

Nº 550 • ANO XLIX
ABRIL 2020 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



NRP *SAGRES*

BUENOS AIRES

**WILD CROCODILE
EXERCÍCIO
COMBINADO**

**O CONTRIBUTO DA
MARINHA NA LUTA
ANTI-TUBERCULOSE**

**D. JOÃO DE CASTRO
UM VULTO DA NOSSA
HISTÓRIA**

PERISCÓPIO

A Marinha

no lançamento das iniciativas do EMGFA “Alista-te por um dia” e “Cidadania e Forças Armadas” nos portos de Viana do Castelo e Póvoa de Varzim, em fevereiro de 2020.



Foto C&B A Martins de Pinho



SUMÁRIO

02	Periscópio
04	Strategia (56)
08	NRP <i>Sagres</i> – Viagem de Circum-Navegação 2020
10	Exercício ALCÂNTARA 2020
11	D. Afonso Henrique de Bragança
20	Tomadas de Posse / Entregas de Comando
21	Os Estados Unidos da América e a estratégia no Pacífico
22	Direito do Mar e Direito Marítimo (27)
24	Academia de Marinha
25	Notícias
27	Vigia da História (117)
28	Estórias (58)
30	Saúde para Todos (74)
32	Desporto
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / Notícias / Convívios
35	Concurso de Fotografia
CC	Naus de Pedra em Lisboa

WILD CROCODILE EXERCÍCIO COMBINADO **6**



14 O CONTRIBUTO DA MARINHA NA LUTA ANTI-TUBERCULOSE



D. JOÃO DE CASTRO UM VULTO DA NOSSA HISTÓRIA **17**



Capa

NRP *Sagres* em Buenos Aires.
Foto NRP *Sagres*.



**Revista da
ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 550 / Ano XLIX
Abril 2020

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

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SMOR L Mário Jorge Almeida de Carvalho

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

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

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

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

OS PROJETOS PESCO: OPORTUNIDADES E DESAFIOS PARA PORTUGAL



Como referido no artigo anterior, após um sono de 8 anos, “a Bela Adormecida” – expressão usada pelo ex-Presidente do Conselho Europeu, Jean-Claude Juncker para designar a Cooperação Estruturada Permanente, criada no Tratado de Lisboa – acordou. Com efeito, em 11 de dezembro de 2017, o Conselho da União Europeia (UE) estabeleceu uma Cooperação Estruturada Permanente, consubstanciada em 20 compromissos vinculativos sobre o investimento na defesa, o desenvolvimento de capacidades e os empenhamentos operacionais.

Para materializar estes compromissos, foram identificados projetos cooperativos concretos, designados como projetos PESCO, do acrónimo em língua inglesa *P*ermanent *S*tructured *C*ooperation, com a participação dos Estados Membros (EM) numa base voluntária. Assim, o maior ou menor grau de sucesso da implementação da PESCO está indubitavelmente ligado à definição e à execução, eficaz e eficiente, desses projetos exclusivamente europeus, que visam preencher lacunas militares. Com base nestas lacunas, definidas pela Agência Europeia de Defesa (*European Defence Agency*, EDA, no acrónimo em língua inglesa), com o contributo dos EM, são definidas as prioridades para o desenvolvimento de capacidades (*Capability Development Priorities*), que incluem, entre outras, as seguintes áreas: ciberdefesa, capacidades de combate terrestre, apoio logístico/médico, superioridade de informação, operações navais, controlo dos espaços submarinos, superioridade e mobilidade aéreas.

Cabe aqui referir que o Secretariado da PESCO, composto pela EDA, pelo *European External Action Service* e pelo *European Union Military Staff*, lidera os trabalhos conducentes à definição das listas de projetos PESCO, estando previsto atualizar essa lista periodicamente, com novos projetos a aprovar pelo Conselho da UE. Não obstante, para não inflacionar demasiado o número de iniciativas, foi, entretanto, decidido fazer uma pausa em 2020, após a aprovação da

terceira vaga de projetos, permitindo também fazer uma avaliação do sucesso de cada iniciativa.

