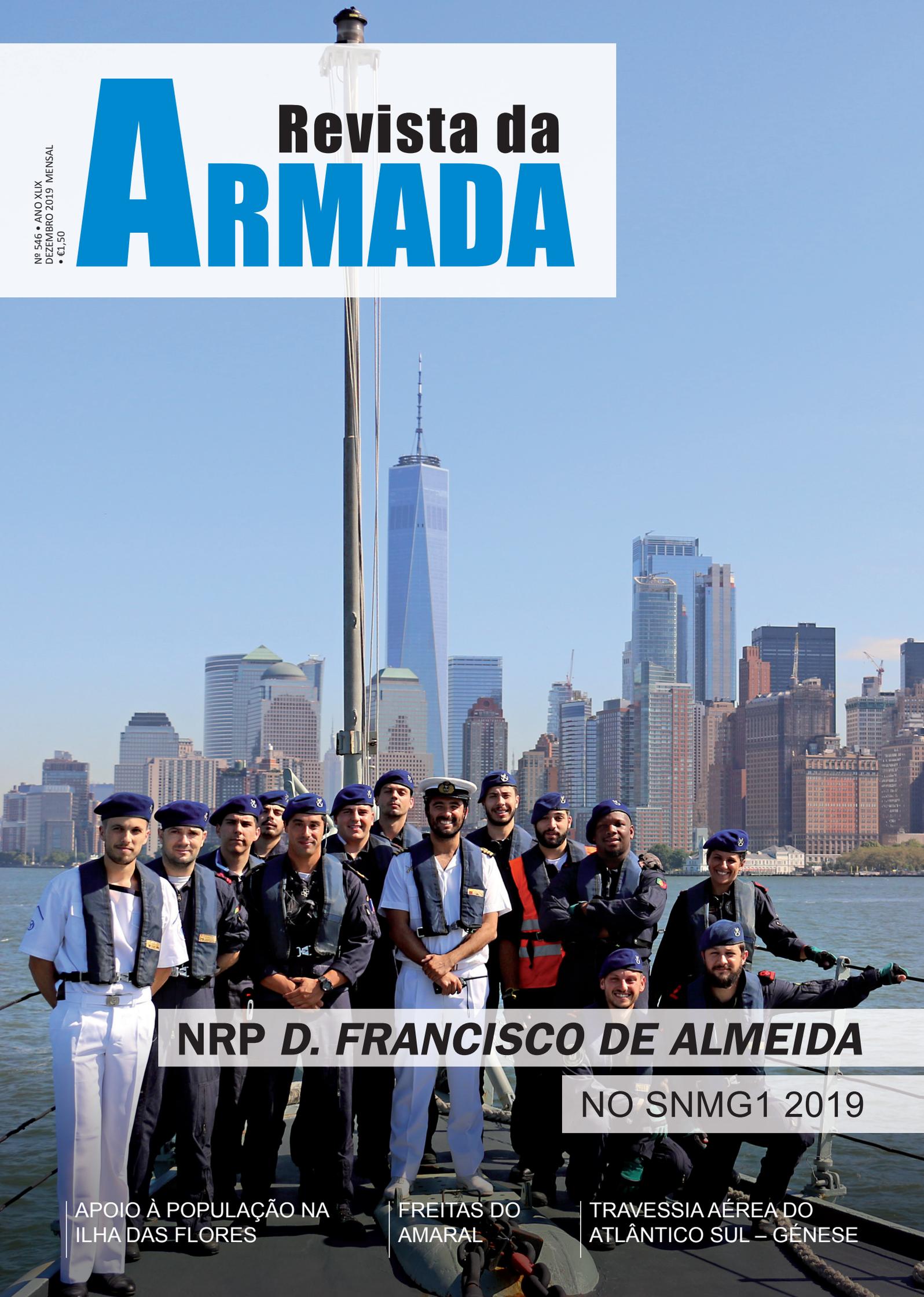


Nº 546 • ANO XLIX
DEZEMBRO 2019 MENSAL
• €1,50

Revista da **A**RMADA



NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA

NO SNMG1 2019

APOIO À POPULAÇÃO NA
ILHA DAS FLORES

FREITAS DO
AMARAL

TRAVESSIA AÉREA DO
ATLÂNTICO SUL – GÊNESE



MENSAGEM DE NATAL E DE ANO NOVO

DO ALMIRANTE CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA E AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL



Natal é, na nossa tradição, o tempo da família, dos valores da solidariedade, da amizade e da partilha.

Nesta quadra natalícia, saúdo todos os membros da Família Naval, homens e mulheres que, abnegadamente, servem Portugal na Marinha e na Autoridade Marítima Nacional, sabendo que os resultados alcançados ao longo deste ano se devem ao trabalho árduo e à forma dedicada e competente como cada um de nós aborda a Missão, no território nacional ou em teatros de operações nos diversos lugares do Mundo onde fomos chamados a operar. Só assim foi possível responder “Pronto!” quando foi necessário apoiar as vítimas do furacão Idai, em Moçambique, recuperar infraestruturas vitais na ilha das Flores, após a destruidora passagem do furacão Lorenzo, ou salvar vidas no mar Egeu e no Mediterrâneo.

Este foi, uma vez mais, um ano exigente em termos de empenhamento operacional. Conheço bem os sacrifícios pessoais e familiares que este nível de exigência e alcance acarreta, pelo que agradeço a cada um dos militares, militarizados e civis da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional, bem como às suas famílias, todo o empenhamento e compromisso para com a nossa Missão, ao serviço do País e dos Portugueses. Bem hajam!

No próximo ano o desafio não será menor. Voltaremos a comandar uma Força Naval de alta prontidão da NATO, ao mesmo tempo

que a *Sagres* circum-navegará o globo, no âmbito das Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães.

Exorto-vos a encararmos o futuro com determinação e confiança, pois estamos habituados a olhar além-horizonte, procurando antecipar soluções que reduzam os riscos que caracterizam os tempos de incerteza que vivemos, firmes na vontade de vencer desafios e afirmando a Marinha e a Autoridade Marítima com reconhecida relevância e credibilidade no serviço que prestam ao País!

Desejo a todos os membros da grande Família Naval, onde incluo aqueles que um dia serviram a Marinha ou a Autoridade Marítima e partilham o orgulho de ter envergado o botão de âncora, um Feliz Natal e um Bom Ano Novo!

António Maria Mendes Calado
Almirante



SUMÁRIO

- 02** Mensagem de Natal do ALM CEMA e AMN
- 04** Strategia (53)
- 06** NRP *D. Francisco de Almeida*
- 10** Exercício *SEABORDER 19*
- 12** Academia de Marinha
- 20** A Emergência do poder marítimo nos Estados Unidos da América
- 22** Entregas de Comando/Tomadas de Posse
- 24** Certificação do Sistema de Gestão de Recursos Humanos da Marinha
- 25** Reconhecimento, Validação e Certificação de Competências
- 26** Notícias
- 27** Vigia da História (113)
- 28** Estórias (54)
- 29** Novas Histórias da Botica (81)
- 30** Serviço & Saúde (10)
- 31** Saúde para Todos (70)
- 32** Desporto
- 33** Quarto de Folga
- 34** Notícias Pessoais/Convívios
- 35** No mar da indiferença, há pequenos gestos que mudam tudo...
- CC** Desenho alusivo ao Natal

A MARINHA NO APOIO À POPULAÇÃO. ILHA DAS FLORES **8****14** FREITAS DO AMARALTRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL – A GÊNESE **17****Capa**

NRP *D. Francisco de Almeida*.
Pessoal da faina do castelo, momentos antes da atracação em Nova Iorque.
Foto Carlos Rodrigues



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 546 / Ano XLIX
Dezembro 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



Realiza-se este mês, em Londres, mais uma cimeira da NATO, que – como é bem-sabido – é uma organização político-militar, fundada no pós-II Guerra Mundial, mais concretamente em 1949, por 12 estados da América do Norte e da Europa, incluindo Portugal.

A NATO assenta o seu funcionamento e a sua coesão no princípio da indivisibilidade da segurança dos aliados, mas aquando da sua criação ficou célebre uma frase (atribuída a Lord Ismay, primeiro Secretário-Geral da organização), segundo a qual a Aliança fora criada com o propósito de “manter os americanos dentro, os russos fora e os alemães em baixo”, ou na expressão original “*keep the americans in, the russians out and the germans down*”.

De então para cá, muita coisa mudou, podendo dividir-se os 70 anos da história da NATO em quatro períodos distintos.

NATO 1.0 (1949 A 1989/1991)

O primeiro período (NATO 1.0) correspondeu à Guerra Fria, em que a estratégia da NATO consistiu em dissuadir a URSS e os seus satélites (reunidos no Pacto de Varsóvia) de atacar qualquer membro da Aliança Atlântica e em defender as suas fronteiras, caso a dissuasão falhasse. Neste período, a NATO foi-se alargando com a adesão da Grécia e da Turquia (1952), da República Federal da Alemanha (1955) e da Espanha (1982).

O facto de ambos os blocos político-militares de então disporem da arma nuclear, implicando a destruição mútua em caso de conflito, limitou as operações militares, para não prejudicar os ténues equilíbrios vigentes. Assim, esta fase caracterizou-se por demonstrações de coesão de alta visibilidade, materializadas sob a forma de exercícios de grande escala.

No âmbito marítimo, exercitaram-se essencialmente conceitos defensivos, ligados à manutenção dos corredores de navegação transatlânticos e à proteção de comboios de navios transportando reforços militares para a Europa (com foco nas táticas de luta antissubmarina e antiaérea), não descurando, contudo, planos de operações contemplando uma eventual confrontação direta no mar.

NATO 2.0 (1989/1991 A 2001)

Com a queda do muro de Berlim, em novembro de 1989, e a posterior dissolução do Pacto de Varsóvia, em março de 1991, desapareceu a grande ameaça à NATO e esta alterou a sua estratégia, passando de um conceito restrito de defesa territorial para um conceito alargado de segurança, visando a prevenção de conflitos e a atuação fora de área (*i.e.*, para além das áreas de atuação tradicionais da NATO). Foi a fase do “*out of area or out of business*”.

Este período caracterizou-se também pelo início da expansão para o leste europeu, com a integração de três países que haviam pertencido ao Pacto de Varsóvia: a Polónia, a Hungria e a República Checa (1999).

Período	Período	Caraterística	Empenhamento mais emblemático	Empenhamentos emblemáticos no domínio naval
NATO 1.0	1949-1989/91	Guerra fria		Exercícios de grande visibilidade
NATO 2.0	1989/91-2001	<i>Out of area or out of business</i>	SFOR (Ex-Jugoslávia)	SHARP GUARD (Ex-Jugoslávia)
NATO 3.0	2001-2014	NATO empenhada	ISAF (Afeganistão)	ACTIVE ENDEAVOUR (Mediterrâneo) e operações anti-pirataria (Bacia da Somália)
NATO 4.0	2014 em diante	NATO preparada	Medidas de tranquilização (Leste da Europa)	Medidas de tranquilização (Mar Báltico, Mar Negro e Mediterrâneo Oriental)

O empenhamento mais emblemático desta fase ocorreu nos Balcãs, com o envolvimento na contenção da crise resultante do desmembramento da ex-Jugoslávia. Esse empenhamento consubstanciou-se através da *Stabilization Force* (SFOR), que tinha por missão pôr fim às hostilidades, consolidar a paz e contribuir para um ambiente seguro no território da Bósnia-Herzegovina.

Esse envolvimento na ex-Jugoslávia teve também uma componente naval, com a consecução da operação SHARP GUARD, de imposição da paz, de embargo total à Sérvia e Montenegro, e de embargo parcial (equipamento militar e armamento) aos restantes países da ex-Jugoslávia.

NATO 3.0 (2001 A 2014)

Entretanto, o ataque de 11 de setembro de 2001 nos EUA assinalou a transição para a NATO 3.0, com o envolvimento na longa guerra contra o terrorismo. Na sequência desse atentado terrorista, a NATO invocou, pela primeira e única vez na sua história, o artigo 5.º do Tratado de Washington, que estabelece que um ataque contra um aliado é um ataque contra todos.

Isso levou a NATO, logo no final de 2001, a envolver-se diretamente no Afeganistão, que era um santuário para a Al Qaeda, responsável pelo referido ataque terrorista. Esse envolvimento consubstanciou-se na *International Security Assistance Force* (ISAF) (força que viria a ser desativada apenas no final de 2014, dando lugar à *Resolute Support Mission*). Este foi o empenhamento mais marcante deste período, que pode ser designado como o da *NATO empenhada*, devido ao envolvimento, não só no Afeganistão, mas também no Iraque (*NATO Training Mission – Iraq*), no mar Mediterrâneo (operação ACTIVE ENDEAVOUR) e no oceano Índico (operações anti-pirataria).

Em termos de filiação, consolidou-se nesta fase o alargamento a leste, com a adesão de Bulgária, Eslováquia, Eslovénia, Estónia, Letónia, Lituânia e Roménia, em 2004, a que se seguiram a Albânia e a Croácia, em 2009.

No ambiente marítimo, esta fase também ficou marcada por diversas operações ditas “reais”, que se iniciaram em finais de 2001 com a operação DIRECT ENDEAVOUR no mar Mediterrâneo, prontamente renomeada como ACTIVE ENDEAVOUR. Essa operação visou controlar as principais rotas oceânicas no sentido de prevenir atentados terroristas, tráfico de armamento e proliferação de armas de destruição maciça no ambiente marítimo. Importa referir que esta foi a única operação naval lançada pela NATO ao abrigo do já referido artigo 5.º do seu tratado fundador.

Este período foi ainda caracterizado, no domínio marítimo, pela decisão da NATO no sentido de (em resposta a um pedido da ONU) se envolver em operações anti-pirataria na área do Corno de África e da bacia da Somália, a partir de 2008 – envolvimento que se prolongou até 2016.

NATO 4.0 (2014 ATÉ HOJE)

O ano de 2014 assinalou a entrada numa nova fase, devido a três factos relevantes e interligados. Em primeiro lugar, a ocupação da Crimeia pela Rússia, no primeiro trimestre desse ano, que não pode ser dissociada da ocupação da Abecásia e da Ossétia do Sul, na Geórgia, em 2008. Em segundo lugar, o compromisso assumido na Cimeira de Gales, em setembro de 2014, no sentido de os aliados aumentarem o investimento na defesa para 2% do PIB, no prazo de 10 anos. E, finalmente, o termo da missão da ISAF no Afeganistão, em 31 de dezembro de 2014, que assinalou a mudança de foco da Aliança Atlântica das operações para a prontidão, visando responder, não só ao expansionismo Russo, como também ao aumento da ins-



tabilidade no flanco sul da Aliança. Isso correspondeu à transição da *NATO empenhada* para uma *NATO preparada* ou – voltando à gíria informática – da NATO 3.0 para a NATO 4.0, com a defesa coletiva a regressar ao centro das preocupações da Aliança. Uma das medidas mais reveladoras deste novo período é a dos “quatro trinta”, que preconiza que a NATO tenha, até 2020, 30 navios de guerra, 30 batalhões mecanizados de infantaria e 30 esquadrões de aviões de combate disponíveis para operações, com uma prontidão de 30 dias.

Os empenhamentos mais representativos desta fase têm-se enquadrado nas designadas *medidas de tranquilização* (*assurance measures*, em língua inglesa), implementadas com o objetivo de demonstrar a coesão da Aliança e de tranquilizar os Aliados mais expostos à postura assertiva da Rússia.

No domínio marítimo, tem-se assistido a uma tentativa de revigoração das forças navais permanentes, cujo empenhamento em operações de longa duração e de baixa intensidade (como a operação ACTIVE ENDEAVOUR e as operações antipirataria) comprometeu a sua capacidade de reação imediata e de emprego em cenários de alta intensidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estas quatro fases distintas da história da Aliança Atlântica atestam bem a capacidade de adaptação da organização, que se foi transformando em função das evoluções geopolíticas, resistindo sempre aos problemas por que foi passando, como a crise do Suez em 1956 (em que os EUA desautorizaram a França e o Reino Unido), a crise de Chipre de 1963-64 (que levou a extremar posições entre a Grécia e a Turquia), a saída da França da estrutura militar em 1966 ou as divergências em relação à Guerra do Iraque em 2003. Não obstante essas discordâncias, a realidade é que a NATO se foi reinventando, conseguindo uma longevidade que não é comum em organizações de defesa coletiva. Efetivamente, um estudo de 2010 do *think-tank* norte-americano *Brookings Institution* identificou 63 alianças militares de relevo nos últimos 5 séculos. Em média, tais organizações apenas duraram cerca de 15 anos, sendo que apenas 10 delas atingiram mais de 40 anos. Neste quadro, o facto da NATO ter conseguido chegar aos 70 anos constitui uma evidência da sua resiliência e da sua capacidade para se adaptar às circunstâncias, que fazem dela a mais bem-sucedida aliança político-militar da História, agregando mais de 900 milhões de pessoas, de 29 nações (desde a adesão do Montenegro em 2017), responsáveis por cerca de metade do PIB mundial e aproximadamente 55% do investimento global em defesa.

NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA

PARTICIPAÇÃO NO SNMG1 EM 2019

1ª Parte

A função primária dos Standing NATO Maritime Groups (SNMG) é dotar a NATO de uma capacidade de resposta inicial, de âmbito naval, a situações de crise, constituindo a base para a formação, caso necessário, de forças navais mais robustas. Uma SNMG visa garantir uma capacidade marítima contínua, tendo em vista a segurança dos estados membros da Aliança Atlântica, contribuindo para a dissuasão, a defesa coletiva, a gestão de crises, a segurança cooperativa e a segurança marítima. A NATO continua a ser a mais bem-sucedida aliança militar da História; digno de realce o facto de que, quase desde a sua criação, meios da Marinha integram alguns dos seus exercícios, operações e forças.

APRONTAMENTO E PARTIDA

Após o *Operational Sea Training* (OST), processo de treino estruturante para a integração num SNMG, o NRP *D. Francisco de Almeida* efetuou um período de manutenção na Holanda. Seguiu-se a fase final de aprontamento já na BNL - duas semanas de grande intensidade - que teve como palavra chave: “planeamento”; nela, para além de ações de manutenção de última hora, foi efetuado o abastecimento do navio para 4 meses de missão. Objetivo: largar no dia 1 de agosto, cumprindo assim com os compromissos internacionais assumidos por Portugal no quadro da Aliança Atlântica.

Após os acenos de despedida e os votos de “boa sorte”, o navio rumou a Brest na data prevista, para se juntar aos outros navios do SNMG1 – os USS *Gridley* (navio-almirante ou navio chefe), HNOMS *Thor Heyerdahl*, BNS *Leopold I* e HNLMS *Van Speijk*.

BREST

Brest é uma cidade portuária na Bretanha e também o principal Arsenal da Marinha francesa. A aterragem deu-se na manhã de 4 de agosto. Surtos no porto apenas o HNOMS *Thor Heyerdahl* e o BNS *Leopold I*; devido a avaria, o USS *Gridley* permaneceu na Base de Rota e só integrará a força durante o trânsito transatlântico.

