol equatorial.

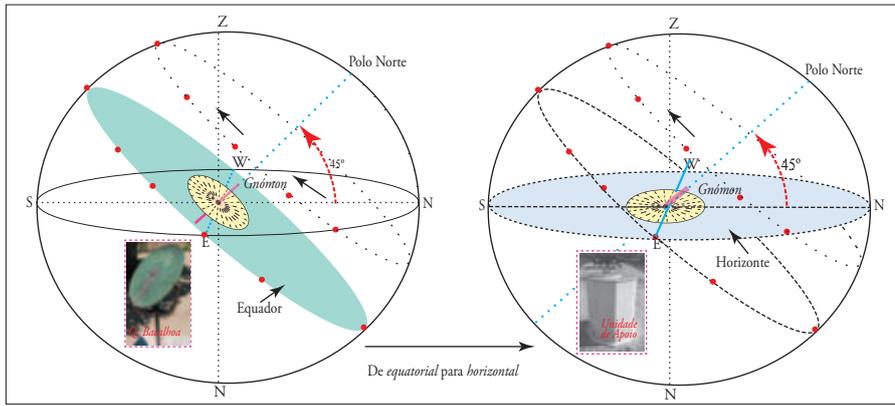


Fig. 7. Princípio geométrico do relógio horizontal idêntico ao equatorial, bastando colocar o quadrante no plano do horizonte e o gnômon no eixo norte-sul. Inseto, à esquerda, o relógio equatorial da Quinta da Bacalhoa e à direita o horizontal da Unidade de Apoio.

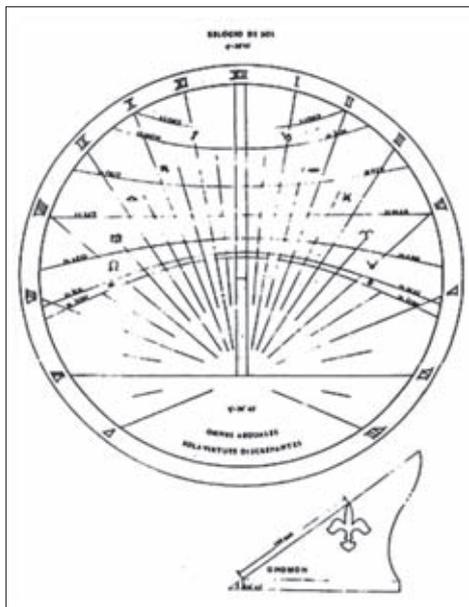


Fig. 8. In Caderno de Encargos ..., 1986.

última hora em hora média de Greenwich, através da longitude. A hora legal será dada pelo fuso correspondente, havendo ainda a considerar a hora de Verão no nosso caso concreto.

Vamos então analisar a Figura 7, onde se verifica que o relógio horizontal (à direita, na imagem) tem agora o mostrador no plano do horizonte do lugar, mantendo-se, no entanto, o gnômon a apontar para o polo norte celeste. As linhas horárias terão que ser calculadas de acordo com a latitude do lugar, e os cálculos que efetuámos

para o relógio instalado na Administração Central da Marinha produziram um mostrador como se vê na Figura 8.

Esta imagem foi incluída no *Caderno de Encargos* que fizemos em 1988 para o relógio que neste momento se encontra junto ao mastro erigido na Unidade de Apoio¹.

Como se pode observar, as linhas horárias correspondentes às horas verdadeiras, não estão agora separadas regularmente, mas sim afastadas entre si de ângulos que foram calculados trigonometricamente, tendo em conta a latitude do lugar, que na figura está inscrita na base do gnômon. Note-se também que o *nodo* do mesmo corresponde ao topo superior da flor de Lis (imagem em baixo, à direita), onde se fez uma incisão que produz sombra.

A sombra que esta incisão produz ao longo do dia sobre o mostrador vai percorrer o mesmo segundo uma hipérbole, designada por *curva de declinação*, que corresponde a determinado valor dessa coordenada do Sol. É esta informação que possibilita ao relógio dar-nos uma ideia muito aproximada da data.

Foram desenhadas sete dessas curvas, sendo três delas as correspondentes ao equinócio e aos dois solstícios, e as outras quatro as da passagem do Sol pelas datas de entrada nos signos do zodíaco, e que equivalem a datas do calendário². Na Figura 9, extraída do *Caderno de Encargos* já referido, ilustra-se o método

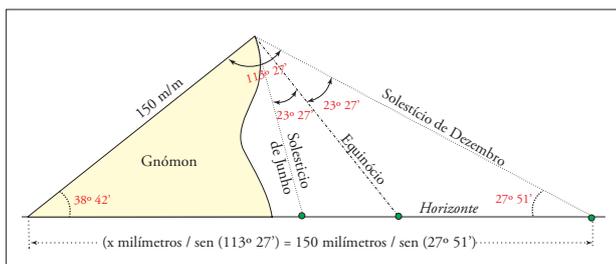


Fig. 9. Princípio da determinação dos pontos das curvas de declinação, na linha do meio-dia. No caso da figura, do ponto correspondente ao solstício de dezembro. Para o desenho das curvas, será feito por rebatimentos, sugere-se a leitura da obra de René Rohr referida na Nota 1 (pps. 127-129).

para determinar os pontos da *linha do meio-dia* onde as curvas de declinação cortam essa linha nos dias dos solstícios e do equinócio.³

Será interessante acen-tuar que, nos relógios de sol, é habitual inscrever-se uma máxima latina, sendo muito vulgar a expressão *Carpe*

Diem (aproveita o dia, ou não desperdices o tempo), tendo nós escolhido para o da Administração Central de Marinha, *Omnes Aequalis, Sola Virtute Discrepans* (Os Homens São Todos Iguais, Só A Virtude Os Distingue) (ver Figura 8, parte inferior do mostrador).

RELÓGIOS DE SOL NA MARINHA

A fim de dar um breve exemplo de outros tipos de relógios de sol, que se baseiam, naturalmente, nos mesmos princípios dos que acima referi, vejamos imagens de relógios por mim desenhados, instalados em organismos da Marinha e noutros locais.

A leitura do *Caderno de Encargos* já referido, a dos excelentes estudos de René R. J. Rohr e de Newton e Margareth Mayall acima citados, e ainda a do excelente trabalho (*Relógios de Sol*) de Nuno Crato, Susana Mettelo de Nápoles e Fernando Correia de Oliveira, serão muito úteis para quem deseje melhor compreender este fascinante tema.

Seria também muito interessante que os leitores nos informassem da existência de relógios de sol noutros estabelecimentos de Marinha, não só em Portugal e ilhas, como no antigo Ultramar. Isso permitirá conhecer a atividade gnomónica na Armada, catalogar os relógios existentes e contribuir para o seu restauro e manutenção.

Resta-me fazer votos para que não só os relógios de sol existentes sejam preservados, como também novos sejam calculados e instalados, contribuindo-se assim para que, especialmente os mais jovens, desviem os olhares dos seus absorventes écrans táteis.



Malhão Pereira
CMG

Notas

¹ As linhas horárias não foram transferidas geometricamente, mas sim calculadas através da fórmula $tg \alpha = sen \phi tg P$, sendo P o ângulo no polo do Sol, ϕ a latitude e α o ângulo que essas linhas fazem com a linha do meio dia verdadeiro (projeções do ângulo no polo do Sol). Todos estes assuntos poderão ser aprofundados em, por exemplo, René R. J. Rohr, *Les Cadrans Solaires*, Paris, Gauthier-Villars, 1965. Ver também R. Newton Mayall, Margareth W. Mayall, *Sundials*, Cambridge, Massachusetts, 1973.

² Como se sabe, devido à precessão dos equinócios, as datas já não correspondem às do passado.

³ O referido caderno de encargos tem uma sucinta, mas relativamente completa, descrição do relógio instalado na parada da Administração Central de Marinha e do seu princípio de cálculo, conceção estética e implantação. Poderá pedir-se ao autor (madrugadaiv@gmail.com) o referido *Caderno de Encargos*. Ver também, no mesmo documento (Anexo III), o gráfico da equação do tempo, no qual já está introduzida a correção para a longitude.