PRIMEIRA VAGA DE PROJETOS PESCO

Logo aquando da adoção da decisão do Conselho da UE que estabeleceu a Cooperação Estruturada Permanente, em 11 de dezembro de 2017, foram identificados os primeiros 17 projetos PESCO, de entre um conjunto global de perto de meia centena de projetos apresentados pelos EM. Esses 17 projetos foram formalmente adotados no Conselho da UE de 6 de março de 2018, tendo Portugal, através do Ministro da Defesa Nacional, com os contributos dos diferentes Ramos das Forças Armadas, formalizado o interesse em participar

Vaga de Projetos PESCO	Projetos em que Portugal participa
1ª vaga (2017)	<i>Strategic Command and Control (C2) System for CSDP Missions and Operations</i>
	<i>Military Mobility</i>
	<i>Cyber Threats and Incident Response Information Sharing Platform</i>
	<i>European Secure Software defined Radio (ESSOR)</i>
	<i>Maritime (Semi-)autonomous Systems for Mine Counter-Measures (MAS MCM)</i>
2ª vaga (2018)	<i>Harbour & Maritime Surveillance and Protection (HARMSPRO)</i>
	<i>GeoMETOC Support Coordination Element (GMSCE)</i>
3ª vaga (2019)	<i>EU Cyber Academia and Innovation Hub (EU CAIH)</i>
	<i>Maritime Unmanned Systems for Anti-Submarine (MUSAS)</i>
	<i>Materials and Components for technological EU competitiveness (MAC-EU)</i>

Lista de projetos PESCO em que Portugal participa

ativamente em seis deles, nomeadamente nas áreas de Comando & Controlo, mobilidade militar, ciberdefesa, rádios militares, guerra de minas e proteção portuária (ver tabela junta). Nesta linha, a Marinha teve a incumbência de assegurar a participação nacional nestes dois últimos projetos, intitulados:

- *Maritime (Semi-)autonomous Systems for Mine Counter-Measures* (MAS MCM), liderado pela Bélgica; e
- *Harbour & Maritime Surveillance and Protection* (HARMSPRO), liderado pela Itália.

SEGUNDA VAGA DE PROJETOS PESCO

Entretanto, ainda no rescaldo da primeira vaga, a UE avançou, no primeiro semestre de 2018, com a segunda vaga de projetos PESCO.

Nesta fase, foram adotados (pelo Conselho da UE de 20 de novembro de 2018) mais 17 novos projetos, que se vieram somar aos 17 iniciais. A Marinha assegura a representação nacional num desses projetos: o *GeoMETOC Support Coordination Element* (GMSCE), liderado pela Alemanha, que tem por objetivo melhorar o apoio meteorológico e oceanográfico às missões executadas no âmbito da Política Comum de Segurança e Defesa.

TERCEIRA VAGA DE PROJETOS PESCO

Em 2019, decorreu o processo relativo à terceira vaga de projetos PESCO, em que o Ministro da Defesa Nacional definiu o objetivo de Portugal liderar um ou mais projetos. Nesta terceira vaga, foram aprovados (pelo Conselho da UE de 12 de novembro de 2019) mais 13 projetos, elevando o número total para 47. Destes 13 novos projetos, Portugal participa ativamente em três (ver tabela), um relacionado com materiais e componentes tecnológicos e dois outros que resultaram de propostas nacionais, a saber:

- *EU Cyber Academia and Innovation Hub* (EU CAIH); e
- *Maritime Unmanned Systems for Anti-Submarine* (MUSAS).

Ambos estes projetos estão a ser liderados por Portugal, o primeiro pela Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional, do Ministério da Defesa Nacional, e o segundo pela Marinha, justificando-se, por isso, uma breve descrição do mesmo.