Para mitigar este contratempo, o Comandante do SNMG1 (COM SNMG1), USN RADM Edward Cashman, acompanhado de parte do seu Estado-maior, deslocaram-se a Brest para apoiar as primeiras reuniões de coordenação, garantindo assim, desde logo, a interoperabilidade e a plena integração dos meios ao seu dispor. À largada de Brest, o COM SNMG1 seguiu embarcado no HNOMS *Thor Heyerdahl*.

TRÂNSITO ATLÂNTICO - MARITIME EXPRESS

Nos 12 dias de trânsito a *D. Francisco de Almeida* realizou operações de voo, participou e coordenou várias séries táticas de luta antissubmarina, de defesa aérea e de interdição marítima, essenciais para aumentar a prontidão e continuar o processo de integração da força. Foram ainda realizados reabastecimentos no mar, com os USNS *Patuxent* e USNS *Robert E. Peary*. Este trânsito enquadrou-se no *Maritime Express*, uma nova abordagem para as forças navais da NATO que visa integrar, ao longo do ano, um conjunto de exercícios realizados em diversos países da Aliança, com especial incidência em operações de segurança marítima e luta antissubmarina.

Em consequência do destacamento temporário do HNOMS *Thor Heyerdahl*, determinado pelo *Maritime Command* (MARCOM), o COM SNMG1 permaneceu embarcado no NRP *D. Francisco de Almeida* no período de 6 a 9 de agosto. Tal facto é o comprovativo da grande dinâmica e flexibilidade do SNMG1.

NORFOLK A CHEGADA AO CONTINENTE AMERICANO

Norfolk é uma cidade portuária do estado da Virgínia, onde se situa a principal Base Naval no Atlântico da Marinha norte-americana. O SNMG1 permaneceu atracado em Norfolk de 17 a 20 de agosto. Desde a integração na Marinha Portuguesa, foi a primeira vez que o NRP *D. Francisco de Almeida* atracou no continente americano.

Enquanto surtos no porto, foram efetuados os preparativos para o *NATO Group Sail* - conjunto de exercícios entre o SNMG1 e a *US Navy*, marcado pelo grande volume de séries de tiro, defesa aérea, superfície e antissubmarina. Foram ainda realizados a



Foto PO ZCL Cameron Stoner



Foto Carlos Rodrigues

bordo alguns eventos do COM SNMG1, nomeadamente, o almoço protocolar para as autoridades locais, a conferência de imprensa e a *force reception*, que contou com a presença de cerca de 150 pessoas, entre militares da força, personalidades norte-americanas, comunidade diplomática e vários militares e civis portugueses residentes em Norfolk.

NATO GROUP SAIL. NEW YORK, NEW YORK...

Durante o *NATO Group Sail* o NRP *D. Francisco de Almeida* voltou a assumir a função de *ASW Commander*, que já desempenhara durante todo o trânsito atlântico. Neste âmbito, realce para as diversas séries de luta antissubmarina, conduzidas durante 32 horas consecutivas, com oposição de um submarino nuclear da classe *Virginia*. Durante estas séries o navio foi apoiado e controlado em contínuo aeronaves de patrulha marítima P8A *Poseidon*.

Destaque ainda para as séries de tiro contra alvo rebocado por aeronave e por semirrigida autónoma (dirigida à distância por outro navio), que permitiram aferir tanto o bom desempenho e precisão dos sistemas de armas do navio, como o nível de proficiência dos operadores.

Após um intenso programa de treino (60 séries realizadas em 10 dias), o navio entrou no porto de Nova Iorque, onde permaneceu de 30 de agosto a 3 de setembro. Foi organizado a bordo um convívio com a comunidade luso-americana residente no Estado de Nova York, em parceria com a *New York Portuguese American Leadership Conference*; os cerca de 80 convidados tiveram oportunidade de, em solo Português, partilhar histórias e experiências num momento pleno de simbolismo, saudade e emoção.

Para os marinheiros da *D. Francisco de Almeida*, fica a recordação de mais um momento único, apenas possível para quem serve no mar. Houve ainda tempo para que quase 50 corajoso(a)s se aventurarem numa inesquecível corrida pelo *Central Park*.

CUTLASS FURY – O MAIOR EXERCÍCIO NAVAL CANADIANO

Largando Nova Iorque, o SNMG1 efetuou um trânsito de cerca de 48 horas até Halifax, Canadá. Seguir-se ia o exercício *Cutlass Fury 2019* (CF19) - anualmente o maior exercício naval canadiano – que iria garantir, pelo treino, a interoperabilidade e a integração entre a Esquadra Canadiana do Atlântico, as Forças da NATO e as Marinhas de países aliados. A edição de 2019 contou com a participação de cerca de 2.800 militares de oito nacionalidades, distribuídos por 20 navios e 36 aeronaves.

Estava previsto a força permanecer em Halifax de 5 a 8 de setembro, período durante o qual se realizariam as reuniões das forças, incluindo, a 6 de setembro, a *Pre-sail conference* (PSC) do CF19.

FURACÃO DORIAN. ORDEM PARA LARGAR

Durante a PSC e em consequência da previsão do aumento da intensidade do vento com a passagem do furacão *Dorian*, foi decidido que todos os navios deveriam largar de imediato para o mar. O *Dorian* tinha-se formado semanas antes ao largo do Golfo do México e ia deixando um largo rasto de devastação, principalmente na orla costeira subjacente ao seu trajeto para norte; tudo indicava que passaria por Halifax ou pelas proximidades. A visita a Halifax ficou reduzida a apenas algumas horas.

O SNMG1 dirigiu-se para a baía de Fundy, a Oeste da Nova Escócia, zona abrigada a Leste (a previsão meteorológica apontava para vagas de 16 metros, predominantemente de Leste) e apenas aberta a Sul. A configuração geográfica da área forneceu assim abrigo da agitação marítima, não obstante a intensidade do vento (registadas a bordo rajadas de mais de 80 nós); o furacão não deu problemas de maior.

Quarenta e oito horas após a passagem do *Dorian* e já com mar chão e aragens, a força dirigiu-se para a zona de início do exercício. Após a fase inicial de integração das forças, designada *Combat Enhancement Training* (CET-FIT) e consubstanciada num seriado de complexidade crescente, passou-se à fase de execução tática (TACEX), na qual foi conduzida uma operação naval em resposta a uma crise, baseada num cenário de artigo 5º do Tratado da NATO. A elevada quantidade de meios aéreos e navais, associada a um cenário cuidado e bastante realista, tornou o exercício numa experiência de elevado interesse, um assinalável contributo para a plena integração do SNMG1.

RUMO BASE 095

Terminado o exercício, a força fez uma paragem logística em Saint John's de 20 a 24 de setembro. Saint John's é a principal cidade da região de *Newfoundland* (Terra Nova), zona com vincada influência portuguesa devido à pesca do bacalhau. À semelhança do que fizera a guarnição do NRP *Viana do Castelo* uma semana antes (ver RA Nº 545), também a guarnição do NRP *D. Francisco de Almeida* honrou a memória de Dionísio Esteves, símbolo de todos os pescadores portugueses que pereceram nas águas da Terra Nova.

Enquanto surtos no porto, preparou-se e coordenou-se o *Maritime Express* seguinte, i.e., os diversos exercícios com os navios da força e o *crosspol* (transferência de militares entre os vários navios, de modo a fomentar a interligação e capacidade de trabalho conjunta) a efetuar enquanto se cruzar o Atlântico, rumo a Rota, no velho continente.

Colaboração do COMANDO DO NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA

A MARINHA NO APOIO À POPULAÇÃO ILHA DAS FLORES



OPERAÇÃO “FLORES”

No dia 2 de outubro, a passagem do furacão Lorenzo causou estragos significativos no arquipélago dos Açores, tendo tido especial impacto nas ilhas do Grupo Ocidental – Flores e Corvo. A principal infraestrutura afetada foram os portos, que sofreram danos consideráveis – em especial o porto comercial da ilha das Flores. A impossibilidade de utilização desses portos – atracação de navios e embarcações – implicava uma limitação significativa de abastecimento às ilhas, principalmente no que diz respeito a combustíveis e bens de primeira necessidade. As reservas eram escassas, estando assim comprometido no tempo o bem-estar da população local.

Decorrente do acontecimento supramencionado foi ativada, em cerca de 6 horas, uma força conjunta multidisciplinar – os NRP *Bérrio* e NRP *Álvares Cabral* e mais de 300 militares e meios diversos. Estes dois navios juntaram-se ao NRP *Setúbal* que integra o dispositivo naval padrão nos Açores e prontamente acorreu às ilhas do grupo ocidental.

Nos navios e, em complemento, numa aeronave C-130H da Força Aérea, foram embarcadas e posteriormente projetadas no terreno, equipas de fuzileiros e mergulhadores, uma equipa hidrográfica e uma equipa médica de apoio às operações de mergulho. Estes meios prestaram auxílio em diversas áreas técnicas, mostrando assim a polivalência das Forças Armadas.

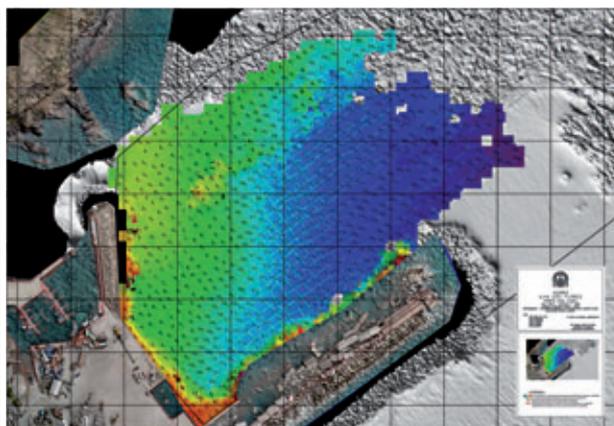


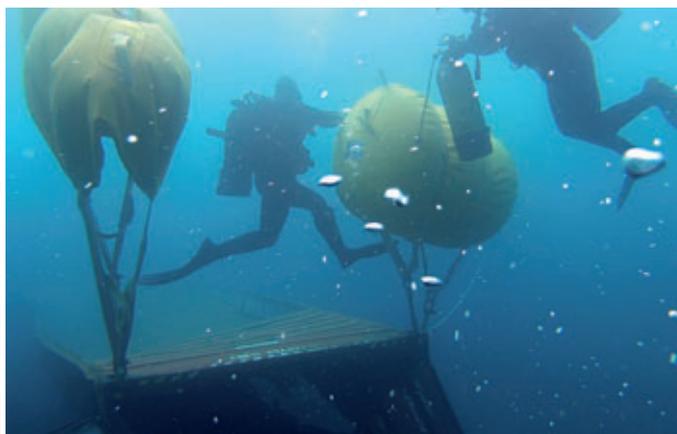
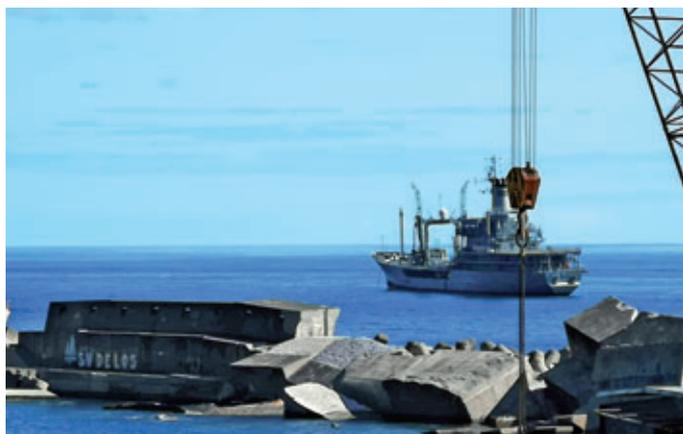
RUMO AOS AÇORES

A informação relativa à quase impossibilidade da operação portuária nas ilhas do Grupo Ocidental levou à ativação, a 3 de outubro, da Equipa Hidrográfica de Intervenção Rápida (EHIR).

Nesta crise havia que realizar um levantamento hidrográfico expedito para avaliação da acessibilidade marítima ao porto das Lajes (mais danificado) e ao porto das Lages, ambos na ilha das Flores. Face ao cenário, foi decidido aprontar dois sistemas de aquisição de dados complementares entre si e de rápida operacionalização: um sistema de sondagem de feixe simples (SFS), para aquisição de dados batimétricos (profundidades), e um sonar de varrimento lateral (SL), para identificar quaisquer obstruções entre as fiadas de sondagem batimétrica. Para operar estes sistemas, a EHIR foi guarnecida com uma equipa da Divisão de Geologia Marinha (GM) e outra da Brigada Hidrográfica (BH), coordenados pelo chefe da BH, num total de sete militares.

Aquando da ativação da EHIR, a BH estava empenhada na realização de levantamentos hidrográficos em quatro zonas distintas de Portugal continental. Foi necessário interromper os trabalhos e fazer regressar à Base Hidrográfica da Azinheira o bote de sondagem que estava a empenhado na barra de Faro, equipamentos GNSS e material acessório empenhados no Douro e em Sines, e equipamentos instalados a bordo do NRP *Auriga*, em preparação para um outro levantamento hidrográfico.





Caso existam trabalhos hidrográficos a decorrer, como era o caso, a prontidão da EHIR é de até 48 horas; todavia, estava pronta a ser projetada em apenas oito horas, sendo embarcada num C-130H da Força Aérea na madrugada de dia 4 de outubro. Condições meteorológicas adversas obrigaram a que a aeronave só aterrasse nas Flores no dia 5, após uma curta estada na ilha Terceira.



TRABALHOS HIDROGRÁFICOS 1

Após o reconhecimento inicial, e a montagem dos equipamentos, foi realizado um levantamento expedito do interior do porto das Lajes, com o SL montado na borda do bote. Tal permitiu visualizar as alterações ocorridas após a passagem do furacão e identificar os principais objetos submersos que impediam a utilização do porto.

De seguida o bote foi reconfigurado para a realização de um levantamento hidrográfico expedito, com fiadas paralelas espaçadas de 10 metros complementadas por fiadas perpendiculares.

Com este plano de levantamentos foi possível obter um produto cartográfico expedito ainda na tarde do dia 5, o que permitiu ao Comando da operação ter uma primeira ideia do estado do interior do porto, planear as operações do dia seguinte e orientar os trabalhos das outras equipas.



TRABALHOS DAS RESTANTES EQUIPAS

Os 10 mergulhadores pertencentes ao Destacamento de Mergulhadores Sapadores nº 2, efetuaram detonações de blocos de betão submersos – originários do molhe destruído – e de diversos contentores. Os fuzileiros – uma força de 26 militares – efetuaram ações de reconhecimento na orla costeira, por via aérea, marítima e terrestre, recorrendo à utilização de *drones* para a análise e avaliação de danos, caracterizando de forma pormenorizada todo o local envolvente ao porto das Lajes; também colaboraram na identificação de todos os contentores, na remoção e posterior fixação de cargas perigosas e com potencial de causar impacto ambiental. Os fuzileiros colaboraram ainda no desembarque logístico a partir das unidades navais fundeadas

e no respetivo transporte tanto para a Ilha das Flores como para a do Corvo. Estava assim garantido um primeiro reabastecimento de emergência de produtos de primeira necessidade.

Os fuzileiros também colaboraram na reflutuação de contentores afundados na área portuária, em apoio das equipas de mergulhadores, e no seu reboque e posterior remoção através da grua que se encontrava no cais.



TRABALHOS HIDROGRÁFICOS 2

Nos dias seguintes, foram efetuados novos levantamentos com o objetivo de adensar a batimetria já adquirida. Foi também alargado o raio de ação do SL às aproximações do porto e até mesmo ao exterior do molhe destruído.

Nesta ação a EHIR colaborou e contou com a colaboração das outras equipas presentes, nomeadamente a célula de reconhecimento do Corpo de Fuzileiros, a equipa de mergulhadores e os vários elementos da Autoridade Marítima coordenados pelo Capitão do Porto. Em termos práticos verificou-se que o acesso ao porto não tinha qualquer perigo acrescido para a navegação. Nas proximidades do molhe e cais foram identificados diversos blocos de pedra que foram removidos com a ação dos mergulhadores da Marinha. O porto ficou acessível aos navios até um calado de 3,5 metros. O abastecimento da ilha deixou de estar em causa.



RETRAÇÃO

No dia 10 de outubro, a bordo do NRP *Bérrio*, num evento que contou com a presença do Comandante das Operações, COM Croca Favinha, o Presidente da Câmara Municipal das Lajes das Flores deixou um agradecimento muito especial à Marinha, pela forma rápida, pronta e empenhada como ocorreu à Ilha das Flores num momento de grande desespero devido à destruição do Porto das Lajes, contribuindo não só para a tranquilização da população, mas também para o regresso a uma relativa normalidade através dos trabalhos que permitiram a reabertura condicionada do porto à navegação.

No final do dia 10 deu-se início à retração das forças da área de operações. Já com a ilha das Flores pela popa, rumando à Base Naval de Lisboa, sentia-se nas guarnições dos navios e no restante pessoal embarcado, orgulho e o sentimento de dever cumprido. Mostrara-se que a distância não é problema; mesmo longe, a Marinha continua perto.

Entre os membros da EHIR também ficou o sentimento de se ter contribuído para a recuperação das condições de vida da população sinistrada, tendo-se confirmado a grande mais-valia, eficiência e eficácia duma equipa operacional multidisciplinar de ação em emergência.



Colaboração do **COMANDO NAVAL** e **INSTITUTO HIDROGRÁFICO**

EQUIPA HIDROGRÁFICA DE INTERVENÇÃO RÁPIDA

A EHIR é uma equipa operacional multidisciplinar do IH que congrega todas as valências técnico-científicas do Instituto, da BH e das várias Divisões da Direção Técnica.

A EHIR é ativada pelo Diretor-Geral do IH, em situações de emergência ou crise, sempre que se verificar um incidente grave em ambiente marinho, e cujas valências do IH possam contribuir para uma rápida avaliação e resolução dos problemas surgidos. Estes incluem, por exemplo, incertezas de acessibilidade marítima a portos, perigos para a navegação, busca de objetos afundados, etc.

A EHIR pode ser empenhada tanto em operações navais, como em operações marítimas ou de proteção civil em cenários de catástrofe ou crise.

EXERCÍCIO **SEABORDER 19**

ENQUADRAMENTO

O exercício *SEABORDER* realizou-se pela primeira vez em 2008; resultou da junção de dois exercícios que até então tinham lugar no âmbito da Iniciativa 5+5 Defesa: o português *ABLE PROTECTOR*, em formato *Live Exercise (LIVEX)*, e o espanhol *GALEÓN*, no formato *Comand Post Exercise (CPX)*. Nele participam, tradicionalmente, meios navais e aéreos dos 10 países da Iniciativa 5+5: dos 5 países europeus – Espanha, França, Itália, Malta e Portugal – e dos 5 países africanos – Argélia, Líbia, Mauritânia, Marrocos e Tunísia. Tem periodicidade anual.