LIDERANÇA:

MOTIVAR PARA A AÇÃO NUM AMBIENTE POSITIVO

“Quando o comandante demonstrar fraqueza, não tiver autoridade, as suas ordens não forem claras e os seus oficiais e tropas forem indisciplinados, o resultado será o caos e a desorganização absoluta”

Sun Tzu

Liderança. A capacidade de conduzirmos os outros num caminho que nem sempre eles podem ter consciência que pretendem seguir. É uma competência ou um traço pessoal que emerge nos mais diversos domínios. A liderança é necessária para todos: ao professor na sala de aulas, ao treinador que prepara os canoístas para os Jogos Olímpicos, ao CEO de uma empresa de topo na Bolsa ou a cada um de nós quando chegamos ao final do dia e é tempo de regressar a casa.

No entanto, se pensarmos na realidade das Forças Armadas e na formação dos seus militares, a liderança é quase uma condição intrínseca que é esperada de todos os militares, seja em tempo de guerra ou de paz. O manual sobre liderança militar, publicado em 1968 pelo *War Office* do *U.S. Army*, refere que a liderança militar se destina a ser executada para garantir o cumprimento da missão. Neste manual, diz-se que a liderança *“depende de traços que podem ser desenvolvidos e da aplicação de princípios e de técnicas que podem ser aprendidas. É uma arte que pode ser adquirida, desenvolvida e praticada em diferentes graus por qualquer pessoa motivada e possuindo a capacidade física e mental e a integridade moral esperada”*.

A liderança depende da ousadia, da capacidade de fazer diferente e de conseguir chegar aos outros. Assenta, essencialmente, na relação interpessoal, de que muitos falam, mas quem nem todos conseguem concretizar no seu dia-a-dia. Como refere o Tenente-Coronel do *U.S. Army* Gerald F. Seweel, no seu artigo *“Emotional Intelligence and the Army Leadership Requirements Model”* publicado na revista *Military Review* em 2009: *“uma pessoa pode ter treino de primeira classe, uma mente incisiva, e um fornecimento sem fim de ideias, mas, ainda assim, não ser um grande líder”*. Provavelmente, e recuperando a pirâmide de competências não-técnicas apresentada no artigo sobre a consciência situacional, a liderança que surge no topo dessa pirâmide é a competência que maior desafio para nós enquanto responsáveis de uma equipa. Mas como pode um líder motivar a sua equipa para a ação promovendo um ambiente positivo?

LIDERAR: ATINGIR OBJETIVOS “SEM PENSAR EM QUEM FICA COM OS CRÉDITOS”

O presidente Harry S. Truman dizia ser *“fantástico pensar no que se pode atingir se não se pensar em quem fica com os créditos”*.



Liderar pelo exemplo, e colocar em segundo plano a necessidade de afirmação individual, faz emergir o que de melhor se pode obter da equipa. Mas o que é a liderança de equipa?

Essencialmente, a liderança de equipa traduz a direção e coordenação, pelo líder, de todas as atividades realizadas pela equipa, sem esquecer a motivação, o desempenho, a atribuição de tarefas e a criação de um ambiente positivo. Ou seja, liderar uma equipa, nos dias de hoje, vai muito mais além de dirigir e olhar para a concretização de objetivos. Esta liderança passa também pela gestão de pessoas, pela sua valorização, motivação e resposta a expectativas individuais, através de relações positivas entre todos os elementos. Apenas um ambiente assim permite que todos tenham “à-vontade” e disponibilidade para expor as suas preocupações, sem receio de dizer o que é preciso, quando é preciso.

William M. Duke (ex-oficial da *U.S. Navy*) e James D. “Murph” Murphy (ex-piloto de F-15 da *U.S. Air Force*) defendem, no livro “*The debrief imperative*”, a importância de não existirem postos durante um *debriefing* de uma missão. Controverso? Talvez... Porém, estes dois autores, com ampla experiência no treino de militares de elite, referem que apenas assim pode existir um ambiente positivo promotor da aprendizagem, interiorização das lições observadas e sua transformação em lições aprendidas e da escuta ativa e partilha de aspetos positivos e aspetos a melhorar. E quem é o responsável por isto? É o líder da equipa que cria e promove o ambiente necessário a uma equipa coesa, focada nos objetivos e disponível para falar quando as coisas correm menos bem...

Liderar uma equipa assenta em quatro elementos fundamentais: autoridade, manutenção dos padrões, planeamento e priorização e gestão do volume de trabalho e dos recursos disponíveis. E como estes elementos se concretizam diariamente?

Utilizando a autoridade, o líder da equipa consegue decidir quando necessário, promovendo a assertividade e a participação dos elementos da sua equipa e a execução de tarefas em segurança. A manutenção de padrões atinge-se pela supervisão que qualquer líder deve ter sobre a execução de tarefas ou atividades pela equipa, garantindo que todos os procedimentos padrão de operação são cumpridos. Pensando no planeamento e priorização, este será, provavelmente, um dos elementos fulcrais da liderança: é assim que o líder consegue que a sua equipa atinja o que é necessário. Por último, a gestão do volume de trabalho e dos recursos disponíveis agrega informação recolhida em cada um dos elementos anteriores e permite ao líder construir um entendimento partilhado da situação, evitando picos desnecessários de trabalho. Por exemplo, Flin e Arbuthnot, no seu interessante livro “*Incident Command: Tales from the hot seat*”, referem que um líder, em particular o que atue em ambiente dinâmico (como o militar), deve ter competências de comando de incidente. E o que significa isto? Significa que o líder deve estar preparado e deve treinar para as situações indesejadas de incidente ou acidente, desenvolvendo:

- Uma capacidade de diagnóstico da situação em que se encontra (para a qual contribui a consciência situacional);
- Diferentes estilos de liderança, aplicáveis às diferentes situações que venha a enfrentar;

– Uma adequação do estilo de liderança à situação que enfrenta potenciando a tomada de decisão.

Liderar é mais do que ser reconhecido como um líder. É, efetivamente, conseguir que os elementos da sua equipa reconheçam essas capacidades de liderança e que sejam capazes de dizer “Com esta pessoa, eu vou para a guerra!”. É esta forma de liderança próxima, proactiva, mas sem nunca relegar para segundo plano o que é necessário fazer, de forma pragmática, que permite criar o clima adequado dentro da equipa. Uma equipa coesa possui vínculos entre os seus elementos que vão muito para além de vínculos instrumentais, meramente relacionados com o trabalho. Uma equipa coesa tem vínculos emocionais entre os seus elementos que promovem a confiança e o reconhecimento do que todos são capazes de fazer, quando e de que forma. E apenas o líder consegue “dar o salto” de vínculos meramente instrumentais e fortalecer a rede de relações dentro da equipa com vínculos emocionais. Não se tratam aqui de vínculos assentes em emoções de felicidade ou de tristeza. Estes vínculos emocionais são a “cola” que mantém a equipa junta, é o sentimento de camaradagem e aquilo que no faz falar na “família naval”.

A liderança é fundamental como competência não-técnica para o funcionamento, tanto individual como em equipa. É esta a competência aglutinadora de todas as outras em que se baseia o *Bridge Resource Management*, o farol que guia na navegação junto à costa. É esta a competência essencial para que uma equipa não pareça um barco à deriva numa noite de tempestade. É esta a competência que permite um ambiente positivo, sem receios, fomentador de aprendizagem partilhada e de crescimento dos elementos da equipa. No fundo, é a liderança que pode fazer a diferença entre a vida e a morte...



Sandra Campaniço Cavaleiro
1TEN TSN-QUI

As competências não técnicas: para aprofundar

Consciência situacional, tomada de decisão, comunicação e liderança. Quatro competências não-técnicas essenciais para qualquer equipa operar em ambiente marítimo. Quatro competências não-técnicas essenciais para minimizar a cadeia de erro e para elevar o nível de desempenho, individual e da equipa. Este foi o último de um ciclo de artigos em se abordaram as principais competências do *Bridge Resource Management*, segundo numa perspetiva de hierarquia de desenvolvimento de competências.

Como leituras adicionais sobre o tema, sugerem-se os seguintes livros:

Flin, R., O’Connor, P. & Crichton, M. (2013). *Safety at the sharp end. A guide to non-technical skills*. Aldershot, Hampshire: Ashgate.