O projeto MUSAS visa desenvolver uma arquitetura avançada de Comando, Controlo & Comunicações (C3), para múltiplos sistemas autónomos marítimos, a operar em diferentes domínios (aéreo, superfície e subsuperfície), com especial enfoque na luta antissubmarina. O projeto tem previsto estender-se até 2026, contando já com diversos EM participantes (Portugal, Espanha, França e Suécia) e observadores (Bélgica e Itália), além do interesse de outras nações e de várias empresas no âmbito da indústria de defesa nacional.

despesas de desenvolvimento conjunto de equipamentos e tecnologias de defesa (*Capacitação*). Porém, na altura em que este artigo é escrito, ainda está a ser negociado o quadro financeiro plurianual para o período 2021-27, ou seja, o próximo orçamento da UE, tendo sido divulgadas notícias de que o Fundo Europeu de Defesa poderá sofrer cortes de cerca de 50% relativamente à verba inicialmente anunciada. Independentemente do valor que vier a ser consagrado, importa destacar que o Fundo Europeu de Defesa vai financiar somente projetos colaborativos que envolvam um mínimo de três EM e cofinanciar o desenvolvimento de protótipos comuns quando os EM se comprometerem a comprar o produto final. Isto traduz-se numa metodologia de *investir para receber*, que implica que os EM identifiquem formas de financiamento a médio e longo prazo. No caso nacional, a viabilização financeira da participação nestes projetos, passará pela Lei de Programação Militar, principal instrumento para a edificação das capacidades militares nacionais.

Na perspetiva estrutural, existe o desafio de concretizar a estrutura de governação da PESCO. Efetivamente, o Conselho da UE é responsável pelas orientações estratégicas relativas à PESCO, sendo as decisões tomadas pelos 25 EM participantes, por unanimidade, exceto as decisões relativas à suspensão de membros ou à entrada de novos membros, que são tomadas por maioria qualificada. Isso vai, certamente, constituir um desafio significativo, pois o desinteresse ou a relutância de um EM pode prejudicar o aprofundamento da PESCO.

Numa perspetiva operacional, não é, ainda, inteiramente claro qual o contributo efetivo que os projetos PESCO vão dar para melhorar a resposta operacional da UE. Neste quadro, não se pode dizer que os projetos PESCO eliminem as dúvidas quanto à verdadeira capacidade dos europeus em intervirem em cenários operacionais de grande escala, tal como tem sido revelado pelo facto dos *Battle Groups*, criados em 2003 e operacionais desde 2007, nunca terem sido empregues. Efetivamente, a Europa, com um investimento militar correspondente a cerca de metade do dos Estados Unidos da América (EUA), tem conseguido um produto operacional que (de acordo com dois estudos efetuados já há alguns anos, mas cujas premissas se mantêm mais ou menos inalteradas) oscilará entre 10% (*Institut Royal Supérieur de Défense*, da Bélgica) e 15% (*The Heritage Foundation*, dos EUA) do norte-americano. Esse é, pois, um desafio de monta: transformar capacidades em produto operacional efetivo.

Em jeito de conclusão, podemos afirmar que a UE tem vindo a dar passos significativos para o alargamento das iniciativas na área da Política Comum de Segurança e Defesa e para o aprofundamento da edificação das capacidades militares, mitigando as lacunas existentes no quadro europeu, bem como nos respetivos EM. Os projetos PESCO não vão ser a *bala prateada* da construção da identidade europeia de segurança e defesa, mas refletem um nível acrescido de ambição política e consubstanciam mais um pequeno passo (naquela política dos pequenos passos, tão comum na UE) na consolidação da “Europa da Defesa”, contribuindo para mitigar lacunas nas capacidades militares, potenciar economias de escala, estimular a indústria de defesa e aumentar a capacidade de resposta militar. Portugal deve encarar este processo de reforço da defesa europeia, não como uma despesa ou um custo, mas como uma oportunidade de investimento no exercício da defesa na região Euro-Atlântica.

Comentários

CONSIDERAÇÕES FINAIS: OPORTUNIDADES E DESAFIOS

Apesar das oportunidades, este processo não está isento de desafios, que se estendem às perspetivas genética, estrutural e operacional.