A finalidade do *SEABORDER* é exercitar, em ambiente conjunto e combinado, operações de segurança marítima e de salvaguarda da vida humana no mar, como um contributo da ação do Estado no mar, de forma a assegurar o cumprimento das leis nacionais e internacionais aplicáveis. Tem, portanto, por principal objetivo a promoção de uma relação de cooperação entre as Marinhas envolvidas, através do conhecimento mútuo dos seus equipamentos e capacidades, na utilização de procedimentos comuns em cenários operacionais na região do Mediterrâneo. Para além disto, visa o treino das guarnições das unidades participantes na vertente *Search and Rescue (SAR)*, na verificação da aplicabilidade das leis nacionais e internacionais relevantes e na execução de manobras táticas e de exercícios de comunicações.

MEIOS NAVAIS ENVOLVIDOS

O NRP *Viana do Castelo* largou de Lisboa no dia 15 de outubro, com destino a Augusta (Itália), para participar no exercício *SEABORDER 19*, que decorreu em águas italianas e internacionais no período de 21 a 25 de outubro.

A fase de mar do exercício decorreu nos dias 23 e 24, numa área a Leste de Augusta. Para a realização de todo o seriado proposto, foi formada a Força Tarefa (TF) 705, composta pelas seguintes unidades participantes: o ALS *RAIS CORCO* da Argélia, o RMMS *Charkaoui* de Marrocos, o AFM *P51* de Malta, o FS *Cdt Birot* de França, o ITS *Cigala Fulgosi* de Itália e o NRP *Viana do Castelo*. O Grupo Tarefa (TG) foi comandado pelo CAPT Umberto Spolaor, a bordo do ITS *Cigala Fulgosi*.

SEABORDER 19

Para o exercício foi gizado um cenário de terrorismo marítimo e de migração ilícita, fruto das alterações climáticas. A fase CPX decorreu durante a estadia do NPO no porto de Augusta – nos dias 21 e 22; foram então realizados diversos *workshops* e palestras, por forma a reforçar conhecimentos sobre segurança marítima e aumentar os níveis de cooperação e interoperabilidade dos meios através dos seus diversos departamentos. Esta fase foi dirigida e coordenada pelo Centro Marítimo Operacional italiano.

Na fase de mar sucederam-se as ações de interceção e abordagem de um navio mercante, reportado como ligado a uma rede de crime transnacional com destino a um porto europeu, assim como as ações de busca e salvamento no mar.

Destaque ainda para os MISCEX 830-831 (manobras e evoluções simples e avançadas), o SURFEX 981 – *Boarding* (ações de abordagem) e um SAREX (exercício SAR). Durante o arco noturno, houve lugar também à realização de exercícios de comunicações (e.g., morse luminoso) entre as unidades da força.

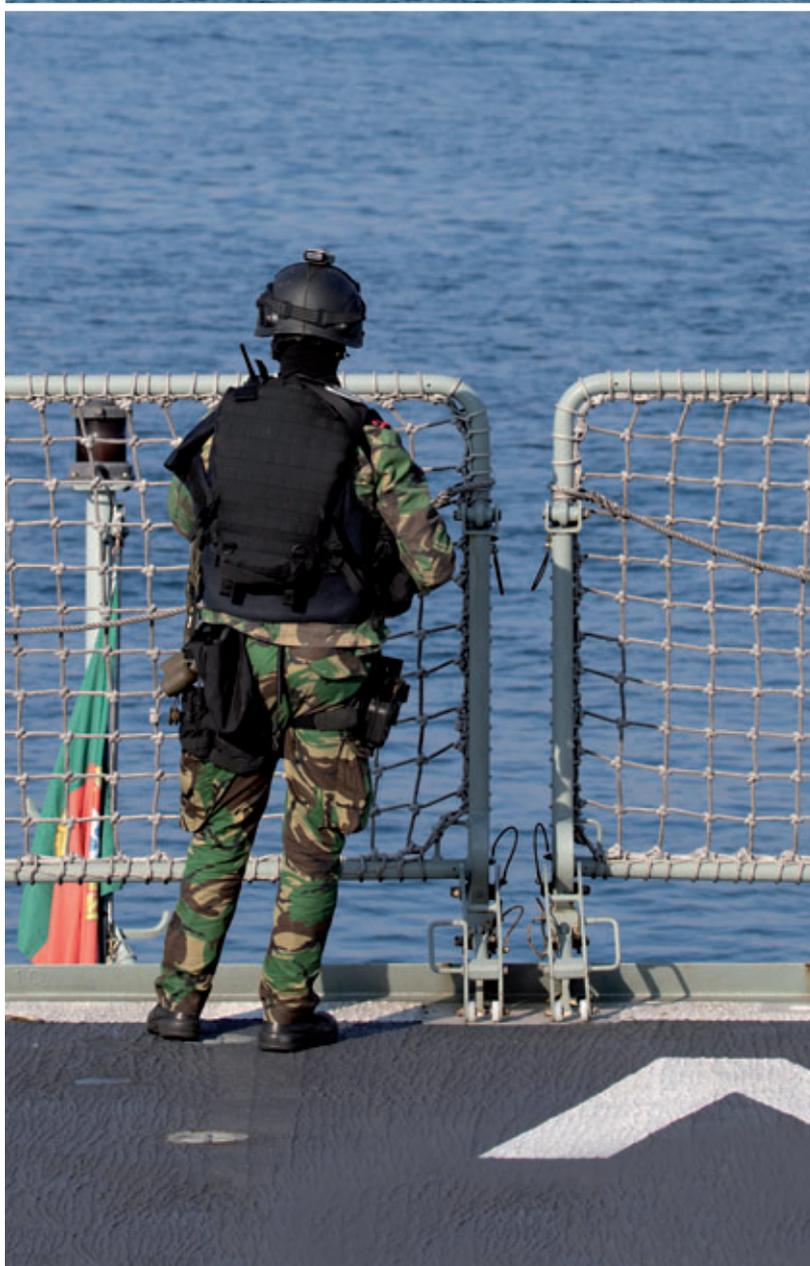




Foto Carrubba

OS TRÂNSITOS

Durante os trânsitos realizados pelo NRP *Viana do Castelo*, realizaram-se várias ações de treino interno, não só para prover à manutenção dos padrões de prontidão da guarnição, mas também para garantir a integração dos novos elementos a bordo. Destaque para a realização de exercícios de homem ao mar, de avaria no leme e na instalação propulsora, e de combate a sinistros a bordo (incêndios e alagamentos).

Também o *Pelboard* (Pelotão de Abordagem, equipa de seis elementos do Corpo de Fuzileiros) embarcado realizou diversas ações de treino próprio, para apuramento de capacidades da equipa.

Durante o trânsito de regresso à Base Naval de Lisboa (BNL), a 60 milhas a Sul de Cartagena, foi detetada uma embarcação, do tipo bote pneumático; após uma cautelosa vigilância e aproximação, foram acrescentadas 15 pessoas à contagem anual de presumíveis imigrantes irregulares no Mediterrâneo.

O NRP *Viana do Castelo* não só garantiu a segurança de todos os elementos que se encontravam a bordo da embarcação, como alertou toda a navegação mercante que atravessava o local durante cerca de seis horas, i.e. até à chegada do navio-patrolha da Alfândega francesa *Jean-François Deniau*, o qual, trabalhando para a Agência *Frontex*, recolheu o bote e os migrantes.

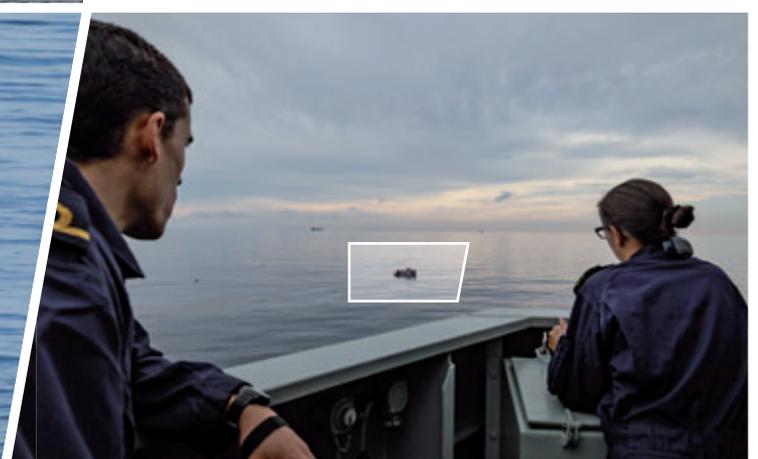
CONCLUSÃO

A participação do NRP *Viana do Castelo* no exercício *SEA-BORDER 19* revelou ser uma boa oportunidade de treino na área da segurança marítima e da defesa, permitindo a interoperabilidade entre as várias Marinhas e o cumprimento das leis nacionais e internacionais aplicáveis. Nos dezasseis dias de missão, perfizeram-se cerca de 300 horas de navegação.

No dia 30 de outubro, à chegada à BNL, residia em cada elemento da guarnição o sentimento de missão cumprida; em consciência, fora cumprido o principal objetivo do exercício, i.e., a promoção de uma relação de cooperação entre as Marinhas da Iniciativa 5+5, através do conhecimento mútuo dos seus equipamentos e capacidades, assim como na utilização de procedimentos comuns em cenários operacionais na região do Mediterrâneo.



Colaboração do **COMANDO DO NRP VIANA DO CASTELO**





ACADEMIA DE MARINHA

III SEMINÁRIO INTERNACIONAL «PORTUGAL, ESPANHA E O ATLÂNTICO»

Em 10 de outubro decorreu na Academia de Marinha o III Seminário Internacional «Portugal, Espanha e o Atlântico», subordinado ao tema “O Atlântico – diálogos culturais e estratégicos na contemporaneidade”.

Os encontros científicos «Portugal, Espanha e o Atlântico» resultam de uma parceria entre o Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX da Universidade de Coimbra – CEIS20, muito concretamente através do seu Grupo de Investigação Europeísmo, Atlanticidade e Mundialização, e a Universidad Nacional de Educación a Distancia – UNED-Madrid, através do Departamento de História Contemporânea da Faculdade de Geografia e História. Foram seus mentores os Professores Doutores Maria Manuela Tavares Ribeiro e Hipólito de La Torre Gomez e têm-se realizado de forma regular desde 2017, tendo neles participado renomados académicos e investigadores portugueses e espanhóis.

Numa época de reconfigurações de vária ordem do sistema internacional, o Atlântico tem vindo a ter um “ressurgimento silencioso capaz de o recentrar na geopolítica do século XXI, potenciando a posição geográfica de Portugal e maximizando a sua política externa”, segundo Bernardo Pires de Lima. Assim, tem sido objetivo destes seminários internacionais contribuir para um diálogo reflexivo importante entre portugueses e espanhóis sobre a centralidade estratégica do Atlântico, nas suas múltiplas vertentes na Época Contemporânea. Esta terceira edição resultou, este ano, de uma parceria destas duas instituições com a Academia de Marinha, tendo sido organizada

pelos Professores Isabel Freitas Valente e Aurelio Velázquez e pelo Comandante Herlander Valente Zambujo.

O Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, nas palavras de Abertura e após ter agradecido a presença da Embaixadora do Reino de Espanha em Portugal, Marta Betanzos Roig, do Almirante António Silva



Ribeiro, Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEM-GFA) e também Académico Emérito desta Academia, bem como a todos os responsáveis pela coordenação e organização deste Seminário, salientou no seu discurso que “colocando-se na vanguarda deste novo movimento de descoberta, não só através da sua posição geográfica, numa frente privilegiada para o Atlântico,



Foto Zambujo

mas principalmente porque a sua cultura, história e língua foram aquelas que moldaram este oceano e que ainda predominam nas suas margens, a posição de Portugal e Espanha é de grande importância e valor, capaz de criar pontes transatlânticas e voltar a afirmar, tal como há cinco séculos atrás, um Mundo Atlântico”.

Para a dissertação de Abertura deste III Seminário, foi convidado o Almirante António Silva Ribeiro, que referiu, na sua comunicação intitulada “Contributo para uma teoria dos estudos marítimos euro-atlânticos”, ser fundamental “desenvolverem-se esforços com vista à formulação de uma teoria dos estudos marítimos



euro-atlânticos, que tenha como objeto os desafios geográficos, que decorrem dos imperativos da posição, e as circunstâncias políticas e estratégicas associadas, respetivamente, às relações de poder e à exploração da força no mar”.

Seguiram-se as comunicações da Prof.^a Maria Manuela Tavares Ribeiro e do Comandante Valente Zambujo sobre o tema «O Atlântico: diálogos e identidades culturais (séc. XIX-XXI)». A temática «Atlântico: Ponte da União Europeia» esteve ao cuidado da Prof.^a Isabel Maria Freitas Valente e do Almirante António Rebelo Duarte. Os Professores António José Telo e Carlos Amaral, centraram as suas apresentações no tema «A centralidade do Atlântico e o Futuro da Ordem Internacional». A conferência de Encerramento “Los dictados del mar en las historias contemporáneas peninsulares”, foi proferida pelo Prof. Hipólito de La Torre Gómez.

Nas palavras finais proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha ficou o registo de que “continua a haver quem acredita que o papel do Atlântico não se esgotou no passado e que Portugal e Espanha, se não forem distraídos, serão países chave para que esse desiderato se concretize”.



CONCERTO COMEMORATIVO DO 50º ANIVERSÁRIO DA ACADEMIA DE MARINHA

A propósito das comemorações do 50º aniversário da Academia de Marinha, teve lugar no dia 22 de outubro, no Teatro São Luiz, um Concerto executado pela Banda da Armada.

“O Mar tem na história e cultura portuguesas um papel central, que em parte se irá repercutir na música aqui produzida, sendo incontáveis as evocações e referências a ele e ao seu significado para o povo português. Como povo de marinheiros que deu novos mundos ao mundo, mas também como povo de diáspora, que ao longo dos séculos deixou para trás a sua terra natal na esperança de encontrar melhor vida, os portugueses têm no mar um ponto de ligação com o mundo, uma porta de entrada e de saída que deixou a sua marca na produção musical, encapsulando as saudades e a incerteza de quem parte, a tristeza de quem fica e vê partir e a alegria da reunião, sempre através da música”, lembrou o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, no seu discurso de abertura do concerto, e que “ao celebrar a Academia de Marinha os seus 50 anos de serviço em prol da difusão da cultura marítima em Portugal, tornava-se assim indiscutível a necessidade de um momento musical, de um concerto marcante, que aludisse à importância chave que a música tem para a cultura naval e marítima portuguesa, juntando dois importantes organismos que trabalham neste âmbito, a Academia de Marinha e a Banda da Armada”.



Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**

FREITAS DO AMARAL

O HOMEM DE ESTADO, O PROFESSOR DE DIREITO E O OFICIAL DE MARINHA

In memoriam, Diogo Freitas do Amaral

Será, sempre, certamente exíguo o espaço disponível para escrever sobre uma figura absolutamente proeminente e relevantíssima da vida académica nacional, que foi, igualmente, um dos elementos estruturais da Democracia portuguesa. Tentaremos, contudo, penhorados na recordação deste jurisconsulto, estar à altura da elevação desta insigne individualidade ao escrevermos este breve artigo em sua homenagem.

Freitas do Amaral especializou os seus primeiros estudos na área da Ciência Política e do Direito Administrativo, tendo sido esse o âmbito da sua longa carreira académica desde a defesa do seu doutoramento em 1968, até às cadeiras que regeu na Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, na Universidade Católica e na Universidade Nova, instituição da qual foi um dos precursores em 1996/97¹ e à qual deu um cunho académico muito próprio, mesmo ao nível das metodologias de ensino da ciência jurídica, tendo sido, ainda, vogal da Comissão Instaladora da Universidade do Minho, de onde, aliás, era originária a sua família².

Homem extraordinariamente culto, tinha interesses diversificados pelo teatro, pela história – onde deixou obra muito relevante em especial sobre monarcas da primeira Dinastia³ –, pela equitação, pelas artes e música e pela filosofia, caracteres constitutivos da diversidade própria dos grandes humanistas do Renascimento, como igualmente se percebia pelo seu raciocínio cativante e pela sua forma elegante de expor e de ensinar.

Quanto à sua eminente e vasta obra jurídica, direcionaremos a nossa atenção para a especialidade do foro do Direito Administrativo – respeitante ao Domínio Público Marítimo (DPM) –, cujas bases desenvolveu com a experiência que recolheu no âmbito da Marinha e do Fomento Marítimo e, muito em especial, da Comissão do Domínio Público Marítimo (CDPM)⁴, cuja composição integrou, como vogal, desde Agosto de 1968. É útil referir que, quando Freitas do Amaral iniciou a sua colaboração com a CDPM

(tinha ingressado na Marinha há 1 ano, em 1967), ainda não tinha sido publicado o Decreto-Lei nº 49.078, de 25 de Junho de 1969, que instituiria a Direção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo (DGSFM), órgão que, conforme se estatui no artigo 1º daquele diploma, veio substi-

tuir a anterior Direção-Geral de Marinha e que regulava “*todos os assuntos relativos às marinhas de comércio, de pesca e de recreio, às pescas, aos faróis, socorros a naufragos e ao domínio marítimo*”.



tuir a anterior Direção-Geral de Marinha e que regulava “*todos os assuntos relativos às marinhas de comércio, de pesca e de recreio, às pescas, aos faróis, socorros a naufragos e ao domínio marítimo*”.

De relevar que, além de outros órgãos e serviços que, posteriormente (1975-1978) seriam reconfigurados em 5 direções-gerais de outras tutelas, a DGSFM integrava 5 Comissões consultivas e ainda os Tribunais Marítimos⁵. Foi precisamente por tal razão que, aquando da necessidade que Freitas do Amaral teve em se desvincular da CDPM, solicitou-o, por escrito, em 18 de Agosto de 1976, ao Contra-Almirante Luís Ribeiro Guedes – que então presidia à Ilustre Comissão – sendo

I. O labor e influência do *administrativista* em sede da Marinha, do Fomento Marítimo e da Comissão (CDPM)

É inelutável concluir que a douda obra deste jurisconsulto constitui um marco nos estudos públicos e bem assim na regulação das questões doutrinárias, servidões e delimitação de terrenos que confinam com bens patrimoniais públicos⁶.

Freitas do Amaral presidiu ao Grupo de Trabalho que viria a elaborar o anteprojecto de diploma sobre o Domínio Hídrico e que, em 19 de Outubro de 1970, foi submetido pelo Ministro das Obras Públicas à *Câmara Corporativa* como a Constituição (de 1933) então impunha. Foi, pois, da sua experiência quer como jurista quer como vogal da CDPM, que nasceu a estrutura de base do DL 468/71, de 5 de Novembro, o qual viria a constituir um pilar nuclear no ordenamento jurídico nacional, tanto mais que se manteve vigente – quase na sua integridade material – durante mais de 34 anos⁷.