Flin, R. & Arbuthnot, K. (2017). *Incident command: Tales from the hot seat*. Taylor & Francis, Ltd.

Weinrit, A. & Neumann, T. (2011). *Human resources and Crew Resource Management. Marine navigation and safety of sea transportation*. Taylor & Francis, Ltd.



ROBOTICS EXERCISE (REX19)

A sétima edição do *Robotics Exercise* (REX19) decorreu de 1 a 10 de julho, dividida em duas partes distintas: a inicial na bacia de manobra da Base Naval de Lisboa (BNL), e de 8 a 10 de julho a bordo do NRP *Almirante Gago Coutinho*, ao largo de Sesimbra.

A organização do evento esteve a cargo do CINAV e da Escola Naval (EN). O exercício contou com a participação de inúmeros elementos pertencentes não só a estes dois organismos, mas também a diversas “academias”:

- A Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova (UNINOVA) participou com 2 equipas: uma com o sistema *Riverwatch* (catamarã) e um *drone hexacopter*, tendo testado as alterações mais recentes; a outra com veleiros autónomos, tendo testado um novo algoritmo de navegação.

- O INESC-TEC também participou com duas equipas: uma testou os seus sistemas – 3 veículos autónomos de superfície (USV) e 2 *drones multicopters* – em ambiente naval na BNL, tendo recolhido dados para um projeto de investigação na área



do combate à poluição marítima; a outra testou 3 equipamentos *Turtle* (“landers de grande profundidade”) e o veículo autónomo subaquático (UUV) EVA (que foi usado no acidente da mina de Borba) ao largo de Sesimbra. Foi ainda feita a demonstração final do projeto SIDENAV, do qual o CINAV é parceiro.

- A Escola Náutica Infante D. Henrique (ENIDH), na sua primeira participação, trouxe um dos seus veleiros autónomos.

- O CINAV participou o grupo de investigação em acústica submarina (da Linha de Processamento de Sinal). Com recurso aos hidrofones da EN, foram recolhidos, quer na BNL, quer ao largo de Sesimbra, mais dados para a base de dados acústicos.

O evento afirmou e conferiu visibilidade à EN enquanto instituição Universitária Militar e contribuiu para o estreitamento de laços de cooperação com a restante comunidade científica e académica, num quadro de abertura da Marinha ao exterior. De realçar a boa interação com professores e alunos da ENIDH. O sucesso deste evento está refletido nos relatos dos vários participantes, que referem/dão nota bem positiva aos excelentes resultados obtidos, à hospitalidade, ao convívio diário e à eficiente prestação dos serviços de apoio ao REX19.

O “Distinguished Visitors Day”, presidido pelo Comandante da EN, CALM Simões Marques, contou com a presença do Diretor de Navios e de representantes do GAB CEMA, COMNAV, EMA, BNL, ESS, CNOCA e PM.

Para este sucesso foi fundamental a contribuição de todos os intervenientes, incluindo a BNL que cedeu as suas instalações, o COMNAV, os DMS nºs 2 e 3, o NRP *Almirante Gago Coutinho*, o CNOCA, a DT e o CEFA.



Colaboração do CINAV

NOTÍCIAS

CENTENÁRIO DA DELEGAÇÃO MARÍTIMA DE QUARTEIRA

A Delegação Marítima de Quarteira comemorou 100 anos no dia 10 de maio. Criada pelo Decreto 5703 do Ministério da Marinha, de 10 de maio de 1919, a Delegação colmatava uma lacuna na divisão territorial da orla marítima, numa altura em que aumentava exponencialmente o número de inscritos marítimos na zona e havia que licenciar novas atividades ligadas ao mar, acautelando assim os interesses do Estado.

A jurisdição da Delegação Marítima estende-se desde a foz da ribeira de Quarteira até à barra do Ancão, ou seja, abrange todo o litoral do concelho de Loulé. A Delegação representa um papel muito importante entre a comunidade marítima de Quarteira.

A 10 de maio realizou-se localmente uma cerimónia presidida pelo Chefe do Departamento Marítimo do Sul e Comandante Regional da Polícia Marítima, CMG Cortes Lopes, que contou, entre outros convidados, com a presença do Presidente da Câmara de Loulé e do Presidente da Junta de Freguesia da Quarteira.



Houve lugar à imposição de condecorações a elementos da Polícia Marítima, ao descerrar de uma placa comemorativa, à abertura da Delegação a visitas e à exposição de registos e fotografias alusivas ao período 1940-70.

Foto Jorge Gomes – Click Time Photo

CONCURSO CARTAZ “MISSÃO ESTÁGIO 2019”

Foto SMOR L. Almeida de Carvalho



À semelhança dos anos anteriores, a Direção de Formação lançou o desafio aos nossos estagiários de Multimédia, Comunicação, Design e áreas afins de criarem, em coordenação com os respetivos tutores, o cartaz e o convite para a 3ª edição do evento “Missão Estágio 2019: o Futuro começa agora!”, a realizar em outubro.

Os vários projetos foram avaliados pelo Serviço de Comunicação, Informação e Relações Públicas do Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, tendo sido considerado vencedor o apresentado pelas estagiárias de Marketing, Inês Simões e Marta Coelho, alunas do Instituto Politécnico de Setúbal, a estagiar no Estado-Maior da Armada.

O prémio atribuído é um Workshop de Mergulho na Escola de Mergulhadores.

INICIATIVA FAROL BIKE TOUR PERCORRE FARÓIS DE PORTUGAL

Partiram de Caminha no dia 8 de junho, chegaram a Vila Real de Santo António a 16 do mesmo mês, percorreram 1060 km e fizeram passagem por 30 faróis de Portugal Continental. Os cinco militares e dois militarizados que formaram a equipa *Farol Bike Tour*, pertencentes, na sua maioria, à Direção de Faróis e ao Clube do Sargento da Armada, completaram este ano a terceira edição desta iniciativa, surgida em 2017.

Trajando de amarelo, cada elemento levou consigo um passaporte dos Faróis de Portugal, que foi sendo carimbado em cada um dos faróis, assinalando a passagem destes elementos por cada um deles. Para além de uma atividade lúdica e uma oportunidade de superação pessoal, esta equipa teve como objetivo divulgar a importância dos faróis como equipamentos de assinalamento afetos à segurança costeira, e conhecer melhor a profissão dos faroleiros. Durante o seu percurso foram vários os ciclistas que se juntaram, pontualmente, à equipa *Farol Bike Tour* e vários os seguidores desta iniciativa que foram acompanhando cada etapa.



A equipa agradece a todos os que contribuíram para o sucesso desta iniciativa, salientando a notável receção por parte de todos os Faroleiros e a forma excepcional como estes os acolheram e transmitiram alguns dos seus conhecimentos.

FORMAÇÃO NA MARINHA | PLANIFICAÇÃO E GESTÃO DO QUOTIDIANO EM SECRETARIADO

Cumprindo com um dos objetivos da Diretiva Setorial de Recursos Humanos 2018, nomeadamente aquele que visa “*incrementar a valorização das pessoas e dos fatores de motivação*”, realizou-se no dia 26 de junho, nas instalações da Superintendência do Pessoal, uma ação de formação sobre Planificação e Gestão do Quotidiano em Secretariado.

Esta formação, em que participaram doze secretárias de direção dos vários setores da Marinha, foi dirigida pela Direção de Formação, em parceria com o International Institute of Protocol – IIP.

A abertura da formação foi feita pelo CMG Almeida Pereira, chefe do Gabinete do Superintendente do Pessoal, de quem se destacam as seguintes palavras: “...*não estão aqui porque não sabem desempenhar as vossas funções, mas sim porque querem ser as melhores a desempenhá-las...*”.

Por sua vez o IIP, na pessoa da sua Diretora, Dr.^a Margarida Araújo, felicitou a Marinha pela excelência e sucesso desta formação, tendo posteriormente publicado na página oficial deste Instituto uma foto do grupo acompanhada de um breve texto de agradecimento.

O COM Silva Ribeiro, Diretor de Formação, fez o fecho deste dia de trabalho, enaltecendo de forma nobre a importância desta e de outras ações de formação para a motivação e, conseqüentemente, para o desempenho das pessoas dentro da organização.