Na perspetiva genética, o maior desafio prende-se com o financiamento dos projetos e, nomeadamente, com o papel de incentivo motivacional que poderá ser desempenhado pelo Fundo Europeu de Defesa. Inicialmente, foi anunciado que este fundo iria ter um orçamento de 13 mil milhões € entre 2021 e 2027, dos quais 4,1 mil milhões € para financiamento direto de projetos colaborativos de *Investigação* e 8,9 mil milhões € para cofinanciar

Participação nacional a cargo da Marinha

Participação nacional a cargo da Marinha

Participação nacional a cargo da Marinha

Projeto liderado por Portugal

Projeto liderado por Portugal; Participação nacional a cargo da Marinha



Sardinha Monteiro
CMG

Rodrigues Pedra
CFR

Lourenço da Piedade
CFR



WILD CROCODILE

EXERCÍCIO COMBINADO PORTUGAL-ESTADOS UNIDOS

Decorreu entre 13 e 17 de janeiro o exercício bilateral *WILD CROCODILE* – Fase II que envolveu a participação de militares do Batalhão de Fuzileiros Nº 2 (BF2), e da *Special Purpose Marine Air-Ground Task Force Crisis Response – Africa 20.1* (SPMAGTF-CR-AF) dos Marines norte-americanos, unidade sediada em Morón de la Frontera, Espanha e orientada para operações de resposta a crises no continente africano.

Na sequência da ação de treino concretizada no primeiro semestre de 2019, com a anterior rotação da SPMAGTF-CR-AF, iniciaram-se os primeiros contactos com as contrapartes norte-americanas no sentido de se concretizar mais uma ação de treino bilateral. Do processo de planeamento então iniciado, considerados os objetivos gerais e específicos de ambas as partes, resultou um conceito de exercício, designado *WILD CROCODILE*, a realizar em duas fases.

FASE I

Esta fase, que consistiu na adaptação/adestramento de uma Força de Fuzileiros (FFZ) do BF2 aos conectores MV-22 Osprey da SP-MAGTF-CR-AF (sem envolver o *Ground Combat Element* (GCE) da SPMAGTF-CR-AF), decorreu entre 5 e 7 de novembro de 2019. O primeiro dia foi de procedimentos de embarque, trânsito e desembarque nas aeronaves realizado no Corpo de Fuzileiros – Alfeite e espaço aéreo adjacente, e outro dia com a execução de uma ação

no Ponto de Apoio Naval de Tróia (PANTROIA), num cenário em que uma *Quick Reaction Force* de escalão pelotão, parte de uma Força Nacional Destacada, é projetada via aérea da sua base (simulada no Corpo de Fuzileiros) com a finalidade de reforçar e segurar uma base amiga (simulada por PANTROIA), a fim de evitar a sua tomada por forças hostis, permitindo em paralelo a realização de uma ação de evacuação de baixas por meios aéreos (CASEVAC).

FASE II

A segunda fase foi subdividida numa componente de integração (CET/FIT – *Combat Enhanced Training e Force Integration Training*) e numa componente tática, com envolvimento dos conectores anteriormente referidos e de um pelotão reforçado da SPMAGTF-CR-AF do GCE, de um *Tactical Air Controller Party* (TACP) e aeronaves F-16 da Força Aérea Portuguesa (FAP), para além do Destacamento de Fuzileiros nº 1 do BF2 e de um grupo para *Real Life Support* gerado





pela estrutura de apoio do Corpo de Fuzileiros. Esta fase teve início a 13 de janeiro de 2020, decorrendo a subfase CET/FIT na área de exercício de PANTROIA / Estabelecimento Prisional de Pinheiro da Cruz / instalações da ex-Desmagnetização, e que incluiu um dia de tiro real, um dia de operações em ambiente urbano e um dia de planeamento conjunto e combinado.

No dia 16 teve início a componente tática, com a projeção de uma Companhia Conjunta e Combinada para o Campo de Tiro de Alcochete (CTALC), por aeronave MV-22 Osprey e a realização de um ataque deliberado apoiado por *Close Air Support* dos F-16 da FAP.