Na sequência da publicação do diploma, é absolutamente basilar o *Comentário* que este jurisconsulto fez ao Decreto-Lei nº 468/71 – diploma que aprovou o regime jurídico dos terrenos incluídos no designado Domínio Público Hídrico (DPH), e que iniciou vigência em 3 de Fevereiro de 1973, por força do preceituado no seu artigo 34º –, sobre o qual entendeu, em 1973, elaborar uma apreciação jurídica de fundo⁸, e que estabelece premissas que haviam de ser doutrinariamente estruturantes em todos os estudos e apreciações jurídicas posteriores à publicação do livro em 1978⁹, designadamente em sede da



própria CDPM, na qual se manteve José Pedro Fernandes. De entre outras matérias, que aqui não cabe naturalmente desenvolver, Freitas do Amaral enunciou uma nota historiográfica sobre o conceito de águas do mar¹⁰, especificou critérios de classificação dos bens dominiais, quais os que devem integrar o DPH, a sistematização das principais inovações instituídas pelo DL 468/71¹¹, e o papel que o regime jurídico teve no caminho para a clarificação doutrinal de inúmeros aspectos conexos às questões dominiais públicas, pouco trabalhadas na doutrina até então.

Enquanto vogal, o eminente jurista foi relator de vários pareceres da CDPM, sobretudo os que exigiam uma avaliação específica de um *administrativista*, como o que relatou em 1975 sobre a alteração ao artigo 20º da Lei dos Terrenos do Domínio Hídrico, que elaborou com crítica construtiva e no qual – quanto à muito debatida questão da *desafecção para venda de terrenos dominiais* – fez uma cuidada análise dos antecedentes aplicáveis¹², como sejam, o próprio Decreto-Lei nº 48.874, de 21 de Dezembro de 1968, e no qual propunha uma alteração ao artigo 20º do DL 468/71, de 5 de Novembro.

Nos seus estudos académicos anteriores, Freitas do Amaral já havia publicado, 2 anos antes de ingressar na Marinha, um artigo sobre “*A utilização do Domínio Público pelos Particulares*” (1965), um sector de grande complexidade jurídica, bem como acompanhava de muito perto – por ser assistente de Marcello Caetano na Faculdade de Direito de Lisboa – a magistral obra deste *administrativista* em cujo *Manual de Direito Administrativo*¹³ se tratava do interesse conexo às questões do exercício da administração perante os bens públicos dominiais.

II. O Jurisconsulto e o académico

Freitas do Amaral tem uma vasta obra jurídica e que abrange uma significativa amplitude material desde Estudos de Introdução ao Direito até à Introdução à Política e Ideias Políticas, tendo um pendor mais acentuado nas áreas da Ciência Política e sobretudo do Direito Administrativo, matérias onde a sua perícia profissional e académica foi marcante, sobretudo ao nível do estudo da configuração do acto administrativo, seus vícios, e da natureza jurídica dos recursos hierárquicos, matérias que aprofundou muito significativamente. Entre muitas outras obras, podem destacar-se *A Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas* (Coimbra Editora, 1983), *Conceito e Natureza do Recurso Hierárquico* (Atlântida Editora, Coimbra, 1983), *Código do Procedimento Administrativo Anotado*¹⁴ (Almedina, Coimbra, 1992), *História das Ideias Políticas* (Almedina, Coimbra, 1998), *Manual de Introdução ao Estudo do Direito* (Almedina, 2012), *Introdução à Política* (Bertrand, 2014), e *Curso de Direito Administrativo* (Almedina, 1986, sucessivas edições até 2014). As suas *Lições sobre Direito Administrativo* (4 volumes) ficaram famosas em meio académico desde os anos oitenta, onde assegurou a regência desta disciplina em várias Faculdades, designadamente na Faculdade de Direito de Lisboa, na Universidade Católica e na Universidade Nova, nas quais o seu nome é, hoje, altamente inspirador.

Em termos académicos, e já com uma notável obra publicada desde meados dos anos sessenta, Freitas do Amaral apresentou, em 1983, no âmbito das suas provas de agregação na Faculdade de Direito, o

seu famoso estudo sobre o *Conceito e Natureza do Acto Administrativo*, onde foi aprovado com elevada distinção, tendo no ano seguinte ascendido a professor catedrático.

Quanto aos seus estudos de Direito Administrativo, assumem especial importância a apreciação sobre a natureza jurídica do procedimento administrativo, os princípios enquadramentos e as regras procedimentais da actividade administrativa (procedimentos decisórios e executivos), e a questão da formação e manifestação da vontade dos órgãos da Administração.

Freitas do Amaral presidiu à comissão institucionalizada em 1989 que tinha como missão a elaboração de um Código do Procedimento Administrativo – o qual seria aprovado pelo Decreto-Lei nº 442/91, de 15 de Novembro¹⁵ –, e que teria como bases e antecedentes doutrinários e materiais os projectos do *Código Administrativo do Ultramar* (1968) e do *Processo Administrativo Gracioso* (1980-81), ambos de Rui Machete¹⁶, e, mais longinquamente, o tratamento doutrinário que, sobre o *processo administrativo gracioso*¹⁷, Marcello Caetano havia construído em 1951, e aos estudos de complemento de Armando Marques Guedes (1955), no sentido da adaptação conceptual à elaboração de *regulamentos administrativos*.

Pela marca que deixou, mas sobretudo pela muito notória influência académica – foi presidente do Conselho Científico da Faculdade de Direito de Lisboa durante 5 mandatos –, o legado mais duradouro de Freitas do Amaral terá mesmo sido o de professor de várias gerações – como o segundo autor deste artigo, que foi seu discípulo na Universidade Nova –, tendo dado verdadeiras lições de vida com o

seu rigor e sabedoria e, sobretudo, a sua inatacável decência pessoal e intelectual, não desconsiderando nenhum aluno, quer pelas suas origens ou valia académica, nem nunca menosprezando a sua atenção e valorização dos seus alunos, como aliás, se verificou em várias dimensões do seu percurso de vida, a qual decidiu seguir com uma inusitada honradez. Este tipo de perfil marcou, ainda, outras das suas funções em prestigiadas instituições privadas, como seja a Fundação Calouste Gulbenkian, na qual foi presidente do Conselho Científico Geral a partir de 1995.

Aquando da sua participação, como presidente, na Comissão Instaladora do Ensino do Direito na UNL (integrada por ilustríssimos representantes das áreas do direito, da economia e das ciências sociais), Freitas do Amaral deixou expressa a intenção de formar *juristas diferentes e melhores, juristas modernos e europeus, abertos ao mundo e à vida, cultos e humanistas, amantes da inovação e da qualidade, preparados para enfrentar os novos desafios do século XXI*, visão que conseguiu cunhar, para sempre, nos seus alunos.

III. O Estadista

Freitas do Amaral foi ministro 5 vezes, uma delas Primeiro-Ministro interino, e exerceu funções nas mais estruturantes áreas governamentais, como os Negócios Estrangeiros e a Defesa Nacional, tendo sido, ainda, Conselheiro de Estado (1974-75), e deputado entre 1975-1983.

No âmbito da Defesa Nacional, e tendo já antecedentes em termos de estudos – *As Forças Armadas no Contexto da Nação*, 1976 –, e os seus valiosos pareceres em âmbito da Comissão do Domínio Público Marítimo, a valia de Freitas do Amaral como *administrativista* foi absolutamente fulcral na concepção e estruturação da Lei de Defesa Nacional de 1982, diploma nuclear na posterior configuração orgânico-funcional dos Ramos e órgãos do Ministério da Defesa Nacional (MDN) e que é a marca definitiva na transição do final do designado *período revolucionário* para o Estado de Direito na sua plenitude.

Freitas do Amaral foi presidente da Assembleia-Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) no ano de 1995-96, que foi uma época particularmente complexa, tendo a sua nomeação para aquele prestigiadíssimo cargo internacional sido um momento de honra para Portugal, talvez apenas ao nível das posteriores nomeações de portugueses para a presidência da Comissão Europeia e, mais

recentemente, para o cargo de Secretário-Geral da ONU. Face ao impacto do seu pensamento, e à sua posição de *centralidade* intelectual, foi, também, presidente da União Europeia das Democracias Cristãs de 1981 a 1983.

Independentemente das opções político-partidárias que Freitas do Amaral entendeu, ao longo da sua vida, assumir – e que aqui, naturalmente, não cabe abordar ou aferir –, a sua partida é uma perda irreparável no plano jurídico-intelectual nacional, tendo deixado uma obra académica absolutamente marcante e inspiradora, também como mentor e orientador de três gerações de juristas, designadamente os *publicistas*. Pela nossa parte, e quase 44 anos depois deste notável e ilustre jurisconsulto ter deixado de exercer funções em âmbito da Marinha e do Fomento Marítimo (na Comissão do Domínio Público Marítimo), aqui lhe rendemos uma singela, mas sentida, homenagem, com o penhorado agradecimento de dois jurisconsultos publicistas que decidiram, igualmente, servir o País através da Marinha.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

Dr. Tiago Benavente
Consultor Jurídico da DIRJUR (DGAM)
Vogal da Comissão do Domínio Público Marítimo

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

Notas

¹ A autorização para criação e instalação da Faculdade de Direito da Universidade Nova foi dada pelo Despacho nº 164/ME/96 (do Ministro da Educação).

² Freitas do Amaral é descendente de uma longa linhagem minhota, cujas origens se podem encontrar nos finais do Séc. XIV, e que tem como casa de família o famoso Solar de Sezim.

³ De salientar a biografia de D. Afonso Henriques, de 2000, tema pelo qual teve especial empenho historiográfico pelo facto da sua família ter os seus mais antigos antecedentes em João de Freitas, descendente de um companheiro de armas do primeiro Rei.

⁴ Órgão consultivo criado, em âmbito da Marinha, pela Portaria de 30 de janeiro de 1922, tendo a sua actual designação sido instituída pelo Decreto nº 20.788, de 20 de Janeiro de 1932.

⁵ Que funcionavam no âmbito das Capitánias dos Portos, sendo que, ainda hoje, nalgumas delas, é perfeitamente identificável o espaço que antes era utilizado – até 1986 – como tribunal.

⁶ De entre antecedentes que existiam na matéria, têm relevância, entre outros, o Decreto nº 12.445, de 29 de Setembro de 1926, o Decreto-Lei nº 23.565, de 12 de Fevereiro de 1934, o Decreto nº 5.787-4 I, o Regulamento dos Serviços Hidráulicos, a Lei nº 2.130, de 22 de Agosto de 1966, e o Decreto-Lei nº 49.215, de 30 de Agosto de 1969.

⁷ Tendo os seus Capítulos I (*Princípios Gerais*) e II (*Servidões Administrativas e restrições de utilidade pública*) sido revogados pela Lei nº 54/2005, de 15 de Novembro, a qual estabeleceu a *titularidade dos recursos hídricos*.

⁸ Juntamente com o Dr. José Pedro Fernandes, igualmente vogal da CDPM

⁹ “*Comentários à Lei dos Terrenos do Domínio Hídrico*”, Freitas do Amaral e José Pedro Fernandes, Coimbra Editora, 1978.

¹⁰ Na qual, como em muitas matérias em sede de Ciência Política e do Direito Administrativo, seguiu as premissas do seu velho mestre Marcello Caetano.

¹¹ Há uma interessantíssima pesquisa legislativa que os autores enunciam em matéria de regulação dos terrenos do DPH e cuja investigação remontou a 1832.

¹² Sobre antecedentes, é absolutamente justo reconhecer o contributo definitivo que deram os ilustres *administrativistas* que exerceram funções como vogal da CDPM durante largos anos, dos quais se destaca, nesta matéria, Afonso Rodrigues Queiró, autor de um anteprojecto sobre o *estatuto do domínio público marítimo*, de 1956, aferido na própria Comissão, e publicado no Boletim da Comissão do Domínio Público Marítimo, e no qual já se estabeleciam as bases de classificação das águas e terrenos pertencentes ao DPM, as questões que visam definir a propriedade sobre os terrenos submersos ou periodicamente alagados pelas águas das rias, lagos e correntes navegáveis e, em especial, como regular a delimitação dos terrenos particulares e comuns confinantes com o DPM.

¹³ Nas sucessivas edições que o Manual teve, e que, já durante os primeiros anos da década de 70 (Séc. XX), Freitas do Amaral participou, de forma determinante, na respectiva revisão e actualização.

¹⁴ Em co-autoria com outros reconhecidos publicistas e *administrativistas*, como sejam João Caupers, Vasco Pereira da Silva e João Martins Claro.

¹⁵ Diploma que ficou célebre no ordenamento jurídico nacional, e que viria a ser modificado pelo Decreto-Lei nº 4/2015, de 7 de Janeiro, num quadro reformador que foi sujeito a fortes críticas de ilustres *administrativistas* – como Paulo Otero – pelo corte com a estrutura identitária portuguesa e num retrocesso ao nível das garantias dos cidadãos.

¹⁶ Professor de Direito Administrativo do 1º autor deste artigo, na Universidade Católica.

¹⁷ Cuja origem etimológica foi a *graça* que o rei concedia aos súbditos quando outorgava certos direitos ou “mercês”.

A PASSAGEM PELA MARINHA

Diogo Pinto de Freitas do Amaral foi incorporado na Marinha a 2 de setembro de 1967, tendo integrado o 11.º Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval (75 cadetes). Pertencia à classe de Técnicos Especialistas, que compreendia várias áreas como Arquitetura, Engenharias, Matemáticas e Direito, entre outras.

Durante o período de instrução na Escola Naval, os cadetes levaram a cabo diversas saídas para o mar – nos draga-minas NRP *Lagoa*, NRP *S. Pedro*, NRP *Vila do Porto* e NRP *Lages*. A viagem de fim de curso realizou-se nos NRP *Diogo Cão* e NRP *Corte Real*, decorreu de 4 a 29 de março de 1968, saindo de Lisboa, e passando pelos Açores até Cabo Verde.

Os cadetes juraram Bandeira a 5 abril de 1968, sendo que Freitas do Amaral foi licenciado em 1970, tendo continuado a exercer funções na CDPM.

TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL

A GÊNESE

A Travessia Aérea do Atlântico Sul efetuada por Sacadura Cabral e Gago Coutinho entre 30 de março e 17 de junho de 1922, inquestionavelmente o maior feito aeronáutico de Portugal, foi gizada em 1919, um ano que começou com uma forte esperança num rápido desenvolvimento da aviação comercial, incluindo voos transatlânticos.

UMA IDEIA

O projeto de Sacadura Cabral de ligar por via aérea Lisboa ao Rio de Janeiro surge oficialmente no dia 10 de maio de 1919, com a promulgação do Decreto nº 5787-MMM. Contrariamente ao que tem vindo a ser afirmado pela maioria dos autores, esse Decreto, pouco conhecido, confirma que a ideia da Travessia Aérea do Atlântico Sul surge antes do primeiro voo transatlântico dos Americanos, assim como indica que, para além da aproximação diplomática ao Brasil, tinha também como objetivo o desenvolvimento da aviação comercial em Portugal.

A aviação do início do séc. XX caracterizou-se pelo seu espírito desportivo, devido aos desafios lançados pelos jornais e aos festivais aéreos organizados pelos aeroclubes. Esta faceta lúdica vai estar por detrás da maioria dos voos históricos da *Belle Époque* e impulsionar o desenvolvimento da aeronáutica, ao ponto de, logo em 1913, o jornal britânico *Daily Mail* lançar um desafio com um prémio milionário para o primeiro aviador que conseguisse sobrevoar o Atlântico.

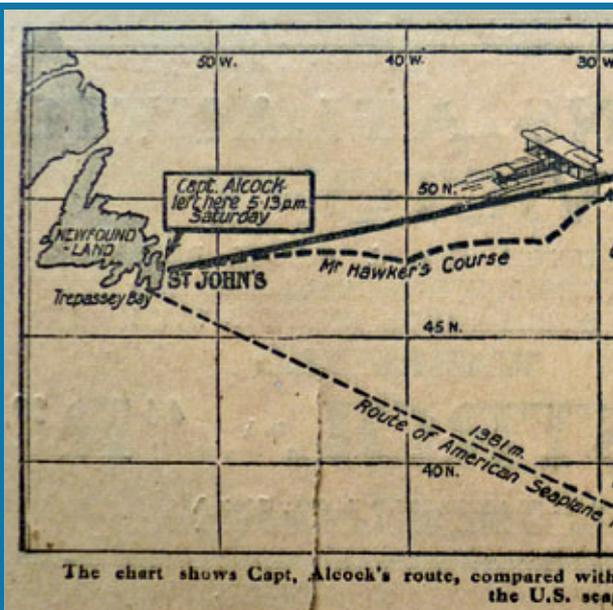
Todos os projetos de travessia transatlântica são interrompidos em Agosto de 1914, quando rebenta a guerra europeia. A partir daqui, apenas importa a aviação militar; ela terá, porém, um desenvolvimento absolutamente extraordinário, devido à importância que as aeronaves vão ter nas operações. Esta rápida evolução e todo o potencial que a aviação militar estava a gerar, foi percecionado ainda no decorrer do conflito e, sobretudo a partir de 1917, a opinião pública começa a questionar sobre a melhor forma de rentabilizar a aviação no pós-guerra. A resposta é unânime: desenvolver a aviação comercial.



Comandante Sacadura Cabral



Chegada do NC-4 a Ponta Delgada em 20 de maio de 1919.



Rotas das primeiras travessias aéreas transatlânticas de 1919.

UMA ESTRATÉGIA

Em 1918 as aeronaves tinham capacidades impensáveis em 1914; tinha nascido uma nova indústria altamente lucrativa que produzira milhares de aeronaves, assim como estavam disponíveis milhares de jovens aviadores, consagrados como heróis populares pela imprensa e propaganda. Com o conflito ainda a decorrer já as nações mais evoluídas, em particular a Grã-Bretanha, congeminavam estratégias de rentabilização deste potencial no pós-guerra. Começam-se a definir estratégias para a exploração comercial das aeronaves que, com ligeiras diferenças entre si, genericamente passavam por utilizar as aeronaves militares excedentes da guerra para iniciar ligações de correio aéreo e testar novas rotas aéreas de longa distância que seriam futuramente exploradas pela aviação comercial.

Nesta fase Portugal não vai definir uma estratégia aeronáutica, pois a aviação no país é ainda pouco expressiva, para além de

que o país atravessava uma profunda crise política e económica. No entanto, há um Português que está a acompanhar muito de perto estas novas tendências da aeronáutica: Sacadura Cabral. Este aviador da Marinha esteve praticamente todo o ano de 1918 em Paris como adido aeronáutico e, quando regressou a Lisboa no final de novembro, vinha já nitidamente influenciado pelo novo conceito de utilização da aviação militar no desenvolvimento da aviação comercial.