Foto SAU ETC Silva Parracho

Esta muito útil ação de formação é o reflexo das palavras do VALM Neves Coelho quando, em 7 de setembro de 2018, tomou posse como Superintendente do Pessoal, tendo referido que “(…) *é um privilégio ter a oportunidade de dar um contributo para que a Marinha possa obter das pessoas que a servem o tanto que elas têm para dar e, sempre que possível, as compensar justamente, reconhecendo o facto de que são as pessoas quem, no fim, fazem a Marinha acontecer.*”, o que se consubstancia na visão que o setor do Pessoal tem para a Marinha, nomeadamente “*Atrair as pessoas, valorizar as carreiras e capacitar a inovação e a mudança na Marinha*”.



PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E O JORNAL PÚBLICO



Na sequência do protocolo celebrado entre a Marinha, através da Comissão Cultural de Marinha, e o Público – Comunicação Social, S.A., todos os militares, militarizados e civis da Marinha poderão usufruir de um **desconto de 20%** na assinatura anual do jornal Público, em formato digital, sendo acumulável com outros descontos.

Para proceder à assinatura do jornal, ao abrigo deste protocolo, deverá ser enviado o pedido para o seguinte endereço de e-mail: assinaturasonline@publico.pt.



CONVÍVIOS

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1985 | 34 ANOS DA INCORPORAÇÃO

No passado dia 13 de julho e pelo 5º ano consecutivo, os “Filhos da Escola” de 1985, acompanhados de seus familiares, rumaram até à BNL para festejar o 34º aniversário de incorporação na Marinha. O encontro decorreu no parque de merendas e foi

antecedido de uma visita ao NRP *Vasco da Gama* e uma missa na capela da BNL em homenagem aos camaradas já falecidos.

Foi um dia de confraternização e são camaradagem, ficando a promessa de novo encontro para o próximo ano.



METEOROLOGIA

Um dos elementos essenciais para um adequado planeamento da actividades no mar é o conhecimento da previsão meteorológica, situação essa que nos dias de hoje se encontra bastante simplificada com a profusão, nos vários órgãos de comunicação social, das previsões, fruto do trabalho de uma categoria de profissionais que o vulgo persiste em considerar ser constituída por seres indefinidos mas, no entanto, beneméritos em extremo e isto porque, quando se lhes referem, as expressões usadas são sempre, ou quase sempre, “eles dão”, seja o objecto da doação o frio, o calor, o vento, a chuva ou o bom tempo, etc...

Anteriormente ao trabalho destes profissionais, trabalho esse aliás bem difícil, numa área da ciência, porque não dizê-lo, tão imprevisível, os homens que no mar desenvolviam a sua actividade valiam-se, para as suas previsões, de um conjunto de regras, baseadas na observação e interpretação de vários factores, regras essas que eram apresentadas de forma rimada com o objectivo de uma mais fácil memorização e cujo rigor não era assim tão pequeno.

Vai para algum tempo, encontrei um conjunto dessas regras, antigamente em uso em Azurara, que, à falta de outras melhores, poderão ainda vir a ter alguma utilidade:

Lua à tardinha com o seu anel, dá chuva à noite, ou vento a granel;
Sem nuvens o céu e as estrelas sem brilho, verás que a tormenta te põe em sarilho;
Se depois da chuva vier nevoeiro, terás bom tempo, marinheiro;
Se ao vale a névoa baixar, vai para o mar, mas se pelo monte se atrasa, fica em casa;
Relâmpagos ao Norte, vento forte, se do Sul vem, chuva também;
Se um trovão solto no Céu reboa, temporal violento nos apregoa;
Manhã com arco, mal vai o barco, se à tarde vem, é para teu bem;
Quando ao Sol posto o Norte é puro, tens bom tempo seguro;
Vento Sudoeste, marinheiro e panga, é temer dele quando se zanga;
Se entrar por terra a gaivota, é que o temporal a enxota;
Nuvens aos pares, paradas e cor de cobre, é temporal que descobre;
Nuvem comprida que se desfia, sinal de grande ventania;
Vermelha alvorada, vem mal encarada;
Rosado o Sol posto, cariz bem disposto;
Miragem que espante, vento do Levante;
Lua deitada, marinheiro em pé;
Horizonte puro, com fuzis brilhando, terás dia brando, com calor seguro;
Poucos fuzis, trovões em barda, rumo em que o vento se alaparda;
Limpó horizonte que relampeja, dá sereno e calma sobeja;
Se vem chuva e depois vento, põe-te em guarda e toma alento;
Se tens vento e depois água, deixa andar que não faz mágoa;
Volta direita vem satisfeita; volta de cão traz furacão;
Sol posto ledó com claro ao Norte, anda sem medo que estás com sorte;
Céu pedrento, não tem assento;
Nordeste molhado, não te dê cuidado;
Ferrado a correr, levante a morrer;
Ferrado corrido, levante sumido;
Vaga ao veres encrespado, vai dar-te o mar saltado.



Cmdt. E. Gomes

Fonte: Tradições Marítimas de Azurara por Serafim Gonçalves Neves

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

O EMBARQUE DE UM “INTRUSO”

2ª Parte – A ação de *Surveillance*



Foto Carlos Rodrigues

Ao quarto dia rumámos de novo ao sul, passámos o Cabo Raso e a serra da Arrábida e fomos atracar ao cais da Marinha em Troia, onde recebemos um grupo de jovens fuzileiros com os seus típicos botes *Zebro* que, na fase final do seu curso, iriam ser desembarcados numa praia em Pinheiro da Cruz e daí iniciariam uma marcha até à Escola, em Vale de Zebro.

Porque tudo pode acontecer, chega a informação que dois navios da Marinha de Guerra russa estão em navegação ao longo da nossa costa. Vamos estar, assim, envolvidos numa missão NATO de *surveillance*, acompanhando a progressão dum deles, o *destroyer VALM Kulakov*, da classe *Udaloy* – navios construídos nos últimos anos da Guerra Fria, deslocando 8.700 toneladas, dotados dos mais sofisticados tipos de armas existentes no arsenal da marinha russa –, que segue a velocidade lenta no sentido norte-sul.

Já bem perto do Cabo de S. Vicente, um avião C-295M, da BA6 do Montijo, surge nos céus, passa sobre nós e, após contacto visual com o navio russo, afasta-se a caminho de casa. Ao sétimo dia da minha presença a bordo, dada a posição geográfica, deixa de haver interesse em manter o acompanhamento ao *VALM Kulakov*, pelo que iniciámos a viagem rumo ao norte, para fundear em Sesimbra.

Nesse trajeto cruzámo-nos com o LST *Ourage* que, depois de muitos anos ao serviço da Armada francesa, ia a reboque para um eventual destino final num sucateiro no Oriente. Havíamos-nos já cruzado com imponentes navios mercantes como o porta-contentores *MSC Sasha* e o cargueiro *WEC Mondriaan*, prova cabal de que o mar é uma via de crucial importância para o comércio mundial e as águas portuguesas têm um valor acrescido para o Ocidente, o que impõe à nossa Armada possuir meios modernos que as controlem e fiscalizem.

Durante a minha permanência a bordo tive a oportunidade de: (i) almoçar na messe dos sargentos (“onde a Marinha está, o manjar é do melhor que há”); (ii) conhecer expressões que são património dos marinheiros, casos de “bordada”, “mestre do navio” (sargento quando atracado), “oficial de quarto”, “plantão” (cabo ou marinheiro) e muitas outras; (iii) conversar com todos os elementos da guarnição para conhecer melhor o que é a dura vida de um marinheiro e as saudades que têm dos seus familiares, em especial dos filhos muito novos (logo que a *net* e as comunicações funcionam, é uma alegria ver todos a contactarem ansiosamente os seus lares);

(iv) perceber a importância das cartas de navegação (recordaram-me os tempos em que, no Cuando-Cubango – onde trabalhei com os militares do DFE aquartelado em Vila Nova da Armada – e nos quartéis-generais de Luanda e do Luso, aquando do serviço militar, estava familiarizado com as cartas do vasto território de Angola); e (v) assistir ao desempenho profissional da guarnição aquando dum alerta real num dos geradores do navio e de exercícios (simulações) de fogo a bordo e avaria no leme.