Nesse mesmo dia realizou-se um *Distinguished Visitors Day* com a presença do Embaixador dos Estados Unidos em Lisboa, George E. Glass, do Comandante Naval, VALM Silvestre Correia (que teve a oportunidade de estar pela primeira vez com os seus Fuzileiros nas suas novas funções), do Chefe do Estado-Maior da STRIKFORNATO, BGEN Jason Bohm, e do Comandante do Corpo de Fuzileiros, COM Silva Ribeiro, entre outros. Estas entidades embarcaram nas aeronaves MV-22 Osprey, com destino ao CTALC, onde o Comandante Aéreo, TGEN Eurico Craveiro, se juntou à comitiva, em conjunto com militares da Companhia Conjunta e Combinada, participando assim na fase da inserção deste *Air Assault*, o que permitiu observar *in loco* e *embedded* as ações táticas, mas igualmente privar com os militares envolvidos nesta semana de treino.

Este tipo de exercícios tem vindo a realizar-se ao longo dos últimos anos, em território nacional com frequência, aproximadamente, bianual, reforçando os laços entre os dois países e demonstrando a interoperabilidade entre ambas as forças na salvaguarda de uma efetiva necessidade de emprego combinado em ações militares no âmbito da defesa coletiva e da segurança cooperativa.

O QUE É A SPECIAL PURPOSE MARINE AIR-GROUND TASK FORCE CRISIS RESPONSE – AFRICA?

A SPMAGTF-CR-AF é uma força tarefa dos USMC (criada na sequência dos eventos ocorridos em Benghazi – Líbia, em setembro de 2012), com capacidades aéreas e terrestres, sediada em Morón de la Frontera, Espanha, sob o comando do *United States Africa Command* (USAFRICOM), constituída por cerca de 850 militares com a missão de conduzir operações de resposta a crises limitadas ou de contingência, bem como *Theater Security Cooperation*, a fim de garantir a salvaguarda dos cidadãos dos Estados Unidos da América e dos seus interesses na área de responsabilidade (AOR) do USAFRICOM, bem como facilitar a concretização dos objetivos operacionais do USAFRICOM.

Assim, numa lógica de *Shore-Based Forward Presence*, mas mantendo a sua natureza expedicionária, a SPMAGTF-CR-AF tem como *mission essential tasks*:

- Conduzir *Tactical Recovery of Aircraft & Personnel*;
- Integrar e Operar num ambiente conjunto, interagências, intergovernamental e de organizações multinacionais;
- Conduzir operações de *Enabling*;
- Conduzir ou apoiar em *Theater Security Cooperation*;
- Garantir segurança;
- Conduzir reforço de segurança de embaixada;
- Apoiar operações de evacuação de não-combatentes;
- Apoiar operações de assistência humanitária e de apoio em catástrofes no estrangeiro.



Colaboração do **COMANDO DO CORPO DE FUZILEIROS**



NRP SAGRES

VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO 2020

O SUDOESTE “RIJO”

O Rio de Janeiro e a folia do Carnaval que se vivia na cidade ficaram para trás. O próximo objetivo era chegar a Montevideo e a tarefa não seria fácil, pois as previsões meteorológicas indicavam que o navio enfrentaria ventos fortes e possantes ondas. Havia que garantir o *security and safety for sea*, que todo o material estivesse devidamente arrumado e peado, e que todos os militares de bordo tudo soubessem sobre os procedimentos a adotar quando o navio defronta grandes intempéries. Assim, foi providenciada a devida instrução aos elementos mais jovens da guarnição, já que iriam ter pela frente a sua primeira experiência com mar alteroso, pelo que a sua salvaguarda e bem-estar não podiam ser deixados ao acaso.

Os primeiros dias foram enganadores, com mar calmo e ventos de feição. Só ao quarto dia o mar mostrou o seu verdadeiro poder; foi então dado o apito para uma faina de velas, de modo a carregar a maioria do pano para segurança do material. Foi a sul dos trinta e cinco graus de latitude sul que apareceu o sudoeste “rijo”, tão famoso nas nossas histórias de marinheiros. Não há marinheiro que se preze que não tenha uma história para contar sobre o mar, e a tirada do Rio de Janeiro para Montevideo será sempre lembrada por quem a viveu. Para as condições de mar e atmosféricas que o navio enfrentou não condicionarem a data planeada de chegada a Montevideo, houve até que realizar uma faina de mastros noturna para bracear as vergas para o bordo contrário e assim seguir pelo caminho certo.