Sacadura Cabral sugere ao Ministro da Marinha que seja incluída, nas cláusulas do Armistício, a entrega a Portugal de hidroaviões alemães de longo alcance, para serem utilizados como correio aéreo para os Açores e Madeira; alicia a casa Farman a disponibilizar-lhe um dos seus novos modelos para efetuar o primeiro voo aos Açores ou à Madeira; escreve ao Diretor da Exploração do Porto de Lisboa a informá-lo sobre a perspectiva de Lisboa poder ser em breve um aeroporto terminal dos voos transatlân-

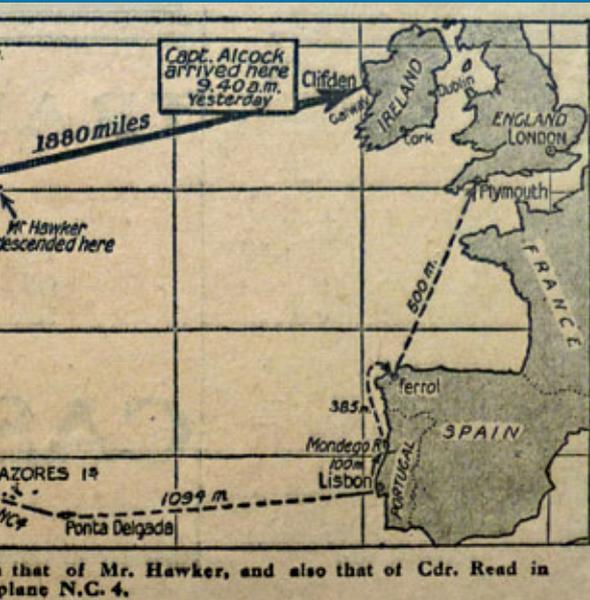
ticos e a recomendar que seja utilizada a área entre a Doca do Bom Sucesso e a Doca de Belém para este efeito. Estas propostas não vão ter retorno, mas a evolução do paradigma da aviação, a nível internacional, vai proporcionar a Sacadura Cabral a oportunidade ideal para obter aprovação do seu projeto de travessia atlântica.

Imediatamente após o Armistício, o jornal *Daily Mail* relança o seu desafio de travessia atlântica e dez casas inglesas inscrevem as suas aeronaves, devidamente modificadas, para serem voadas por pilotos veteranos da guerra. O *Air Ministry* britânico começa também a desenvolver uma aeronave para testar a rota aérea atlântica com escala nos Açores. A *US Navy*, que só nos últimos dias da guerra tinha começado a receber os hidroaviões de patrulha marítima NC com capacidade para serem projetados para a Europa por via aérea, lança-se também no desafio. Esta “corrida” pelo prestígio de ser o primeiro a sobrevoar o Atlântico entusiasma a opinião pública e torna-se um tema recorrente nos jornais, inclusivamente os nacionais.

Vai ser o projeto do *Air Ministry* que, de certa forma, vai obrigar Portugal a definir uma estratégia aeronáutica. Este processo vai começar nos finais de 1918, quando os britânicos contactam o governo português com o objetivo de obterem concessões para a instalação de aeroportos e infraestruturas aeronáuticas nos Açores, para apoio à sua navegação aérea transatlântica. Embora a orientação inicial do governo tivesse sido aceitar o pedido britânico, por influência do general Simas Machado (Alto Comissário da República nos Açores) e de Sacadura Cabral (Diretor dos Serviços de Aeronáutica Naval), vai-se optar por ser Portugal a construir

Sacadura Cabral com tripulantes americanos dos NC, no Centro de Aviação Marítima de Lisboa.





Chegada do NC-4 a Lisboa em 27 de maio de 1919.

estas infraestruturas nos Açores e ceder a sua utilização a outros países, nos termos definidos pelo governo português. Evitava-se assim uma eventual perda tanto de soberania sobre as ilhas, como de dividendos aeroportuários. Promulga-se, no dia 20 de março de 1919, o Decreto n.º 5300, que atribui uma verba generosa para a “monta-

gem e organização dos serviços de aviação dos Açores” e “para a organização dos portos aéreos conforme as conveniências do tráfico aéreo internacional”.

UM DESAFIO

Este Decreto disponibilizou recursos financeiros para o investimento em projetos de desenvolvimento da aviação comercial em Portugal, algo que não passou despercebido a Sacadura Cabral, que tinha já uma visão muito clara do potencial geoestratégico que Portugal poderá ter nas futuras redes comerciais aéreas transatlânticas, i.e., sobre a posição geoestratégica de Portugal no emergente quadro de navegação aérea internacional e das vantagens económicas que esta poderia proporcionar ao país. Da mesma forma que os Açores poderiam ser utilizados como aeroporto de escala e Lisboa como aeroporto terminal para a navegação aérea da rota do Atlântico Norte; Cabo Verde, e novamente Lisboa, poderiam ser utilizados na rota do Atlântico Sul. Esta rota seria particularmente vantajosa para Portugal uma vez que o Brasil era o nosso principal parceiro económico, para além de que reforçava a posição de Lisboa como principal aeroporto terminal do Atlântico oriental.

Terão sido estes os argumentos que Sacadura Cabral utilizou para convencer o Ministério da Marinha a aprovar e financiar o seu projeto para efetuar uma travessia aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro, com um prémio para o primeiro aviador que concretizasse este voo em menos de uma semana. Na atualidade pode parecer estranho, mas que em 1919 era perfeitamente aceitável e, até mesmo, incentivado; afinal estavam a renascer desafios da aviação dos tempos

da Belle Époque. Eis a génese do Decreto nº 5787-MMM, de 10 de maio de 1919.

EXEMPLOS ESTRANGEIROS

Pilotado pelo comandante Albert C. Read (US Navy), o NC-4 vai ser a primeira aeronave a atravessar o Atlântico, seguindo a rota dos Açores e utilizando 21 destroyers para balizar a sua navegação. Duas semanas depois, os britânicos John Alcock e Arthur Brown fazem o primeiro voo transatlântico sem escala e vencem, assim, o desafio do *Daily Mail*.

Nestas tentativas de travessia, em 1919, estiveram envolvidas seis aeronaves; apenas três a concretizaram - duas perdem-se por insuficiência dos métodos de navegação aérea utilizados e a terceira por falha de motor. Prova-se assim que, embora as aeronaves tivessem autonomia suficiente para atravessar o Atlântico, não têm capacidade para o executar em segurança. Os motores não eram ainda suficientemente fiáveis e era necessário desenvolver um método seguro de navegação aérea.

Sacadura Cabral percecionava rapidamente que tem que superar este dois desafios para ter sucesso na sua travessia Lisboa-Rio. Relativamente ao método de navegação aérea, ao que tudo indica não considerou outra hipótese que não a de solicitar a colaboração do seu amigo e antigo chefe das campanhas geodésicas de África, o comandante Gago Coutinho.

Começou assim aquela que viria a ser a mais notável epopeia aeronáutica portuguesa.



Baptista Cabral
CFR

MINISTÉRIO DA MARINHA

Repartição do Gabinete

Decreto n.º 5787-MMM

Considerando que é da maior vantagem promover o estreitamento de relações entre Portugal e Brasil, onde a colónia portuguesa constitui um núcleo importante; Sendo de todo o ponto conveniente chamar a atenção de portugueses e brasileiros para as vantagens em estabelecer a navegação aérea entre os dois países;

Considerando que ao Governo compete promover e facilitar o desenvolvimento da aviação comercial portuguesa, a qual virá a constituir fonte de receita e servirá de reserva militar para casos de guerra, tanto em pessoal como em material;

Considerando que com estes fins e com o de desenvolver a aviação militar se estão mundialmente organizando rotas aéreas de que resultam ensinamentos que ocasionam progresso na aviação e que têm como consequência principal interessar fortemente os súbditos dos países que os realizam, levando-os a iniciar e desenvolver a aviação comercial;

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É estabelecido um prémio de 30 contos, que será conferido ao primeiro aviador militar português ou brasileiro que efectuar a travessia aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro em 168 horas.

Art. 2.º É autorizado o Ministério da Marinha a distrair da verba de 1:800 contos mencionada no decreto n.º 5:900, de 20 de Março de 1918, até a quantia de 200 contos para auxiliar a tentativa de travessia aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro.

Art. 3.º O Ministério da Marinha nomeará um oficial aviador encarregado de organizar esta tentativa de travessia aérea e à sua disposição porá o Conselho Administrativo dos Serviços de Aeronáutica Naval os fundos precisos, dentro da verba autorizada, para aquisição de material e mais despesas necessárias.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário. Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam publicar. Paços do Governo da República, 10 de Maio de 1919.— JOÃO DO CANTO e CASTRO SILVA AXTUNES — Domingos Leite Pereira — António Joaquim Granjo — Amílcar da Silva Ramada Curto — António Maria Baptista — Vitor José de Deus de Macedo Pinto — Xavier da Silva Júnior — Júlio do Patrocinio Martins — João Lopes Soares — Leonardo José Coimbra — Jorge de Vasconcelos Nunes — Luís de Brito Guimarães.

Decreto nº 5787-MMM, 10 de maio de 1919, que torna oficial o projeto da Travessia Aérea do Atlântico Sul

A EMERGÊNCIA DO PODER MARÍTIMO NOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Desde a Guerra Civil Americana, também conhecida como Guerra da Secessão, assumiram os líderes americanos que o seu país estava protegido pela boa fortuna pelo facto de terem um oceano a Leste e outro a Oeste, além de Estados fracos a Norte e a Sul. A geografia conferia-lhes assim o privilégio de poderem viver sem o ónus de gastos com a defesa. O equilíbrio de poderes na Europa e a política de comércio livre do Reino Unido implementada pela Royal Navy mantinha os mares abertos ao comércio dos Estados Unidos da América (EUA). Assim, com estes benefícios, largamente fora do controlo americano, os EUA apenas necessitavam de uma Marinha modesta para alcançar objetivos pouco ambiciosos.

De facto, as missões da Marinha limitavam-se à defesa costeira, que, juntamente com a artilharia de costa do Exército eram suficientes para defender o país de uma possível invasão, pelo que, no pensamento da elite dirigente, não havia qualquer necessidade de exercer o controlo do mar para alcançar a prosperidade económica.

Contudo, na década de 1880, com as inovações tecnológicas resultantes do advento da máquina a vapor e dos desenvolvimentos políticos internacionais, foi necessário repensar o papel da Marinha. Com a propulsão autónoma, os navios ficavam dependentes dos parques de armazenamento de carvão para reabastecimento, verificando-se uma crescente procura, por parte da Royal Navy e da Deutsche Marine, no estabelecimento e controlo

daqueles parques para o aprovisionamento de carvão, a nível global. Possuindo couraças e armamento de grande calibre e maior alcance, os navios britânicos e alemães eram tecnologicamente superiores aos seus congéneres americanos.



RADM Alfred Thayer Mahan

Por outro lado, o equilíbrio de poderes na Europa, sobre o qual repousou a paz durante boa parte do século XIX, deu lugar à competição entre os velhos impérios, o que, em grande medida, se refletiu na competição pelo domínio das vias de comunicação marítima. Assim, pela pri-

meira vez em décadas, a aproximação de forças navais poderosas ameaçava seriamente o território americano: a Califórnia é ameaçada pelas forças navais dos países sul-americanos e as Caraíbas ficam expostas às Marinhas europeias, que a partir de aí podem dominar todo o comércio, e, mais grave ainda, podem vir a colocar em perigo a costa Oeste dos EUA, com a concretização do já perspetivado canal no istmo do Panamá.

O desenvolvimento do poder marítimo americano, definido como a *capacidade de usar o mar para fins militares e comerciais e impedir um inimigo de o usar para os mesmos fins*, começou a fazer caminho em 1897, com a nomeação de Theodore Roosevelt como secretário assistente da Marinha na administração de William McKinley. O legado daquela Administração e da posterior, de Theodore Roosevelt, após o assassinato de Mackinley, foi a emergência dos Estados Unidos da América como grande potência marítima, através da construção de uma esquadra oceânica (*Blue Water Battle Fleet*). Este facto influenciou profundamente as presidências seguintes, em particular a de Woodrow Wilson e a de Franklin Roosevelt, permitindo que em 1945, fruto de uma política baseada numa forte visão estratégica, num grande poder industrial e esforço logístico, o maior oceano do mundo se tenha transformado num lago americano e colocado os EUA no primeiro lugar do pódio, na corrida pela ascensão a grande potência mundial.

De relevar, no entanto, que as origens de uma elite intelectual de liderança naval dos EUA remontam ao estabelecimento do *Naval War College* em Newport, Rhode Island, em 1884. Quando o seu primeiro presidente, o comodoro Stephen B. Luce, definiu como missão educar os oficiais dos mais altos escalões da hierarquia, na condução da guerra, encontrou no capitão-de-mar-e-guerra Alfred Thayer Mahan, um porta-voz enérgico e determinado em estabelecer as bases do pensamento naval que influenciaria, de forma marcante, as gerações de líderes das várias marinhas durante a primeira metade do século XX.

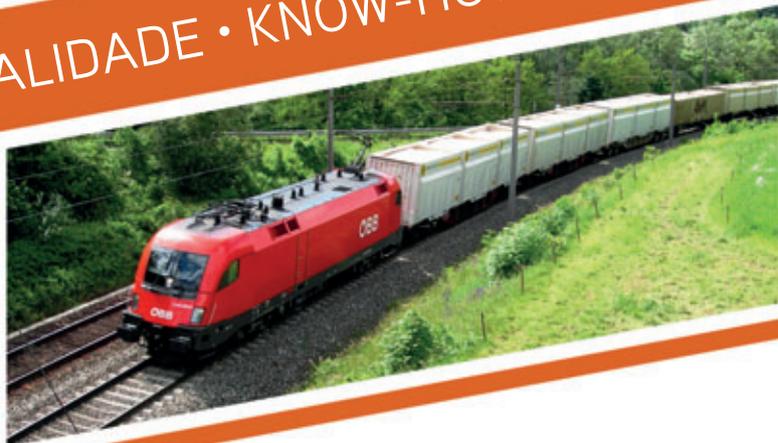


USS Delaware

DR



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

DIRETOR DO CENTRO DE COMUNICAÇÕES DOS AÇORES

Realizou-se no dia 3 de setembro, nas instalações do Centro de Comunicações dos Açores (CCA), Local de Receção da Fajã de Cima, a cerimónia de tomada de posse do cargo de Diretor do Centro de Comunicações dos Açores.

A cerimónia foi presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, entidade que deu posse ao CTEN M Alves Velho em substituição do CFR M Gonzalez dos Paços, em funções desde outubro de 2016.

O Centro de Comunicações dos Açores (CCA) é um centro de apoio às operações da Marinha que funciona na dependência do Comandante Naval, através do Comandante da Zona Marí-



tima dos Açores, tendo como missão assegurar as comunicações entre os comandos e as forças e unidades em operação. Este centro depende funcionalmente do Centro de Comunicações, de Dados e de Cifra da Marinha (CCDCM), constituindo-se como uma alternativa a este no âmbito das comunicações rádio da Marinha.

O CCA tem uma guarnição de 20 militares e dispõe de infraestruturas de comunicações na ilha de São Miguel (Sede, Santana, Fajã de Cima e Pico da Barrosa), no Faial (Horta, Courelas e Pico Alto), nas Flores (Albarnaz e Morro Alto), na Terceira (Sta Bárbara) e Santa Maria (Cabeço Gordo).

O CTEN Luís Carlos do Vale Alves Velho nasceu em Bragança e entrou para a EN em setembro de 2000.

Foi chefe do serviço de comunicações a bordo do NRP *General Pereira D'Eça*. Posteriormente, exerceu funções de Oficial Imediato nos NRP *Andrômeda*, *Cacine* e *Afonso Cerqueira*. Após a sua especialização em comunicações, exerceu funções de oficial de ação tática e de chefe do serviço de comunicações no NRP *Bartolomeu Dias*.

Para além de exercícios nacionais, participou também nos *Obangame/Saharan Express 2015*, na missão *Mar Aberto* e, como *Battle Watch Captain*, na Operação *Sophia* em 2016.

Prestou serviço na ETNA, no Departamento de Comunicações e Sistemas de Informação, e foi Chefe do Núcleo de Planeamento e Estatística, do Gabinete de Tecnologias Educativas.

Após frequentar o CPOS, chefiou o Núcleo de Planos da Área de Comunicação Estratégica, na Divisão de Planeamento do EMA.

COMANDANTE DO NRP TEJO

Realizou-se no dia 3 de setembro a bordo do navio patrulha costeiro *Tejo*, no Cais RO-RO nas Porta do Mar de Ponta Delgada, a cerimónia de entrega de comando presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo.

O 1TEN Oliveira Martinho rendeu o 1TEN Loureiro da Paixão, nas funções de comandante de navio.

O NRP *Tejo* reforçou o dispositivo naval dos Açores no período de 2 a 13 de setembro, durante a realização do exercício Açor 2019 e nas cerimónias militares que tiveram na ilha do Corvo em 8 de setembro.

Este navio é o primeiro de quatro navios patrulhas costeiras dando o seu nome à classe, tendo como principais missões a fiscalização dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, desenvolver tarefas específicas no âmbito da busca e salvamento marítimo nas áreas de responsabilidade nacional, da monitorização e controlo da pesca, do controlo da navegação, da prevenção e combate à poluição marinha e na prevenção e combate a atividades ilegais.

Para além destas missões, estes navios têm capacidade para cooperar em operações militares de baixa intensidade, assim como em ações decorrentes da promulgação do estado de sítio



ou emergência e no apoio humanitário na sequência de desastre natural.

O NRP *Tejo* foi aumentado ao efetivo da Marinha em 5 de maio de 2016 e possui uma guarnição de 26 elementos.

O 1TEN Tiago André Fernandes de Oliveira Martinho nasceu em Mirandela e entrou para a EN em outubro de 2005, onde concluiu o mestrado em setembro de 2010.

Estagiou no NRP *Baptista de Andrade*, onde permaneceu como Chefe do Serviço de Navegação e de Comunicações.

Frequentou, na ETNA, o curso de especialização de oficiais em artilharia.

Foi adjunto do chefe do serviço de operações de superfície e anti-aéreas no NRP *Bartolomeu Dias*, acumulando as funções de Chefe do Serviço de Comunicações interino. Partici-

pou em diversas missões, destacando-se os exercícios nacionais de adestramento da Força Nacional Portuguesa e as Missões *MAR ABERTO 2015*, *SAHARAN EXPRESS 15* e *OBANGAME EXPRESS 15* no Golfo da Guiné.

Foi comandante de companhia no Corpo de Alunos da EN, acumulando os cargos de Imediato do NRP *Zarco*, onde efetuou embarques de formação de cadetes, e Adjunto do Comandante do Corpo de Alunos para os exercícios entre outubro de 2018 e agosto de 2019.

COMANDANTE DO NRP JOÃO ROBY

A cerimónia de entrega de comando do NRP *João Roby* realizou-se no dia 8 de julho, no Salão Nobre do Palácio do Alfeite, e foi presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo.

O CTEN Costa Caetano rendeu o CFR Serrano da Paz. Durante o comando do comandante cessante, o navio participou em missões diversas, das quais se destacam os exercícios SEA BIT 18, SWORDFISH 18, CAXINAS 2018, INTEREX 18 e MAR VERDE 1802. Realçam-se também as 13 missões de busca e salvamento e de fiscalização realizadas na ZEE do Continente e os diversos períodos em que reforçou o Dispositivo Naval Padrão, tanto na Zona Marítima da Madeira como na Zona Marítima dos Açores. Esta elevada disponibilidade operacional traduziu-se em 274 dias de missão e 2355 horas de navegação.