Já fundeado em Sesimbra, a lanca de fiscalização *Pégaso* abastece-nos com pão fresco e traz-nos o novo imediato, o 1TEN David, e duas praças que estavam de baixa e de férias. Está assim completa a guarnição do patrulha. Deixamos Sesimbra rumo ao norte, nuns económicos catorze nós.

Haverá ainda tempo para, em colaboração com a FAP, fazer buscas (infrutíferas) no sentido de localizar um tripulante de um cargueiro da companhia “MSC” que terá caído ao mar e fiscalizar algumas boias de sinalização, dada a sua importância para a segurança da navegação. Nessa noite, no jantar de despedida na câmara dos oficiais, abro um Porto de 2013 levado expressamente de Lisboa, para recordar não só a data da entrada ao serviço do navio que me acolheu e que foi a minha casa durante oito memoráveis dias, mas, fundamentalmente, para agradecer a todos os homens e mulheres que tive o privilégio de conhecer e com quem aprendi muito.

Manhã cedo aí estão as gaivotas, irmãs de Fernão Capelo, a anunciar-nos que a terra está próxima. Eis Viana do Castelo, tendo como pano de fundo o Mosteiro da Senhora da Agonia – uma fotografia que marcará um tempo que quero que seja inesquecível. Despeço-me da Marinha e das suas gentes, já com essas medonhas saudades que tantos poetas da nossa terra evocaram ao longo de muitos séculos.

A todos vós, homens e mulheres do *Figueira da Foz*, o meu mais profundo agradecimento pelo que me ensinaram numa missão que é sempre gratificante – servirem a pátria e dela tão pouco receberem. Bem hajam, e que as ondas do Adamastor, ao passarem por vós, digam bem alto: “nestes não cabe o medo pois são marinheiros de Portugal”.



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

A solidão, a poesia e o silêncio...

Durante uma semana, quase sem falar, avançaram como sonâmbulos por um universo de angústia, iluminados apenas pelo ténue fulgor de insetos luminosos (...) não podiam regressar porque a vereda que iam abrindo tornava-se a fechar em pouco tempo (...)

In Cem Anos de Solidão de Gabriel Garcia Márquez

Chamem-me tolo, mas sempre conheci a solidão. Conheço-a melhor do que a minha outra companheira de infância, a poesia... As duas completam-se sem grande arte, no interior da minha alma. Quando ouço a voz da primeira, por vezes apenas um sussurro na floresta densa das muitas emoções que nos preenchem a correria do dia a dia, chamo pela outra. O fruto da obra destes gémeos desiguais chama-se escrita. Sim, desta escrita como a que se segue, silenciosa, que normalmente guardo para mim..."

Tal como na citação acima, também eu tive uma semana muito difícil, traído por pessoas que defendi. Fiquei cansado de outros,

do poder a todo o custo, que para alguns – descobrimos naquelas circunstâncias – preenche todo o ser.

Durante a noite, levanto-me e escrevo. Escrevo sobre a raiva, o medo, mas sobretudo sobre a esperança... Também eu, nestas alturas, me agarro ao "ténue fulgor dos insetos luminosos"... Preocupa-me sobretudo o facto de que as veredas que esforçadamente se vão abrindo, repetidamente se tornam a fechar em pouco tempo, enredadas numa floresta densa de ordens e contraordens, opiniões e ideias, juízos e impressões... todas resultando em perversas certezas. Estas certezas têm resultado no falhanço, rotundo e evidente, de um processo de Reforma que não parece ser do agrado de ninguém...

Preocupo-me especialmente com os mais jovens na Saúde Naval. Sim, aqueles que no início da sua vida ainda acreditam, ainda têm esperança. Gostaria muito de lhes fornecer um caminho, uma orientação. Dizer-lhes que vão poder fazer isto e aquilo, que a carreira militar deles será "assim e assado", que clinicamente vão poder ter satisfação nisto e naquilo... Hoje não consigo, a última semana calou-me, de tanta turbulência, tanta ausência de dignidade, tanta solidão...

É um fardo pesado este que carrego, servir de farol para outros, quando tudo à volta está envolto num nevoeiro espesso, indistinto de esperança. Talvez tenha sido só uma má semana, em que sinto que não pude fazer qualquer diferença. Ora, fazer a diferença foi sempre o que procurei fazer na vida, em todas as

circunstâncias... Mesmo naquele artigo em 2003 (há 16 anos), onde afirmei que o Hospital da Marinha precisaria de uma forte evolução técnica senão seria encerrado, pois seria apenas mais um. Enganei-me aí também, afinal parece que o Hospital da Marinha vai continuar bem aberto... como Vila Galé Apolónia...

Aos meus fiéis leitores peço desculpa. Não sei escrever sem sentimentos, sem estados de alma (na verdade também não gosto de ler ninguém que escreva sem sentir...), nem a dignidade da Revista da Armada mereceria menos. Talvez seja o momento de retornar ao Silêncio, que tanto aprecio, para escrever sobre outros sentimentos, que, sem mendigar por perdão, sempre procurei emprestar a estas palavras...



que não compreendem o sentir naval, nem os códigos que ele tem. Fora ainda fui agredido por vozes melhor aplicadas num qualquer mercado de produtos baratos, de plástico, procurando defender o direito de alguns ao Céu e aceitando, sem piedade, que outros labutem numa escuridão vazia de esperança... Afinal, os outros (nós mesmos) cometeram o supremo pecado de não pertencer ao grupo dos deuses alados, a quem, por direito divino, tudo é permitido.

À noite tomo um banho, na esperança de que a água me limpe os sentimentos, mas não deixo de sentir a solidão, especialmente porque outros ainda, que já usaram os nossos sapatos, parecem agora ter esquecido a sua genética, a essência do seu ser. São as piores dores, porque geram um sentimento de falsidade e desconfiança, seguidos de uma profunda tristeza, ligada à procura



Doc

EXPOSIÇÃO A FATORES DE RISCO PSICOSSOCIAIS E ORGANIZACIONAIS

A evolução do mundo do trabalho tem colocado grandes desafios à Saúde Ocupacional, principalmente pela emergência da exposição a fatores de risco psicossociais e organizacionais. Estes fatores de risco podem ser definidos como todos os aspetos relativos ao desempenho do trabalho, assim como à sua organização e gestão, e aos seus contextos sociais e ambientais, que têm o potencial de causar danos físicos, psicológicos e/ou sociais.

Os fatores de risco psicossociais e organizacionais decorrem de deficiências na conceção, organização e gestão do trabalho, bem como de um contexto social de trabalho problemático. São vários os exemplos destes tipos de fatores de risco, uns mais conhecidos do que outros, nomeadamente: monotonia do trabalho; cargas de trabalho excessivas ou diminutas; exigências contraditórias e falta de clareza na definição das funções; horário de trabalho inflexível, imprevisível ou longo, trabalho por turnos ou noturno; relações hierárquicas; falta de participação na tomada de decisão e falta de controlo sobre a execução do trabalho; inadequada disponibilidade, ou manutenção de equipamentos; má gestão de mudanças organizacionais, insegurança laboral, estagnação da carreira, remuneração baixa, falta de reconhecimento no trabalho; comunicação ineficaz na organização, apoio inadequado por parte de chefias ou/e colegas; discriminação (por género, idade, orientação sexual); intimidação, assédio moral ou sexual, violência de terceiros; más condições ambientais de trabalho; e exigências laborais e familiares conflitantes. A sua presença é habitualmente múltipla.

Um dos que teve mais visibilidade recentemente foi o assédio moral que passou a ser proibido após a entrada em vigor da Lei n.º 73/2017, de 16 de agosto, que veio reforçar o quadro legislativo para a prevenção da prática de assédio no setor privado e na Administração Pública. Desde então a vítima está mais protegida: tem canais externos para fazer a denúncia, goza do direito de indemnização, e qualquer doença que resulte do assédio no trabalho está abrangida pelo regime das doenças profissionais, dando direito ao pagamento de compensações.