Este poderá ser o último comando do NRP *João Roby*, uma vez que se perspetiva o desativar da última corveta da classe *Baptista de Andrade*, que conta agora com 44 anos ao serviço da Marinha Portuguesa.



O CTEN Pedro Miguel Costa Caetano nasceu em Santarém, em 24 de abril de 1978, e entrou para a EN em 1998.

Foi navegador, oficial de comunicações e de artilharia, Imediato do NRP *Cuanza* e Comandante do NRP *Centauro*. Como Imediato do NRP *Baptista de Andrade*, participou em missões e exercícios internacionais.

Após a especialização em Artilharia, exerceu funções de *Above Water Warfare Officer* no NRP *Vasco da Gama*. Foi professor na área de *Above Water Warfare* no CITAN. Participou

também no grupo de trabalho que desenvolveu o novo ATP-94 (*Harbour Protection*).

Foi oficial de operações da Força Naval Portuguesa (PRTMARFOR).

Após frequentar o CPOS, chefiou a secção das operações marítimas do CN até agosto de 2017. Foi o responsável da célula de Acompanhamento, Aconselhamento e Defesa (AAD) da navegação mercante, de pesca e de recreio de bandeira portuguesa, do CN, conhecida por *Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)* and *Allied Worldwide Navigational Information System (AWNIS)*.

SUBDIRETOR DE NAVIOS

O CMG ECN Moreira Guerreiro é o novo Subdiretor da Direção de Navios. A cerimónia de tomada de posse, presidida pelo Diretor de Navios, CALM Jorge Pires, decorreu no passado dia 2 de outubro, na sala de reuniões principal da Direção de Navios (DN) e contou com a presença de altos responsáveis da Arsenal do Alfeite, S.A., outros oficiais gerais, diretores, convidados militares, civis e toda a guarnição da Direção de Navios.

A cerimónia iniciou-se com uma breve alocução do Subdiretor cessante, CMG EN-MEC Rebocho Antunes, em que enalteceu a dedicação ao serviço da guarnição e agradeceu a colaboração e o apoio que sempre sentiu da parte de todos. Seguiu-se-lhe a leitura da Ordem do Dia à Unidade com o louvor concedido pelo Diretor de Navios ao Subdiretor cessante e o despacho de nomeação do novo subdiretor.

No seu discurso de tomada de posse, o novo Subdiretor de Navios, agradeceu o apoio do Subdiretor cessante e referiu a sua larga experiência pessoal de trabalho na unidade e a sua convicção nas capacidades da guarnição, manifestando a sua satisfação por voltar a pertencer a uma equipa de excelência.

Por fim, o CALM Diretor de Navios proferiu uma alocução, em que enumerou as competências e responsabilidades do Subdiretor,



relevando a importância do seu papel para o desempenho global da unidade, gerindo a sua atividade interna e representando-a em diversos *fora*.

A cerimónia terminou com a apresentação de cumprimentos individuais ao novo Subdiretor.

O CMG ECN Celso Jacinto Branco Moreira Guerreiro ingressou na EN em 1984, tendo sido promovido a G/MAR da classe de Engenheiros Maquinistas Navais em 1989.

Embarcou nos NRP *João Roby* e *Sacadura Cabral* e, entre 1992 e 1994, frequentou o curso de formação de Engenheiros Construtores Navais no Reino Unido. Nos 21 anos seguintes serviu

na Direção de Navios, ocupando variados cargos, incluindo chefe dos departamentos de construções e da plataforma, e desempenhando em acumulação funções em numerosos grupos e equipas de trabalho. Foi Diretor de Transportes, chefiou a Equipa de Acompanhamento e Fiscalização da construção dos NPO 3 e 4 em Viana do Castelo e frequentou o CPOG 2018/19.

CERTIFICAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS DA MARINHA

10 ANOS DE UM PROJETO



No passado dia 12 de outubro, decorreram 10 anos sobre a entrega, na sala *Lusíada*, da Direção de Pessoal, do primeiro certificado pela Agência Portuguesa de Certificação (APCER) do processo de certificação do Sistema de Gestão de Recursos Humanos da Marinha.

Para marcar o momento, realizou-se, em 17 de outubro, no mesmo local, uma cerimónia comemorativa com a presença de diversos convidados entre os quais os antigos Superintendentes dos Serviços do Pessoal, VALM Ferreira Pires, que iniciou o processo e Vilas Boas Tavares, que recebeu, das mãos do Presidente do Conselho de Administração da APCER, CMG Caldeira do Santos, o primeiro certificado em 2009.

A APCER foi representada pelo seu Diretor-geral, Eng.º José Leitão, cargo que, igualmente, ocupava há 10 anos, aquando da primeira cerimónia e pela Eng.ª Luísa Andrade, *Certification Technical Manager*.

Para além de diversas entidades da Marinha, estiveram ainda presentes o Subdiretor-geral de Recursos da Defesa Nacional, MGEN Côrte-Real Andrade, em representação do Diretor-geral e o Diretor de Pessoal da Força Aérea, BGEN António Temporão, em representação do Comandante do Pessoal da Força Aérea.

A cerimónia evocativa constituiu-se por um apontamento de boas vindas pelo Diretor de Pessoal, COM Nuno Chaves Ferreira, seguindo-se três apresentações sobre as diversas fases do processo: O CMG José Coutinho de Lucena, primeiro chefe, do então, Núcleo de Certificação, evidenciou o início, enquadrando o objetivo traçado e os desafios que se apresentaram ao alcançar da primeira certificação, que se delineou como momento zero para a evolução esperada; O CFR Rui Castro Afonso, oficial que exerceu durante maior período a chefia do Gabinete da Qualidade do SGRHM, explanou a evolução do processo e os resultados que têm vindo a ser alcançados ao longo do tempo; O CFR Adelino Costa Cabral, atual chefe do Gabinete da Qualidade do SGRHM, apresentou os desafios que se perspetivam no âmbito



O VALM Neves Coelho com anteriores e atual chefes do Gabinete da Qualidade

da transição para a nova edição da norma de referência deste processo (NP 4427).

Para finalizar a cerimónia o VALM Vladimiro Neves Coelho, Superintendente do Pessoal, nas suas palavras, evidenciou a contribuição que esta certificação, conferida por uma entidade externa e independente, tem tido para a melhoria contínua do Sistema, num desígnio de evolução estratégica organizacional, assente em princípios de qualidade que cimentam a procura da eficiência e eficácia por todos, num trabalho coletivo de desenvolvimento de competências que habilitam um alcançar sustentado dos objetivos definidos, referindo ainda que o desafio de fazer sempre mais e melhor se mantém presente em cada circunstância da evolução organizacional esperada.

Seguiu-se um momento de convívio entre todos os presentes, onde foi servido um Porto de Honra para celebrar a ocasião e desejar a continuidade da parceria com a APCER para que daqui a dez anos se comemorem os vinte anos desta certificação, num princípio continuado de aprendizagem, inovação e criatividade em prol de atrair, desenvolver e reter as pessoas necessárias, em quantidade e qualidade, ao cumprimento da missão da Marinha.



Colaboração da SUPERINTENDÊNCIA DO PESSOAL

RECONHECIMENTO, VALIDAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DE COMPETÊNCIAS

CONCLUSÃO DO ENSINO SECUNDÁRIO

*Pessoas mais qualificadas transformam as organizações e organizações mais qualificadas podem transformar o país*¹

APRENDER MAIS

A aposta na qualificação dos portugueses é um desígnio nacional ao qual rapidamente a Marinha disse: *Pronto!* Cerca de 52% dos adultos portugueses (entre os 25 e os 64 anos)² não completou o ensino secundário e, na Marinha, cerca de 21% das Praças em Regime de Contrato (RC) encontram-se na mesma situação.

Na realidade, desde sempre a Marinha reconheceu que as qualificações escolares e técnico-profissionais de todos os que nela prestam serviço, são fundamentais para o cumprimento da missão. A conclusão do ensino secundário vai além de **proporcionar o cumprimento de um dos requisitos para o ingresso na categoria de praças dos quadros permanentes, procura também valorizar e motivar todos os que queiram aprender mais!**

Desta forma, e no cumprimento da Diretiva Estratégica da Marinha e da Diretiva Setorial de Recursos Humanos, a Direção de Formação (DF) tem vindo a desenvolver esforços a fim de garantir a possibilidade de obtenção do curso do ensino secundário, não só ao grupo prioritário – os militares em RC –, mas também a todos os elementos pertencentes à Marinha.

São várias as possibilidades para a conclusão do ensino secundário; no entanto, aquela que melhor serve os interesses e as necessidades dos próprios e da organização é pela via do **Reconhecimento, Validação e Certificação de Competências (RVCC)**³.

RVCC

Em abril de 2018, teve início o primeiro RVCC com participação de 5 elementos da Marinha – 3 praças e 2 civis. Foi uma iniciativa inédita que, em parceria com a Secretaria Geral do Ministério da Defesa Nacional (MDN) e com o Instituto do Emprego e Formação Profissional /Centro Qualifica de Alverca, proporcionou a estes elementos, pelo reconhecimento e validação dos saberes e competências escolares e profissionais adquiridos ao longo da vida e em diferentes contextos, uma certificação de nível secundário.

As sessões foram presenciais, decorreram nas instalações do MDN, tiveram a duração de 3 horas semanais, durante aproximadamente um ano. Foi, de facto, uma navegação longa, nem sempre “à bolina”, mas graças à arte e perícia de marinheiro culminou com a entrega de diplomas de ensino secundário, no dia 19 de julho, aos 5 elementos da Marinha que iniciaram esta jornada.

A cerimónia decorreu nas instalações do MDN e contou com a presença dos Secretário-Geral do MDN, VALM Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, VALM Superintendente do Pessoal e CALM Sub-Chefe do Estado-Maior da Armada, entre outros convidados e familiares, que muito dignificaram o evento.

Desengane-se quem pensa que o RVCC é fácil, não é! Que o digam estes formandos. A maior dificuldade que sentiram foi entender a dinâmica do RVCC, as avaliações e o que se pretendia com os “DR” e “NG”, que, na gíria de quem passa por esta experiência, significam “Domínios de Referência” e “Núcleos Geradores”, que mais não são do que contextos e temas para validação dos conhecimentos.



Foto MDN

COMENTÁRIOS DOS DISCENTES

Para quem tinha deixado a sala de aula há, sensivelmente, 30 anos, como é o caso do CAB CCT Cerqueira, acresceu o *desafio de voltar a estudar e a ter de conciliar os estudos com uma vida pessoal e profissional preenchida*. Para o CAB V Fonseca e para o ASS OP Luís Garcia há a destacar a possibilidade, conferida pela Marinha, *em frequentar as sessões durante as horas de serviço, aliada ao apoio da família, dos camaradas mais próximos e dos formadores*, que foram essenciais para chegar a bom porto.

Alguns têm vontade de chegar mais longe. É o caso do CAB A Martins que pondera *prosseguir os estudos para o ensino superior ou fazer uma especialização tecnológica*.

Para a maioria, a realização pessoal sobrepõe-se à profissional. Na verdade, muito para além da validação de competências, é posta à prova a sua capacidade de resiliência e autodisciplina, havendo que demonstrar empenho e dedicação para se alcançar os objetivos propostos. Por isso, são unânimes quanto a aconselharem os camaradas e os colegas a frequentar o RVCC e a acreditarem neles próprios. O segredo está no trabalho e na dedicação, como diz o ASS OP Rui Custódio: *Não desistam, vale a pena!*

DESAFIO

Em setembro, terminou, na ETNA, mais uma turma de RVCC que integrou também elementos da Força Aérea, traduzindo a cooperação entre os Ramos e o esforço conjunto no aumento da qualificação dos portugueses.

Caso tenha interesse em aumentar as suas qualificações, contacte a DF de modo a ter acesso a toda a informação e procedimentos disponíveis.



Colaboração da **DIREÇÃO DE FORMAÇÃO**

Notas

¹ Gonçalves, F. (2009) Guia da qualificação: instrumentos para qualificar a sua organização. Lisboa: Agência Nacional para a Qualificação, I.P.

² Grandes Opções do Plano para 2019.

³ Destina-se a maiores de 24 anos (poderão ser admitidos a partir dos 22 anos que comprovem pelo menos 3 anos de descontos realizados à Segurança Social) que não completaram o percurso escolar obrigatório e reconhece e valida os saberes e as competências adquiridos ao longo da vida, atribuindo uma certificação de nível básico ou secundário.

NOTÍCIAS

DELEGAÇÃO DO SUPREMO TRIBUNAL MILITAR DE ANGOLA VISITA A DIREÇÃO JURÍDICA

No dia 18 de setembro a Direção Jurídica (DJ) recebeu a visita de uma delegação do Supremo Tribunal Militar de Angola, no âmbito da visita desta delegação ao nosso Supremo Tribunal de Justiça. A delegação foi chefiada pelo TGEN Carlos dos Anjos Vicente, Juiz Conselheiro, sendo composta pelo BRIG Manuel António, Juiz Presidente do Tribunal Militar Regional da Região de Luanda, pelo BRIG Jerónimo Mateus Van-Dunem, Juiz Conselheiro, pelo COR Lúcio de Assis, Juiz de Direito, e pelo TGEN Angelino André, Chefe do Gabinete de Intercâmbio e Cooperação do Supremo Tribunal Militar. Acompanharam a delegação os Secretários Pessoais do Presidente do Supremo Tribunal de Justiça português, Ana Coelho e Nuno Côrte-Real. A visita à Direção Jurídica foi precedida de apresentações ao Superintendente do Pessoal, VALM Neves Coelho, a que se seguiu uma apresentação pelo Diretor Jurídico, CMG Beltrão Loureiro, sobre o sistema de justiça e disciplina militar na Marinha. O interesse no tema decorre da fase de alteração legislativa que o sistema de justiça militar angolano atravessa, com a criação de um novo Código Penal Militar que irá substituir a anterior Lei dos Crimes Militares, bem como as alterações ao Regulamento de Disciplina Militar, tendo sido especialmente abordada a questão



da separação dos crimes comuns dos crimes estritamente militares seguida pelo legislador português no nosso Código de Justiça Militar. Constituiu uma oportunidade para discutir e aprofundar o conhecimento dos sistemas de justiça militar dos dois países. Após a apresentação e discussão dos temas em análise, seguiu-se um almoço a convite do Superintendente do Pessoal, tendo no final sido realizada uma troca de contactos e lembranças, bem como de votos de reforço de cooperação institucional.



Colaboração da **DIREÇÃO JURÍDICA**

MISSÃO ESTÁGIO: O FUTURO COMEÇA AGORA

A Direção de Formação realizou, no dia 24 de outubro, a 3ª edição do evento **Missão Estágio: o futuro começa agora**. Este evento teve como objetivos promover o *networking* entre a Marinha e as escolas/universidades e divulgar o Plano Anual de Estágios para o ano letivo 2019/2020.

O evento decorreu este ano na Escola de Tecnologias Navais, tendo estado presentes 27 entidades de ensino/formação, 20 do ensino profissional e 7 do ensino superior, num total de 95 convidados, incluindo os representantes dos setores da Marinha.

O evento iniciou-se com a sessão de boas-vindas pelo Superintendente do Pessoal, VALM Neves Coelho, que destacou a importância da criação de sinergias entre a comunidade educativa e a Marinha, seguida da apresentação do Plano Anual de Estágios. Posteriormente, todos os presentes foram convidados a visitar o Departamento de Administração e Logística, tendo observado *in loco* a formação ministrada na Marinha a nível de Padaria e Restau-

ração, e o Departamento de Limitação de Avarias, onde puderem vivenciar algumas situações de salvamento urbano e de incêndio.

Seguiu-se uma sessão de *networking*, onde as escolas tiveram oportunidade de contactar diretamente com os representantes dos setores da Marinha, tomar conhecimento dos projetos em desenvolvimento e canalizar possíveis candidaturas.

O evento terminou com um almoço na alcáçova, onde todos os participantes puderam ver a mostra fotográfica, realizada por uma ex-estagiária de Fotografia do Serviço de Comunicação e Relações Públicas, relativa a eventos em que participou durante o seu estágio.

A **Missão Estágio: o futuro começa agora** pretende dar resposta à Diretiva Estratégica da Marinha 2018, que estabelece como Objetivo Estratégico nº 6 “Dinamizar a abertura da Marinha à sociedade e aos cidadãos”.



Colaboração da **DIREÇÃO DE FORMAÇÃO**



Foto SAU A Ferreira Dias

UM REGIMENTO INVULGAR

O fluxo de membros das várias ordens religiosas para os territórios de África e da Índia foi, desde que os portugueses ali se instalaram, uma constante.

É perfeitamente plausível que todos eles levassem, dos respectivos superiores, instruções quanto à conduta e quanto às linhas de acção a desenvolver junto das populações nos locais para onde se destinavam.

O que hoje aqui trago, e que tanto quanto julgo saber é caso único (afirmação esta que vale o que vale, se é mesmo que vale alguma coisa), é a existência de um conjunto de instruções para a forma como os religiosos se deveriam comportar a bordo do navio que os transportasse.

Tal situação verificou-se relativamente aos frades Agostinhos que, em 1572, iam seguir viagem para a Mina, aos quais, por regimento datado de 23 de Fevereiro daquele ano, se indicavam algumas regras de conduta, regras essas que, nalguns casos, nos possibilitam conhecer alguns dos aspectos mais marcantes, na óptica dos religiosos, da vida a bordo dos navios daquela época.

As primeiras recomendações reportam-se ao comportamento a seguir caso navegassem no período da Quaresma, altura em que deveriam efectuar uma prática espiritual diária, seguida de ladainhas e terminando com orações à Virgem, a S. Agostinho e a S. Nicolau.

Estabelecia-se, igualmente, que se se navegasse durante as Endoenças se deveriam fazer, como pudessem, os respectivos ofícios religiosos e, à noite, disciplinas.

Todas as manhãs, ao levantar, deveriam os frades dar os bons dias a toda a gente, começando pelo capitão do navio, a quem deveriam ainda apresentar muitos cumprimentos.

Durante as pregações, na Quaresma, deveriam exortar toda a gente à confissão frequente, a evitarem fazer juras e jogos em excesso, estabelecendo penitências e multas aos que jogassem a dinheiro.

No dia a dia deveriam evitar quezílias com as gentes, nem usar linguagem agressiva, mesmo quando se tratasse de ofensas a Deus, salvo se o pecado fosse muito grave.

Deveriam igualmente repreender os cantares torpes e o uso de linguagem imprópria, o que deveria ser feito “com rosto modesto e com uma tristeza santa que confunda quem as disser, mas não os chamando de desonestos”.

Não deveriam permitir a leitura de livros profanos, nem conversarem familiarmente com os seculares, excepto para os trazer benévolo e receptivos.

No que diz respeito à vida no mar, o regimento termina recomendando que tratassem os enfermos com muita caridade, dando do que levassem aos mais necessitados, não o devendo fazer, no entanto, a gente mal acostumada enquanto não se emendassem dos seus vícios.

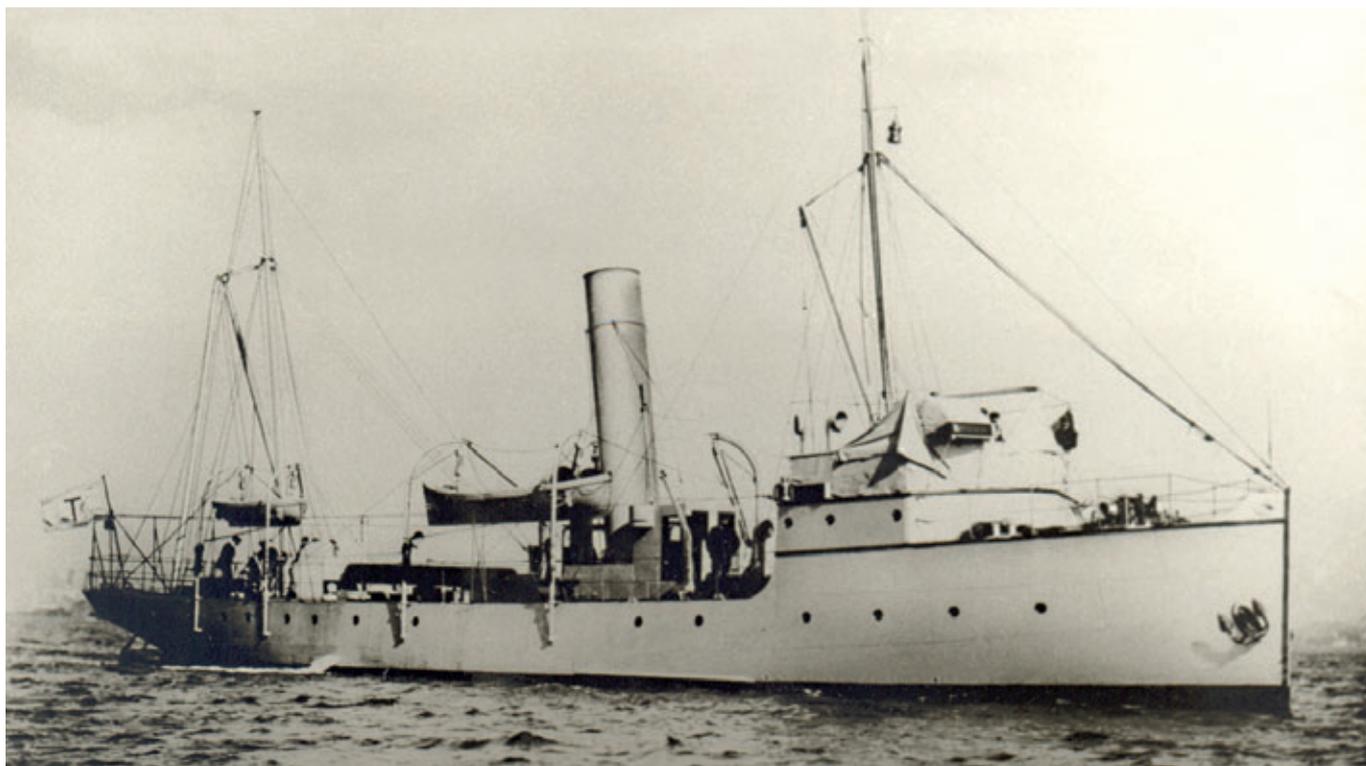


Cmdt. E. Gomes

Fonte: Monumenta Missionaria Africana vol. XV

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





O “P’LOTO” E O VULCANO

Esta estória não trata de Vulcano, Deus do fogo e filho de Júpiter. Tampouco do vapor torpedeiro da nossa Marinha assim matriculado, mas simplesmente do cão de bordo deste navio e baptizado com o mesmo nome. Das suas capacidades caninas conheço apenas o que me foi contado por marinheiros desse tempo. Como artífice torpedeiro electricista tive curiosidade (nunca satisfeita) em conhecer este velho navio torpedeiro que, sabia-se, tinha apenas um tubo lança torpedos, também saber as características destes e mais pormenores pois que o torpedo Whitehead Weimought 53,34 cm, que estudáramos em Vale de Zebro, era a última palavra.

Nesta altura (1945) havia o chamado “Quadro dos Navios de Guerra”, frente ao Terreiro do Paço, composto por muitas bóias tendo, cada uma delas, o seu navio certo. Ao vapor torpedeiro NRP *Vulcano*, calhava-lhe a posição quase em frente ao Cais do Sodré e bastante chegado a terra. Era notória a inactividade deste pequeno e ultrapassado navio torpedeiro que já tinha apenas, assim constava, uma dúzia de homens a bordo. O *Vulcano* (navio) tinha a bordo o Vulcano (cão) e o relato das suas habilidades encantou-me. Mas já lá vamos à sua estória.

Sempre tive um fraco por esta espécie animal que vem dos tempos da minha meninice e em que meu pai caçava. Assim e com a inevitável saudade, destaco o meu querido e inesquecível “P’loto” (abreviatura de Piloto). Excelente perdigueiro, foi cobichado e, para meu grande desgosto, doado a um amigo, também ele caçador, que morava na Fóia, lá na serra de Monchique (dista de Lagos cerca de 40 km). Até que, umas semanas depois, assomo à janela e vejo parado na rua o “P’loto”, estático, esquelético (um fusível), olhando para mim com os seus olhos meigos, agora tristes, cauda em baixo e um resto de corda caído do pescoço. E quando gritei “P’loto” aquele rabinho, agora arrebicado, agitou-se a uma frequência (passe o exagero) pouco inferior à da corrente

alterna (50 Hz). E num instante tinha o “P’loto” ao meu colo. Foi um momento inesquecível.

Já em casa, no quintal, o “P’loto” correu para o lugar onde ainda estava o seu bebedouro, que foi abastecido, e bebeu até se faltar. Olhou-me nos olhos, enroscou-se e adormeceu. Como é que o “P’loto”, levado para tão longe, consegue regressar a casa? Primeiro, ter bons dentes para roer a amarra. Depois: faro, instinto, inteligência, perseverança, espírito de sacrifício; tudo isto e mais, ele possuía. É a minha explicação.

Passado este desvio à estória, regresso ao Vulcano (cão) para relatar o seu caso, também excitante, também muito curioso, engraçado e que vou tentar reproduzir sem me desviar do que me contaram. O Vulcano ia para terra levado pelos marinheiros e lá era deixado. Mas o navio era o seu lar e havia que regressar a bordo. E como o fazia? De cima da muralha ladrava até que alguém de bordo o atendesse e lhe acenasse com gesto de chamada. Conseguido isso o Vulcano procurava (calculava), correndo na muralha, o local apropriado (ou seja, o azimute, que mudava consoante o sentido e a força da corrente), saltava para a água e, nadando vigorosamente, rumava para bordo onde alguém já postado no patim inferior do portaló (centro do ângulo azimute) o esperava e o repescava. E nunca o sistema falhou.

E assim, com estas estórias contadas de modo desconexo, dir-se-á, presto justa homenagem ao “Cão”, o melhor amigo do homem, pela indefectível lealdade, inteligência, dedicação, salvador de vidas, amigo de crianças, companheiro paciente de velhos, de inválidos e... sem nada exigir em troca.

E também com saudades do mar...



Teodoro Ferreira

1TEN SG REF

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

O Vazio...



“O Vazio ocupa um espaço imenso...”

Frase de autor anónimo

STEN MARÇAL QUEIROZ 2019

O vazio é um estado de alma. Usado de forma correta, pode ser o princípio do autoconhecimento, ou a medida – muito pessoal e individualizada – do sofrimento pessoal. Os médicos existem, genericamente, por uma única razão: o alívio do sofrimento humano. Assim, eu procurei sempre estar atento ao vazio do paciente individual, que me procurou ao longo de uma vida clínica. Na posição que agora – por ironia do destino e pela superior vontade da Marinha – ocupo, procuro atender ao vazio de toda uma instituição, que, no que diz respeito à saúde, me procura por variadíssimos aspetos, quase sempre para além da capacidade atribuída ao lugar que, humildemente, procuro honrar...

Na verdade, existem muitos fatores de perplexidade atual, no que à Saúde diz respeito aos Marinheiros. Em primeiro lugar, parece incompreensível a quem já não está no ativo e que, dadas as reconhecidas insuficiências do Hospital das Forças Armadas, tem recorrido ao setor convencional, as sucessivas ameaças de reputadas instituições privadas de cancelamento da prestação de serviços pela Assistência na Doença aos Militares (ADM), por – de acordo com as referidas instituições – falta de pagamento... A incompreensibilidade, claro, vem sobretudo do facto de que os militares passaram a contribuir significativamente com os seus descontos para a ADM...

Frequentemente, enquanto prestei Serviço no HFAR, fui confrontado com os pedidos de militares, ou dos seus familiares e amigos, que haviam sido admitidos em instituições privadas, usando os acordos de convenção com a ADM, acreditando que não se tratava de situação grave. Mais tarde, a situação clínica acaba por evoluir para um inevitável internamento. Esse internamento, quer em cuidados intensivos quer, noutros contextos, em cuidados paliativos, implica despesas não suportadas pelos acordos de convenção que afetam inúmeros marinheiros – de todos os postos e idades – já que os preços, não filtrados pela convenção, raramente são suportados pela maior parte de nós (aliás como acontece com a maioria dos portugueses...).

Muitos destes pedidos, geralmente desesperados, de ajuda, ainda acabam na Direção de Saúde. Acredito que provém de uma cultura de outrora, em que a Marinha se responsabilizava por praticamente todas as despesas de saúde, quer enquanto no ativo, diretamente

do orçamento da Direção de Saúde, quer muitas vezes, indiretamente, através de termos de responsabilidade passados pelo Hospital da Marinha, por todos os tratamentos necessários fora da Marinha, mesmo a antigos marinheiros, já na reforma. O Hospital da Marinha, estrutura que possuía muitas camas, teve – verifiquei-o frequentemente – também um papel importante em cuidados continuados/paliativos. Este apoio permitia à família procurar uma solução definitiva e ao militar a preservação da sua dignidade.

Muitos desses velhos militares ficam surpresos – apesar de toda a informação pública sobre a Reforma da Saúde Militar – com a inexistência de soluções para estes problemas, no contexto restrito da Saúde Naval. Na maior parte dos casos, a única coisa que se pode fazer é o recurso a amigos do Serviço Nacional de Saúde (SNS), na tentativa de tentar minorar as aludidas dificuldades. Sim, como o leitor atento já percebeu, em termos de cuidados continuados/paliativos, o SNS permite um acesso muito mais facilitado do que o atual Sistema de Saúde Militar (que não tem resposta para tanta procura).

Assim, daqui recomendo a todos os antigos marinheiros que procurem estar inscritos no Centro de Saúde da sua área de residência. Aconselho, também, a que façam visitas regulares ao seu médico de família, que futuramente lhes poderá abrir caminhos no SNS, a que os militares são geralmente alheios (para não dizer avessos). Na verdade, este é o único conselho honesto que deste fórum lhes posso fornecer, lamentando o sofrimento e perplexidade a que são sujeitos e aceitando as culpas de um sistema que não controlo, nem tenho capacidade real para resolver.

Perdoem-lhes o insistente recurso à Direção de Saúde da Marinha. Afinal apenas seguem o que, enquanto no Serviço Ativo, lhes terá sido transmitido: que a Marinha cuidaria deles na Saúde e na Doença, na Juventude e na Velhice. Acreditam que deveria ser assim, como compensação pelos muitos riscos a que a vida naval os sujeitou... Lamento que a minha resposta tenha que ser sempre um vazio “nada posso fazer” ... Posso apenas, hoje e aqui, afirmar que aquela frase também aumenta a minha perplexidade, aumenta o meu Vazio... e que, sim, de facto o Vazio ocupa um espaço imenso na minha alma...



Doc

DOENÇAS PROFISSIONAIS

A exposição a fatores de risco profissionais pode intervir na génese ou evolução de inúmeras doenças, admitindo-se três tipos de relação: na doença agravada pelo trabalho, a exposição a fatores de risco profissionais afeta negativamente a evolução da doença (p.e. depressão); na doença relacionada com o trabalho, os fatores de risco profissionais adicionam-se a outros fatores de risco (p.e. individuais) dando origem à doença (p.e. lombalgia; etiologia multifatorial); na doença profissional, a doença resulta exclusivamente da exposição a fatores de risco profissionais (p.e. silicose). Doença profissional é, pois, toda e qualquer doença contraída pelo trabalhador na sequência da exposição, única ou continuada, a um ou mais fatores de risco presentes na atividade profissional, nas condições de trabalho e/ou nas técnicas usadas durante o trabalho.

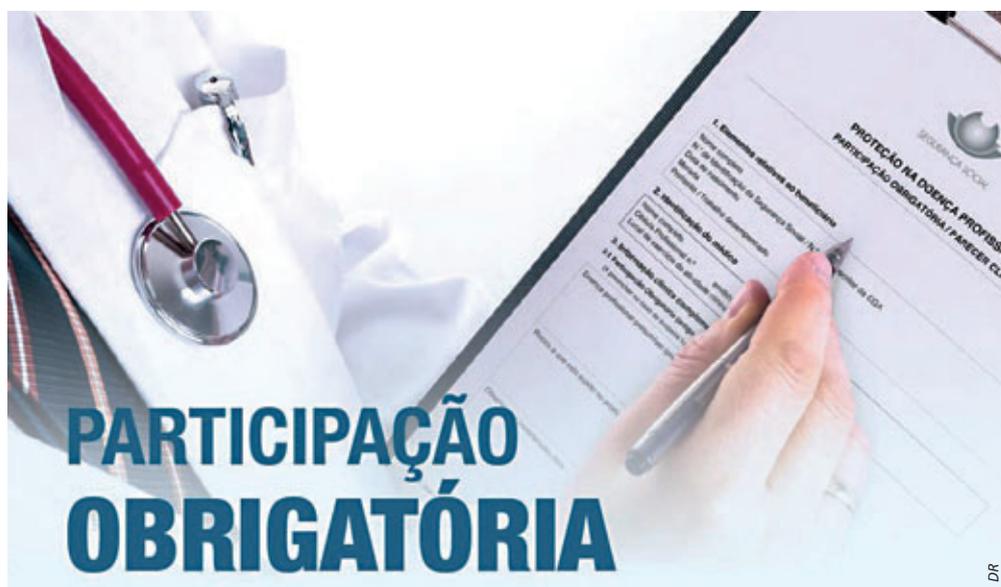
Em Portugal, as doenças profissionais encontram-se estabelecidas na “Lista das Doenças Profissionais” (Decreto Regulamentar n.º 76/2007, de 17 de julho). É ainda considerada doença profissional qualquer lesão corporal, perturbação funcional ou doença não incluída na Lista supracitada, desde que se prove ser consequência, necessária e direta, da atividade profissional exercida e não represente o normal desgaste do organismo (Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro). A relação causal “trabalho-doença” é normalmente determinada com base em dados clínicos de patologia do trabalho aliados ao historial ocupacional, à análise da função profissional do trabalhador, à verificação da exposição profissional, e à avaliação do risco profissional.

Anualmente morrem seis vezes mais pessoas por doença profissional que por acidente de trabalho, estimando-se que, em Portugal, ocorram 4 a 5 mortes/dia devido a doença profissional, representando cerca de 6,4 mil milhões de euros perdidos todos os anos. A doença profissional, para além de causar sofrimento humano imensurável ao trabalhador vitimado e respetiva família, conduz a grandes perdas económicas para a organização e sociedade, relacionadas com a perda de produtividade e a redução da capacidade de trabalho, bem como com os gastos em cuidados em saúde, na reabilitação profissional e na adaptação do posto de trabalho.

Face ao exposto, a participação obrigatória de suspeita/agravamento de doença profissional reveste-se de enorme importância no âmbito da proteção e promoção da saúde dos trabalhadores. Esta participação é da responsabilidade de todos os médicos (Decreto-Lei n.º 2/82, de 5 de janeiro), embora o Médico do Trabalho seja o que normalmente reúne mais informação quanto à relação trabalho-saúde/doença para poder fundamentar a mesma. Apesar disso, estima-se que só uma pequena parte das doenças profissionais seja participada.

O circuito processual da certificação de doença profissional é desencadeado sempre que o médico faz o diagnóstico de suspeita/agravamento de doença profissional e se envia o modelo de Participação Obrigatória (Modelo GDP 13 - DGSS¹) ao Departamento de Proteção contra os Riscos Profissionais do Instituto de Segurança Social, I.P.², para se proceder à sua confirmação ou infirmação.

A certificação de doença profissional permite despoletar/reforçar medidas preventivas e corretivas no local de trabalho para evitar/minimizar a exposição de outros trabalhadores aos mesmos fatores de risco profissional e, assim, prevenir o aparecimento de novos casos de doença profissional. Além disso, permite ainda que o trabalhador e seus familiares tenham direito à reparação da doença profissional, em espécie e/ou em dinheiro, incluindo



a reabilitação e a reintegração profissional (Lei n.º 98/2009, de 4 de setembro).

A assistência na doença aos beneficiários titulares da Assistência na Doença aos Militares das Forças Armadas abrange o pagamento das despesas de saúde decorrentes de doenças profissionais (Portaria n.º 1034/2009, de 11 de setembro). O Hospital das Forças Armadas assegura ainda, em regime de exclusividade, o fornecimento de produtos de apoio e de dispositivos médicos necessários e adequados ao diagnóstico ou ao restabelecimento do estado de saúde, físico ou mental, e da capacidade de trabalho ou de ganho do militar e à sua recuperação para a vida ativa.

S. Henriques
1TEN MN

Notas

¹ Disponível em: http://www.seg-social.pt/documents/10152/13650510/GDP_13-DGSS.pdf/19437ab7-04ff-46ab-b690-514c92e53ed7

² Serviço de Atendimento Médico de Proteção Contra os Riscos Profissionais – Lisboa. Morada: Avenida 5 de outubro, 175, 1069-451 Lisboa. Contacto: 300 502 502.

QUEILITE ACTÍNICA

A *queilite actínica* é uma lesão crónica do vermelhão dos lábios que se deve a uma exposição prolongada ao sol ao longo da vida. É uma lesão comum que pode passar despercebida, contudo, pelo seu potencial de evolução para um tumor maligno, deverá ser despistada regularmente e tratada atempadamente.

O QUE É A QUEILITE ACTÍNICA?

A palavra *queilite* resulta da aglutinação da palavra grega “*kheilos*”, que significa lábio, e o sufixo “*ite*”, que em medicina significa doença inflamatória. Como esta lesão dos lábios é induzida pela exposição crónica excessiva à radiação solar, nomeadamente à radiação ultravioleta, chama-se “*actínica*” (na física, raios actínicos são a parte da radiação solar rica em raios ultravioleta).

A *queilite actínica* é, portanto, uma doença benigna dos lábios que afeta principalmente homens com idade superior a 40-50 anos, com pele clara e que têm exposição crónica à luz solar. Tem índole fortemente ocupacional: atinge maioritariamente marinheiros, pescadores, agricultores, desportistas profissionais *outdoor* como esquiadores, windsurfistas, maratonistas, bem como todos os outros trabalhadores que são submetidos a exposição prolongada ao sol. Apesar de ser uma doença benigna esta lesão é pre-maligna, ou seja, tem potencial para se tornar um tumor maligno (cancro).