A exposição continuada a fatores de risco psicossociais e organizacionais pode ter efeitos negativos na saúde do trabalhador, tanto a nível físico (p.e. doenças cardiovasculares, lesões musculoesqueléticas) como a nível psicológico (p.e. *stress* laboral, doenças mentais) e/ou social (p.e. isolamento, agressividade). Por sua vez, as repercussões nas organizações são nefastas, incluindo a diminuição da produtividade da entidade, o aumento

do absentismo e do presentismo (trabalhadores que se apresentam ao trabalho doentes e incapazes de funcionar eficazmente; é um problema mais complicado de quantificar que o absentismo e pode ter o dobro dos custos associados) e a subida da taxa de acidentes.

O *stress* laboral é uma condição paradigmática e muito prevalente: cerca de metade dos trabalhadores europeus refere sofrer de *stress* no seu local de trabalho, contribuindo para cerca de 50% dos dias de trabalho perdidos. O *stress* laboral corresponde genericamente à incapacidade de um trabalhador para lidar com deter-

minada situação a que está exposto, sendo percecionado pelo mesmo um desequilíbrio entre as exigências que lhe são feitas e os recursos físicos e mentais disponíveis para dar resposta à situação. Trata-se, portanto, de uma situação com variabilidade interindividual: nem todos aqueles que são sujeitos a determinada solicitação num contexto específico experienciam *stress* laboral. Em 2015, num estudo realizado a bordo de um navio em missão operacional, na amostra considerada, apenas 38,3% se encontrava numa situação laboral “ideal” definida pela conjugação de uma “exigência mental do trabalho” baixa e um “controlo do trabalhador” elevado, à partida isenta de *stress* laboral.

De um modo geral, a gestão dos fatores de risco psicossociais e organizacionais deve priorizar as intervenções que anulem ou diminuam a exposição aos mesmos. As medidas de prevenção da exposição aos fatores de risco podem ser desenvolvidas a três níveis: individual (p.e. formação em resolução de problemas, definir objetivos reais e atingíveis), de grupo (p.e. fomentar as relações interpessoais, promover a formação e a informação¹) e organizacional (p.e. potenciar a comunicação, instaurar um sistema de recompensas justo). Existe ainda espaço para as medidas de reabilitação, que podem incluir o aconselhamento e a reintegração no serviço.



S. Henriques
1TEN MN



Notas

¹ Seminário “Riscos Psicossociais”, 21NOV2019, Auditório da Escola Naval. Mais informações e inscrições em: https://intranet.marinha.pt/subportais/IGM/SSTA/evento_ssta/Paginas/Semin%C3%A1rio-de-Riscos-Psicossociais-2019.aspx

VACINA CONTRA A GRIPE

A gripe é a doença mais frequente do adulto e pode ser prevenida pela vacinação. Afeta as vias respiratórias, é contagiosa e sazonal (em Portugal ocorre geralmente entre dezembro e fevereiro). Deve-se à infecção pelo vírus Influenza, que tem a particularidade de sofrer alterações frequentes na sua superfície, devido a mutações genéticas, tornando o nosso organismo incapaz de manter a imunidade para esta doença a longo prazo. Daí que anualmente a vacina contra este vírus tenha de ser alterada.

PARA QUE SERVE A VACINA CONTRA A GRIPE?

Esta vacina é a principal medida de prevenção contra a gripe e tem como objetivo proteger as pessoas mais vulneráveis, evitando a doença e as suas complicações. Apesar de a gripe ser uma doença que habitualmente se cura espontaneamente ao fim de uma semana sabe-se que em grupos de risco a recuperação pode ser mais longa e a probabilidade de complicações médicas ser maior: pneumonia e descompensação da doença de base (ex: asma, diabetes, doença cardíaca, pulmonar ou renal). Alguns estudos sugerem que a vacina diminui em 80% o risco de se ser admitido numa unidade de cuidados intensivos por causa da gripe e previne centenas de milhares de hospitalizações.

COMO ATUA ESTA VACINA?

Quando se administra uma vacina a uma pessoa, o sistema imunitário vai formar a sua própria proteção (anticorpos) contra a doença. Esta vacina protege contra as estirpes de vírus que se encontram na vacina, cerca de 2 a 3 semanas após a injeção. Portanto atenção: o período de incubação da gripe é de poucos dias, logo, pode acontecer uma pessoa ser contagiada imediatamente antes ou após a vacinação, e, como tal, ainda não estar protegida e chegar a desenvolver a doença. Destaco que nenhum dos componentes da vacina pode causar gripe! Também é importante frisar que esta vacina não protege contra a constipação comum, mesmo apesar de alguns dos sintomas serem semelhantes aos da gripe!

Para prevenir as infeções respiratórias, para além da vacinação contra a gripe, são essenciais a higiene das mãos, a etiqueta respiratória (tossir ou espirrar para um lenço descartável ou para o antebraço) e no caso de estar infetado aconselha-se o distanciamento social.

QUAIS AS VACINAS CONTRA A GRIPE DISPONÍVEIS?

Existem centros nacionais de monitorização da gripe, espalhados por todo o mundo, cuja função é captar os vírus circulantes na população em determinado momento e estudá-los. Assim, as vacinas que são produzidas anualmente refletem os vírus em circulação naquele período recente. Na época 2019/2020 estão disponíveis em Portugal duas vacinas tetravalentes inativadas: Influvac Tetra® e Vaxigrip Tetra®. Estas vacinas estão de acordo com a recomendação da Organização Mundial da Saúde onde se discrimina a constituição aconselhada das vacinas tetravalentes contra a gripe na época 2019-2020.

QUEM DEVE FAZER A VACINAÇÃO CONTRA A GRIPE?

No passado mês de outubro a Direção-Geral da Saúde emitiu a Norma n.º 006/2019 com as orientações referentes à vacinação contra a gripe para a época 2019/2020. Sugere-se leitura atenta do documento que se encontra disponível na internet. De acordo com o documento, a vacinação contra a gripe é fortemente recomendada em: peças com idade ≥65 anos, especialmente se residentes em

lares ou outras instituições; doentes crónicos e imunodeprimidos com idade ≥6 meses; grávidas (proteção de evolução grave da gripe durante a gravidez e para proteção dos filhos durante os primeiros meses de vida); profissionais de saúde e outros prestadores de cuidados; bombeiros com atividade assistencial; pessoal de infantários, creches e equiparados; guardas prisionais. A vacinação é, ainda, aconselhada para pessoas com idade entre os 60 e os 64 anos.

EXISTEM CONTRAINDICAÇÕES PARA FAZER A VACINAÇÃO CONTRA A GRIPE?

Sim. Pessoas com história prévia de reação anafilática a qualquer dos componentes da vacina, nomeadamente aos excipientes ou às proteínas do ovo. Salienta-se que a vacinação deverá ser adiada em caso de febre ou doença aguda.

Esta vacina só pode ser administrada a partir dos seis meses de idade.

QUANDO SE DEVE FAZER A VACINAÇÃO?

A vacina deve ser administrada durante o outono/inverno, de preferência até ao fim do ano civil. As reações adversas possíveis mais frequentes são localizadas e transitórias: dor, vermelhidão e ligeiro inchaço no local da picada. Também pode causar dores de cabeça e febre. Estes problemas desaparecem em 1-2 dias.

QUAL O CUSTO DA VACINA?

O Serviço Nacional de Saúde tem este ano cerca de 1,4 milhões de doses de vacinas para administrar gratuitamente. A vacinação é gratuita para a maioria dos grupos de risco, já discriminados anteriormente. Esta pode ser disponibilizada diretamente nos centros de saúde ou haver necessidade de a ir levantar à farmácia. Conforme o grupo de risco, pode necessitar de apresentação de declaração médica justificativa. As pessoas não abrangidas pela vacinação gratuita podem adquirir a vacina nas farmácias, sob prescrição médica, beneficiando de comparticipação de 37%.

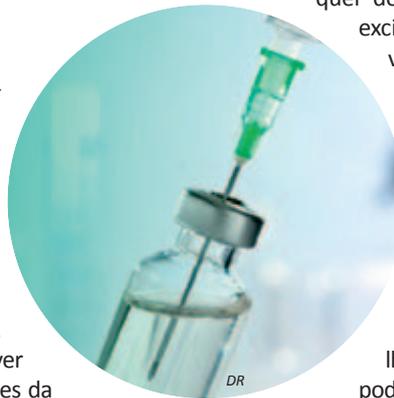
Os procedimentos para a vacinação das pessoas residentes em instituições, em apoio domiciliário ou internadas em unidades de saúde, bem como para a vacinação em contexto de saúde ocupacional, são definidos a nível regional/local. Na Marinha Portuguesa a vacina contra a gripe está disponível de forma gratuita nos Serviços de Saúde, para militares e militarizados, bem como para alguns civis (caso tenham critério de risco por motivos laborais, como são o caso dos civis que prestam serviço em cuidados de saúde), desde que seja solicitada atempadamente no Serviço de Saúde da sua Unidade (habitualmente durante os meses de verão).