COMO SURGE A QUEILITE ACTÍNICA?

Os raios ultravioleta presentes na luz solar, particularmente os raios UVB, ao atingirem a pele dos lábios, podem danificar a informação genética presente nessas células. Ao longo dos anos, a acumulação de pequenas alterações nos genes (mutações) leva a que as células não se consigam reproduzir apropriadamente e se formem células anormais. É aqui que surge a *queilite actínica*. Se não forem removidas, estas células anormais podem proliferar e, não havendo mecanismos de controlo, podem crescer de forma descontrolada. É nesta fase que surgem os tumores malignos.

Além do sol, existem fatores de risco adicionais para desenvolver *queilite actínica*: tabagismo, alcoolismo, má higiene oral, infeção pelo vírus do papiloma humano, irritação local crónica (ex: morder lábio) e eversão do lábio inferior (como característica racial ou traço herdado).

MANIFESTAÇÕES CLÍNICAS

Devido à sua localização, mais propícia à exposição solar, o lábio inferior é o mais afetado nesta doença. Nas fases iniciais da doença pode existir uma vermelhidão e edema (inchaço) do lábio inferior, sem afetar as comissuras labiais (“cantos da boca”). Posteriormente todo o lábio inferior, ou parte dele, torna-se seco e descamativo. Por vezes surgem fissuras, úlceras ou nódulos. A cor vermelha começa a ser substituída por esbranquiçado ou acinzentado e torna-se difícil distinguir a pele do vermelhão do lábio, ou mesmo da mucosa intraoral. É muito importante haver um diagnóstico logo nesta fase e fazer um tratamento adequado, bem como manter uma vigilância periódica pois sabe-se que esta doença pode evoluir para um tumor maligno do lábio (em cerca 17% dos casos), nomeadamente um carcinoma pavimentocelular.

DIAGNÓSTICO

O diagnóstico através da observação clínica é relativamente característico, contudo, para haver um diagnóstico definitivo, é obrigatório proceder-se a uma biópsia incisional que habitualmente é realizada sob anestesia local, removendo uma amostra da lesão do lábio, sendo



esta depois enviada para estudo histológico. Histologicamente a *queilite actínica* manifesta-se por lesões epiteliais irreversíveis (hiperplasia ou atrofia, com ou sem displasia), hiperqueratose e degeneração hialina do tecido conjuntivo subepitelial (elastose solar).

TRATAMENTO

O tratamento para a *queilite actínica* baseia-se na remoção do epitélio lesado do lábio, com o intuito de aliviar os sintomas ao doente, mas também para prevenir a malignização da lesão. As opções terapêuticas vão depender do grau de evolução da *queilite actínica*, das condições físicas do doente, da experiência do médico com os vários métodos e da própria escolha do doente.

As alternativas cirúrgicas são as que menos taxa de recorrência apresentam e são elas a crioterapia, eletrocirurgia, terapia fotodinâmica, ablação por laser e a *vermelhectomia* (remoção através de bisturi do vermelhão do lábio, sendo este reconstruído logo de seguida através de um retalho de deslizamento da mucosa labial). Esta última é considerada o melhor tratamento pois é o único método que permite enviar toda a peça operatória para estudo histológico, o que é importante dado ficarmos a conhecer o grau da lesão, os limites precisos da lesão e determinar se já existe doença invasiva.

Dentro das opções terapêuticas não cirúrgicas destacam-se a aplicação de agentes tópicos como o 5-fluorouracilo, diclofenac e imiquimod.

Qualquer que seja o método terapêutico escolhido é importante ter em consideração que a *queilite actínica* é uma lesão multicêntrica (não está exclusivamente numa parte do lábio, existe em vários locais... mesmo que não sejam visíveis clinicamente!), que carece de um seguimento rigoroso para o resto da vida, bem como de medidas diárias para prevenir a evolução para cancro do lábio: aplicar bloqueador solar labial (habitualmente no formato de *baton*), usar boné/chapéu e evitar exposição direta ao sol em horários críticos.



Ana Cristina Pratas
1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

Fonte da imagem:
Cremonesi AL, Quispe RA, Garcia AS, Santos PSS. *Queilite actínica*: um estudo retrospectivo das características clínicas e histopatológicas. *Arq Med Hosp Fac Cienc Med Santa Casa São Paulo*. 2017;62(1):7-11.

DESPORTO

VOLEIBOL DE PRAIA 10º CAMPEONATO NACIONAL MILITAR

Com organização da Força Aérea Portuguesa realizou-se no período de 25-27 de setembro, no Depósito Geral de Material da Força Aérea (Alverca), o 10º Campeonato Nacional Militar de Voleibol de Praia. Esta competição contou com a participação da Marinha (4 duplas masculinas/3 duplas femininas), Força Aérea (4 duplas masculinas/2 duplas femininas) e da Polícia de Segurança Pública (5 duplas masculinas/4 duplas femininas).

Destaca-se o 1º lugar obtido pela dupla feminina: 1SAR MQ Cátia Câmara/1SAR ETS Paula Oliveira.



1SAR MQ Cátia Câmara e 1SAR ETS Paula Oliveira

EKIDEN – TORNEIO ABERTO

No dia 1 de outubro realizou-se na Base Naval de Lisboa, o Torneio Aberto de Ekiden. Este evento contou com a participação de 69 atletas (9 equipas de 5 elementos/8 equipas de 3 elementos), oriundos da Marinha, da Polícia de Segurança Pública e do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras. As equipas melhor classificadas foram as seguintes:

CLASSIFICAÇÃO EQUIPAS DE 3 ELEMENTOS				
Class. Equipa	Atleta 1	Atleta 2	Atleta 3	Tempo
1º	9310200 1SAR CM Pedro Lomba	9333402 CAB L Tavares Loureiro	9330902 1SAR ETI Silva Brito	1:16:45
2º	139247 Correia Pena	155285 Vital Pratas	155619 Abrantes Morais	1:17:08
3º	403085 SMOR CM Silva Santos	146687 CMOR A Ramos Maurício	310488 CAB A Ribeiro Marques	1:21:37

CLASSIFICAÇÃO EQUIPAS DE 5 ELEMENTOS						
Class. Equipa	Atleta 1	Atleta 2	Atleta 3	Atleta 4	Atleta 5	Tempo
1º	150775 AG. PR. Silva Farinha	151490 AG. PR. Ribeiro Monteiro	151534 AG. Bartolomeu Luis	152610 AG. Cavaleiro Delgado	153808 AG. Pereira da Silva	1:14:05
2º	702488 CTEN ST FZ Peres Rebola	9100319 ASPOF TN Perdigão Antas	1533595 SAJ FZ Duarte Perna	131997 1SAR C Pescadinha Maurício	131094 CAB AP Soares Cristobal	1:23:30
3º	146327 CH Sérgio Rodrigues	149225 AG PR Carlos Santos	154695 AG João Albuquerque	154700 AG Bruno Barbosa	155609 AG Luís Rodrigues	1:25:38

BTT – TORNEIO ABERTO

Teve lugar na BNL, no dia 17 de outubro mais um Torneio Aberto de BTT. Apesar das condições atmosféricas adversas, participaram 45 atletas, distribuídos por 4 escalões masculinos – I (8), II (13), III (12) e IV (10) – e um escalão único feminino (2). Neste evento, o objetivo era que os participantes, durante 2 horas (mais 10 minutos de tolerância), realizassem o maior número de voltas a um percurso com cerca de 6 km. Os participantes neste torneio eram provenientes da Marinha, Exército, Força Aérea, PSP, PJ, GNR, EMGFA e IASFA. Os melhores classificados de cada escalão foram os seguintes:



TORNEIO ABERTO BTT									
Escalão	Classif. Geral	Classif. Escalão	NII	Posto	Classe	Nome	UEO	N.º voltas	Tempo prova
I FEM	18º	1º	21216	CAD	M	Inês Raimundo	EN	5	2:09:56
I M	7º	1º	22213	GMAR	EN-MEC	Filipe Gonçalves	NRP BÉRRIO	5	1:49:11
II M	3º	1º	151585	AGENTE		David Coelho	UEP/GOE	6	2:06:33
III M	1º	1º	151276	AG PR		Nuno Inácio	DAE-PSP	6	2:01:09
IV M	14º	1º	108186	SAJ	M	Oliveira Nunes	MM	5	2:04:05



Colaboração do CEFA

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 228

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

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO

E – W vuln. S joga 4♥ e recebe a saída a ♥5 que E deixa correr para S fazer. Analise com atenção as 4 mãos e encontre a forma como deve S prosseguir para cumprir este contrato.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 228

Numa 1ª análise existiram só 3 perdes (1♥+1♦) se E tivesse feito 4♥, mesmo que atacasse de seguida o seu singleton ♣. Na esperança de um corte, os que seria destruído de imediato. O recuo do A vai exigir que S tenha muita atenção para evitar a hipótese de sofrer esse corte e levar o cabide. Vejamos o que irá acontecer se S cai na precipitação de começar por destruir: E faz de A e ataca 9♣; o morto tem de fazer mas não tem vinda à mão para acabar o destrunfo, e quer jogar 9♣ no 2º vaza e trar assim a possibilidade de comunicar no naipe; W faz e ataca ♣ para o morto seguido então de trunfo que E pega de A e jogará ♣ pois ♣ deveria ser singleton; pega de A no morto e joga ♣ para o corte, destrunfa e dá a ♣, fazendo (1♥+5♦+4♣). Se W jogasse ♣ seguido de ♣ na 3ª vaza baldaria a perdente em ♣ no ♠ e teria o controlo do jogo, podendo vir à mão em ♠ para o destrunfo final.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 10



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

1. GUARDA-MÃO
2. CABEÇO DE AMARRAÇÃO
3. BRIGADA AEROTRANSPORTADA
4. ENFERMARIA (num navio)
5. TURCOS
6. COZINHA (num navio)

--- G ---
 --- O ---
 --- N / ---
 --- / A ---
 --- V ---
 --- Y ---

SOLUÇÕES: PASSATEMPO Nº 10

Soluções: 1. Handguard; 2. Bollard; 3. Airborne Brigade; 4. Sick Bay; 5. Davits; 6. Galley.

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 60

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 60

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CMG M José Pedro Ramos de Oliveira, Comandante do Agrupamento de Navios da Escola Naval • CMG M Fernando Carlos da Rocha Pacheco, Chefe do Departamento Marítimo do Sul e Capitão do Porto de Faro.

RESERVA

• SMOR V Fausto dos Reis Carvalho • CMOR TFD Francisco José Picado da Silva Ribeiro.

REFORMA

• SCH CM José Francisco Lucas Romano • SAJ MQ Henrique José de Sousa Ferreira • CAB L Ireneu Alberto de Lopo de Lemos.

FALECIDOS

• 62462 CALM MN REF Manuel José Nobre Pires de Carvalho • 151247 CMG EMQ REF Carlos Dias de Menezes • 60655 CMG MN REF António Bravo de Sousa Uva • 26158 CMG M REF Alfredo Paulo Marques Ribeiro Reis • 10288 CMG MN REF Nuno Manuel de Freitas Lomelino Gomes Machado • 3739 CMG M REF Vasco

Júlio Belmarco da Costa Santos • 99748 CFR SG José Gomes Ferreira • 471757 1TEN OTS REF Joaquim Luís Pereira Mendes • 163646 SMOR CM REF António José Chocalhinho • 470657 SMOR A REF Francisco Silvestre Lino • 264749 SMOR R REF Marcolino Ferrer José Figueira • 266349 SMOR E REF Alberto da Silva Matos Morais Pelouro • 1097163 SMOR V REF Sabino Pina Mota • 185447 SCH M REF José Francisco Casimiro • 269351 SAJ CM REF Raúl Rodrigues Jorge • 277651 SAJ SE REF João Henrique Cordeiro • 398655 SAJ L REF Fernando Vaz Velho Marques • 409356 SAJ A REF Joaquim Ribeiro • 477357 SAJ A REF Francisco Matilde Emidio • 482157 SAJ O REF António Horta Pereira • 599459 SAJ CM REF José António Dias Rato • 176377 SAJ CM REF Torcato Martins de Lima • 602859 SAJ V REF Jorge das Dores Parreira • 453657 1SAR TF REF Cassiano Augusto Conde • 476557 1SAR L REF Teotónio Antunes Guerra • 251973 1SAR A REF Júlio José Dimas • 238948 2SAR GRAD M REF Alfredo Santiago Rego • 435156 2SAR GRAD FZG REF José Maria Domingos Batista • 298752 CAB TFD REF José Pedro Mestre • 420156 CAB FZ REF José Manuel dos Santos Vila Nova • 429456 CAB FZ REF Francisco Manuel Amador • 494658 CAB TFH REF Joaquim Alves de Magalhães • 645360 CAB TFH REF Manuel António Fernandes Neiva • 207681 CAB L REF Fernando Valdemar Ribeiro • 196080 CAB A REF Jaime Felício Borrego • 635860 1MAR DFA REF Fernando Manuel da Conceição Henriques • 31008470 AG 1CL QPPM Francisco Caeiro Arsénio.

CONVÍVIOS



NRP COMANDANTE JOÃO BELO GUARNIÇÕES DE 1967 A 2008

Realizou-se no passado dia 21 de setembro o 5º Encontro Nacional das ex-guarnições da fragata *Comandante João Belo*. O programa constou de um passeio no Rio Tejo a bordo da UAM *Zêzere*, almoço e lanche na Messe de Sargentos da BNL e uma visita ao NRP *Álvares Cabral*. Para além dos *Marinheiros*, o evento contou com a presença de familiares e amigos, num total de 139 pessoas. E assim se passou um magnífico e emotivo dia, tendo sido partilhadas muitas das histórias vividas a bordo. Ficou a promessa de novo convívio em setembro do próximo ano.

GUARNIÇÃO DO NRP ROBERTO IVENS 49º ANIVERSÁRIO

A guarnição do NRP *Roberto Ivens*, embarcada entre 1970/1972, comemorou no passado dia 26 de outubro, o seu 49º aniversário num almoço-convívio realizado na Sobreda da Caparica.



“FILHOS DA ESCOLA” JANEIRO 1973

Realiza-se no dia **18 de janeiro**, no restaurante “Quinta dos Três Pinheiros”, na Mealhada, o almoço comemorativo do 47º aniversário do ingresso na “Briosa”.

Para mais informações os interessados devem contactar: SCH E Manuel Pais TLM 936265993; SCH FZ João Marques TLM 966877631; SAJ M Jeremias Moura TLM 965855564.



No mar da indiferença, há pequenos gestos que mudam tudo...

Mesmo que não seja de cariz estritamente natalício, aprecie, caríssimo leitor, este conto de Bruno Ferrero:

“Uma tempestade terrível abateu-se sobre o mar.

Ondas gigantescas abatiam-se na praia como golpes de martelo ou como relhas de aço que aravam no fundo marinho. E assim retiravam do fundo do mar os pequenos animais, os crustáceos e os pequenos moluscos, que ficavam dispersos nas areias da praia.

Quando a tempestade passou, rápida como tinha chegado, a água aplacou-se e retirou-se. Agora a praia era uma extensão de lodo onde se contorciam na agonia milhares e milhares de estrelas-do-mar. Eram tantas que a praia parecia cor-de-rosa.

O fenómeno atraiu muita gente de todas as partes da costa. Chegaram também equipas de televisão para filmar o estranho fenómeno.

As estrelas-do-mar estavam quase imóveis prestes a morrer.

Entre as pessoas, agarrado à mão do pai, encontrava-se também uma criança que fixava com os olhos cheios de tristeza as pequenas estrelas-do-mar. Todos estavam a olhar e ninguém fazia nada.

De improviso, a criança deixou a mão do pai, descalçou os sapatos e as meias e correu para a praia. Inclinou-se, recolheu com as pequenas mãos três pequenas estrelas e, sempre a correr, levou-as para a água. Depois voltou atrás e repetiu a operação.

Do muro de cimento, um homem chamou-a:

– O que é que estás a fazer, meu menino?

A criança, sem deixar de correr, respondeu:

– Levo as estrelas-do-mar para a água.

O homem gritou:

– Mas são milhares de estrelas-do-mar nesta praia; certamente não as poderás salvar a todas. E isto acontece em tantas outras praias ao longo da costa. Não podes mudar a realidade!

A criança sorriu, inclinou-se a recolher uma outra estrela-do-mar e, atirando-a à água, respondeu:

– A esta já mudei a realidade!

O homem ficou uns momentos em silêncio.

Depois inclinou-se, descalçou os sapatos e as meias e desceu à praia. Começou a recolher estrelas-do-mar e a lançá-las à água. Uns instantes depois desceram duas raparigas e eram já quatro a salvar estrelas-do-mar.

Alguns minutos depois, eram cinquenta, depois cem, duzentos, milhares de pessoas que atiravam estrelas-do-mar para a água. E assim se salvaram todas.”

No nosso tempo, que é apesar de tudo maravilhoso, não vejo maior desafio do que tentarmos mudar as nossas realidades. E há sempre muito a mudar.

Deixemos para outros os grandes problemas do mundo e façamos o que está perto de nós e ao nosso alcance.

Na sua linguagem simples, mas também sempre clara, o Papa Francisco não se perde em desvarios estéreis.

Segundo ele, onde é que a **realidade deve começar a ser mudada?**

Não há segredos: é uma questão que nasce e se desenvolve dentro de cada um e que nos coloca corretamente ou não perante os outros. Nas palavras do Papa é aí o “laboratório de humanização”.

Em julho de 2013, ao visitar a ilha de Lampedusa, cemitério de tantas vidas, o Papa usou pela primeira vez a expressão “a globalização da indiferença” ao recordar o drama de milhares de migrantes que quando procuravam a estrada da esperança de um futuro melhor só encontraram a dor e a morte.

E depois de 2013, muitas vezes o Papa tem recuperado a mesma expressão, tão cara ela lhe deve ser.

Afirma Francisco que, neste mundo da globalização, caímos na globalização da indiferença. Habituo-nos ao sofrimento do outro, não é connosco, não nos diz respeito. Colocados na nossa realidade tantas vezes mesquinha, achamos que não temos nada a ver com isso.

E o que é que o Papa pede a todos? Muito simples: “No mar da indiferença, contruam ilhas de misericórdia”.

Que excelente propósito de Natal para cada um de nós, caro leitor! No conto acima, as estrelas do mar salvaram-se todas porque uma criança não se conformou com a realidade. E o seu exemplo arrastou todos.

Já sei que não conseguiremos mudar o mundo, mas podemos mudar muitas coisas.

Esta seria a parte mágica da nossa quadra natalícia.

Para que este não seja só mais um Natal.

Santas festas para todos os militares, militarizados e civis da Marinha, especialmente para aqueles que no cumprimento da missão, estarão fisicamente longe dos seus familiares mais próximos.

Mas sempre com eles.



Donna Ackerly
.19