Ana Cristina Pratas

1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos



DESPORTO

TIRO – 50º CAMPEONATO NACIONAL MILITAR

A Marinha participou com uma equipa feminina e uma equipa masculina de Tiro Pistola no 50º Campeonato Nacional Militar de Tiro 2019, que se realizou entre os dias 24 e 27 de junho, na carreira de tiro do Complexo Desportivo do Jamor, organizado pela PSP (UEP – Unidade Especial de Polícia).

Destaca-se o 3º lugar – medalha de bronze – alcançado pela **GMAR M Filipa Marracho** (NRP João Roby), na prova ISSF (*International Shooting Sport Federation*), bem como o 3º lugar alcançado pela equipa masculina na prova de Velocidade Militar.



ÁGUAS ABERTAS – TORNEIO ABERTO

Com uma forte adesão comparativamente aos anos anteriores, foram 45 os nadadores que aceitaram o desafio de nadar 1000 m na Bacia da BNL, no dia 19 de junho, na edição 2019 do torneio aberto de Natação em Águas Abertas. Destacam-se os primeiros classificados de cada escalão.



Classificação escalão feminino						
Class.	NII	Posto	Classe	Nome	UEO	Tempo
1º	9101018	ASPOF	TN	Ana Gervásio	CF-DAG	00:13:52
2º	20802	1TEN	EN-AEL	Alexandra Inácio	DN	00:14:12
3º	25318	CAD	EN-AEL	Matilde Vieira	EN	00:15:21

Classificação I escalão masculino						
Class.	NII	Posto	Classe	Nome	UEO	Tempo
1º	9809517	1GR	FZ	Valduga Coutinho	CF-BF1	00:13:14
2º	26605	1TEN	MN	Mendão Rodrigues	CMN	00:13:18
3º	156448	AG		Pinheiro Perdigoto	PSP	00:13:33

Classificação II escalão masculino						
Class.	NII	Posto	Classe	Nome	UEO	Tempo
1º	11416801	1SAR		Marques das Neves	EXE	00:13:12
2º	32000109	G 2CL	PEM	Miguel Carneiro	BNL	00:13:28
3º	24303	1TEN	M	Vieira Pereira	ETNA	00:14:10

FUTEBOL DE 7 – TORNEIO ABERTO



Equipa da ETNA.

Entre 3 e 28 de junho, o campo relvado do CEFA recebeu mais uma edição do Torneio Aberto de Futebol de 7, onde participaram 12 equipas, num total de 140 atletas.

A final foi disputada entre as equipas representativas da ETNA e FFZ1, tendo a primeira conquistado o título de campeã ao vencer o jogo por 4-2. No jogo de disputa pelo 3º lugar, a equipa da BNL venceu por 4-0 a equipa do NRP Sagres.

VII CAMPEONATO EUROPEU MILITAR DE GOLFE 2019

Uma equipa de golfe das Forças Armadas Portuguesas participou no “7Th European Military Championship Golf France 2019”, sob a égide do International Military Sports Council conhecido pelo seu acrónimo “CISM”. O torneio decorreu em Château de Cély Golf Club, Fontainebleau, no período de 26 a 28 de agosto. O torneio contou com a presença de equipas da Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Holanda, Itália e Portugal. A Delegação portuguesa integrou representantes dos três ramos das FFAA, com a seguinte constituição:

Marinha: CMG Silvestre Correia (Chefe de Missão e capitão de equipa), CFR Correia Guerreiro e cadete Ana Sintra

Exército: TCOR Silva Rodrigues e CAP Vale Santos

Força Aérea: CAP Correia Santos e CAP Morais Ferreira

Sendo esta a primeira participação de Portugal neste torneio, importa destacar o honroso 3º lugar individual na categoria feminina obtido pela cadete Ana Sintra. Em termos de equipas, Portugal obteve o 8º lugar, tendo o melhor classificado masculino obtido o 33º lugar em 53 participantes.



Delegação Portuguesa (Marinha, Exército, Força Aérea)

Colaboração do CEFA

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 227

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

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

GRAU DE DIFICULDADE - MÉDIO POR SER A 4 MÃOS

Todos vuln. S joga 4♣, recebendo a saída V♦. Analise atentamente as 4 mãos e encontre a forma como a defesa poderá ainda derrotar este contrato, uma vez que não acertou na saída matadora a ♥.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 227

Como é fácil de constatar a saída a ♥ é a única que derrota o contrato de imediato, pois obriga a perder A♥+AD♥+A♦, não permitindo que S possa eliminar uma das perdedoras a ♥ e no 4º depois de destrufar, uma vez que o A de trunfo também se encontra em E e W não terá a mão para poder atacar as ♥, ou jogar ♦ para lhe dar um corte. Todavia, E deverá tentar encontrar uma forma de colocar a mão no parceiro nesse naipe, e, sem ter nada a perder, explorando, para esse efeito, a hipótese dele ter V10 ou V9, o que efetivamente se verifica. Vejamos como o vai conseguir: faz A♥ e na 2ª vaza joga 7 de ♥ feito pelo R do morto; S joga trunfo e E pega de A, jogando 6 de ♥ para V ou 9 do parceiro; com este ataque W terá a obrigação de perceber que esta tentativa de lhe colocar a mão é para que jogue ♦ para um corte e cabide, já que continuar ♥ não faz sentido e o R♣ será sempre feito se estiver na mão do parceiro.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 9



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

1. COMPANY -----
2. AIRBORNE BRIGADE -----
3. CONSULTATION, COMMAND AND CONTROL SYSTEM -----
4. UNEXPLODED EXPLOSIVE ORDNANCE -----
5. DISTRESS PHASE -----
6. HELICOPTER REQUEST -----

SOLUÇÕES: PASSATEMPO Nº 9

Soluções: 1. COY; 2. ABB; 3. C3S; 4. UXO; 5. DETRASFA; 6. HELQUEST

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 59

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 59

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CMG M Fernando Manuel Freitas Artilheiro, Comandante do Agrupamento de Navios Hidrográficos • CMG M Fernando Manuel Freitas Artilheiro, Comandante da Força Naval para a realização das missões Hidrográficas e de Cooperação no Domínio da Defesa • CMG M Fernando Carlos da Rocha Pacheco, Comandante da Zona Marítima do Sul e, na qualidade de Autoridade Marítima Nacional, em acumulação de funções, Chefe do Departamento Marítimo do Sul e Capitão do Porto de Faro • CMG M Alexandre Joaquim Gamurça Serrano, Comandante da Força Naval Portuguesa, em acumulação com o cargo de Comandante da Esquadilha de Navios de Superfície • CFR M Paulo Jorge Palma Alcobia Portugal, Capitão do Porto de Setúbal • CFR M Humberto Renato da Silva Rocha, Capitão do Porto de Aveiro • CFR M Rui Pedro Silva Filipe, Capitão do Porto de Sines • CFR M Rodrigo Gonzalez dos Paços, Capitão do Porto de Portimão • CFR M João Marco Figueiredo Antunes Severino Lourenço, Capitão do Porto da Figueira da Foz.

RESERVA

• CFR M Emanuel Jorge Gonçalves Agostinho • CTEN STH José Alexandre Gomes de Carvalho • STEN TS Francisco Monteiro Dantas Westermann • SCH CM José Francisco Mata Chaíça • SAJ V Paulo

Jorge Gomes Pereira • CMOR A José Carlos de Jesus Mangas • CMOR M José Dias Marques • CMOR Vítor Manuel Santiago Madeira.

REFORMA

• CMG EMQ José Jaime Gonçalves Ribeiro.

FALECIDOS

• 18852 CALM M REF Arnaldo dos Santos Aguiar de Jesus • CMG MN REF Helder Pereira Gil • 57954 CMG ECN REF Eugénio Duarte Ramos • 33661 CMG M REF Joaquim Pedro de Faria Cardoso Martins • 19652 CFR M REF Alexandre de Carvalho Wandschneider • 102742 1TEN SG REF Idalécio da Costa Bastos • 330353 1TEN OTS REF António Ferreira de Almeida • 1061663 SMOR GRD FZ REF/DFA Benjamim Carlos Pereira Marques • 320553 SAJ CM REF João Andrade Sobreiro • 94168 SAJ B REF Ricardo Calixto Borges Cartaxo • 489757 SAJ L REF Paulo Bugalho Duarte Varela • 986563 1SAR T REF Armando Dias Pinto • 249150 CAB CM REF João Lopes Vinagre • 215956 CAB T REF Albertino Ribeiro dos Santos • 432983 1MAR T FH REF António Rodrigues Louro • 34000987 ELET 1CL TME ATI • 31000383 AG 1CL QPPM APO Darcílio Manuel Ferreira Fernandes da Fonseca • 32002450 Guarda 1CL-PEM QPMM APO José Rodrigues.

CONVÍVIOS

INCORPORAÇÃO DE JUNHO 1997 3º ENCONTRO



Realizou-se no passado dia 29 de junho, no Farol de São Vicente, em Sagres, o almoço comemorativo do 22º aniversário da Incorporação de junho de 1997. O convívio, onde muitas histórias de experiências vividas foram contadas, decorreu em ambiente de muita animação, companheirismo e amizade.

Partindo o bolo alusivo ao aniversário, ficou a promessa de novo encontro, com data prevista para 27 de junho de 2020, em Sines.

FUZOS – ASSOCIAÇÃO DE FUZILEIROS

A Fuzos – Associação de Fuzileiros realizou no dia 25 de agosto mais um convívio com os seus associados e familiares, na praia fluvial de Porto de Rei, Resende Rio. O encontro decorreu em ambiente de sã camaradagem e amizade.



DESTACAMENTO Nº 1 FUZILEIROS ESPECIAIS MOÇAMBIQUE 1967-1969

Realizou-se no dia 27 de julho de 2019, no Restaurante “Manjares do Céu”, no Parque Tecnológico de Cacilhas, um almoço-convívio alusivo ao 50º do DFE1. Após o almoço seguiu-se uma animada tarde de música/baile abrilhantada pelo telegrafista Serra, sendo do agrado de todos os participantes e familiares. A.Pinto Santos, editorasantos@gmail.com





NAUS de PEDRA em LISBOA



Foi com o título de “Pedras que Falam do Mar” que, nos finais de 1986, o Coronel Valdez dos Santos efectuou uma comunicação, na Academia de Marinha, na qual apresentou uma relação das representações de navios que, no decurso das suas deambulações pela cidade de Lisboa, fora encontrando.

Tal relação, que o seu autor considerava incompleta, constituiu, ao que julgo saber, a primeira tentativa de inventariação das muitas representações de navios existentes na capital, nela se incluindo, a meu ver, três tipos distintos.

O primeiro tipo afigura-se-me estar directamente relacionado com a autarquia e nele se incluem as representações existentes nos charfizes, nos marcos de delimitação da autarquia e nas propriedades municipais, sendo algumas destas representações caracterizadas pela existência dos dois corvos da tradição poisados à popa e à proa dos navios, como acontece, por exemplo, no nº 42 da rua dos Anjos.

O segundo tipo de representações mais não parecem ser do que motivos ornamentais das construções onde se encontram instaladas, como sucede, por exemplo, na Calçada da Tapada, no Largo dos Mestros, no liceu Gil Vicente e na rua da Padaria.

O terceiro tipo, constituído por pequenas esculturas, insculpturas e azulejos pintados, estes isoladamente ou em painéis, de navios e para cuja existência existem variadas hipóteses, hipóteses essas que o citado académico, com argumentação diversa, rejeitou sem apresentar qualquer interpretação para a sua existência.

Também na Revista da Armada foi referida a existência deste terceiro grupo objecto de divulgação sem que, no entanto, fosse igualmente apresentada qualquer hipótese justificativa para a sua existência.

Tenho para mim que tais representações mais não são do que a sinalização das moradas dos mestres/proprietários dos navios do comércio, hipótese esta que se me afigura a mais plausível entre as várias formuladas e isto porque:

- Na sua quase totalidade estas representações encontram-se situadas na zona ribeirinha perto dos locais onde se situavam, ao tempo, os fundeadouros/varadouros das embarcações e bem assim as habitações dos mareantes (Alcântara, Boavista, Alfama);
- A inexistência de números de polícia nas portas das casas levava a que, como é sabido, os locais de trabalho dos diversos ofícios tivessem de ser assinalados de forma especial, de que o recurso a tabuletas e a apresentação de objectos característicos dos ofícios em causa, afixados nas portas, eram os mais usuais;
- A necessidade da sinalização das casas dos mestres dos navios, na circunstância os alcaides das galés reais, foi sentida tão cedo como no reinado de D. João I, o qual estabeleceu a obrigatoriedade de que as respectivas casas estivessem devidamente assinaladas;
- A sinalização das casas dos mestres/armadores, com navios esculpidos em pedras, está referenciada, pelo menos num caso, em Viana do Castelo e, em vários outros casos, na Holanda.

Não excluindo a possibilidade de que algumas das casas dos mestres/proprietários estivessem igualmente assinaladas com tabuletas, tal como sucedia com as dos restantes ofícios, afigura-se-me que o recurso a representações mais perduráveis no tempo se possa justificar pelo facto de se tratarem de casas de habitação e não locais de trabalho, isto para além de passarem a constituir uma memória aquando do fim da actividade ou do falecimento do mestre/proprietário que lhe dera origem, tal como parece ser o caso, nos dias de hoje, em Vila do Conde e na Póvoa de Varzim, casos estes que conheço mas que admito possam existir também noutras localidades.

O argumento utilizado pelo coronel Valdez dos Santos para rejeitar a possibilidade destas representações serem indicativas das moradas dos mestres/proprietários foi de que as casas e os locais onde estas se encontram não se coadunarem com o estatuto de armadores; tal argumento é, quanto a mim, bastante discutível pois parte do pressuposto de que os armadores de então tinham o estatuto que hoje detêm. Ora, grande número dos navios do comércio nos séculos passados eram propriedade dos respectivos mestres, frequentemente em parceria com outros tripulantes e, ou, com comerciantes. Por outro lado, o custo de um navio estava longe de ser inacessível a um mestre com alguns anos de actividade e nada mais natural para um proprietário, neste caso de um navio, do que pretender estar o mais próximo possível da sua propriedade.

Ao contrário do que sucedeu com o citado autor, não considero possível poder inferir, com base nas representações existentes, qual o tipo de navio representado, bem como as suas características. Pese embora não me parecer haver, entre as que conheço, duas representações idênticas, estou em crer que então, como agora por vezes ainda acontece, o artista deu mais asas à sua imaginação do que se preocupou com a realidade, veja-se p.e. a lápide da rua Possidónio da Silva, em que, para se representar uma carranca, surge gravada uma cara de uma pessoa, ou então a orientação das bandeiras e flâmulas dos navios, geralmente orientadas em oposição à direcção do vento.

Algumas destas representações aparecem com datas dos séc. XVIII e XIX, o que confere a esta prática uma longevidade significativa, afastando, desde logo, a possibilidade de se tratar de uma qualquer moda passageira. Algumas das representações não datadas aparentam, pelo seu aspecto, ser possivelmente de períodos anteriores.

A Revista da Armada ao publicar estas representações, sejam elas identificativas das moradas dos mestres ou não, para além de dar a conhecer um tipo de património relativamente desconhecido, poderá também contribuir para a sua preservação, a qual parece bastante ameaçada¹.

Cdmt. E. Gomes

¹ Na pesquisa efectuada já em 2019, verifiquei que cerca de uma dezena destas representações, que havia referenciado em 1987, tinham desaparecido, isto para além de algumas outras apresentarem claros vestígios de actos de vandalismo.

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada no:

Largo do Corpo Santo, 18
junto ao Edifício das Instalações
Centrais da Marinha