Se forçar o deslocamento de toneladas é uma tarefa desafiante, encostar as vergas do navio de um bordo para o outro com o balanço característico de ondas de mais de 8 metros é, sem dúvida, uma missão hercúlea. A muito custo e graças à interajuda de toda a guarnição, o navio conseguiu ganhar mais seguimento e dirigir-se rumo a *Punta del Este*, onde iria embarcar uma comitiva de altas entidades, contando-se entre elas o Embaixador de Portugal no Uruguai e o Adido de Defesa junto da Embaixada de Portugal em Brasília.



ESTADIA EM MONTEVIDEO

A 23 de fevereiro, aquando da aproximação à baía de *Punta del Este*, tudo estava pronto para receber as altas entidades e oferecer-lhes o melhor que a Marinha Portuguesa tem em termos de gastronomia. Já com tempo soalheiro e favorável à conversa, os convidados não resistiram a perguntar como a guarnição e o próprio navio conseguiram enfrentar o desafio dos dias anteriores, mantendo o alto padrão na confeção e apresentação da comida, assim como a tradicional simpatia e atenção, sempre apanágio de quem é português.

A faina de atracação em Montevideo ocorreu já de noite, ao som de várias músicas tocadas pela Banda da Armada do Uruguai, e foi já com saudade que todos os que fizeram este dia de navegação a bordo da *Sagres* saíram de bordo, fazendo a promessa de uma visita com amigos e familiares durante a estadia do navio no porto. Do programa do porto, merece destaque o amável convite que a Casa de Portugal fez aos oficiais do navio para visitarem o seu espaço e tomarem contacto com a comunidade portuguesa residente; esse contacto fomentou o aumento de curiosidade em visitar o navio nos dias seguintes. Dos outros eventos destacam-se: a apresentação de cumprimentos protocolares ao Capitão do Porto de Montevideo; a conferência *El Proyecto Magallánico, la Globalización y el Planeta Oceano*, realizada no *Yacht Club* de Montevideo; a conferência *Política para as Alterações Climáticas em Portugal*; e a receção protocolar em que estiveram presentes o Ministro do Ambiente e da Ação Climática do Governo de Portugal, a Secretária-Geral do Ministério





do Ambiente e da Ação Climática e o Diretor-Geral do Instituto Hidrográfico.

O navio recebeu mais de 2500 visitas durante a sua estadia, mesmo com a cidade em êxtase devido à época do Carnaval; Montevideo é curiosamente conhecida por possuir o Carnaval mais longo do mundo. Dessas visitas, é de salientar a de retribuição da Casa de Portugal e a de um grupo de Guardas-Marinhas da Marinha do Uruguai, já embarcados no ROU *Capitan Miranda* e em preparativos para iniciarem a sua grande viagem.

Os elementos da guarnição que prestaram serviço nas antigas fragatas da classe *João Belo*, puderam observar um desses antigos navios e contactar com alguns marinheiros sul-americanos que estiveram em Portugal durante a *hot transfer* para a Marinha do Uruguai. Nunca se esquecem os navios por onde passamos.

ESTADIA EM BUENOS AIRES

O trânsito de Montevideo para Buenos Aires foi um episódio marcante para alguns alunos da Universidade de Buenos Aires que embarcaram, já que foi a primeira vez que tiveram contacto com um navio. Apesar de curta, a tirada permitiu-lhes retirar algumas amostras de água e conhecer o navio.

A chegada a 28 de fevereiro à cidade há muitos anos outorgada com o título de Pérola da América Latina começou com o avistar dos arranha-céus que são imagem de marca para quem atraca em Buenos Aires. A Marinha da Argentina primou no cerimonial – guarda de honra, Banda da Armada a tocar no cais de atracação

e várias entidades a prestarem cumprimentos ao navio.

O programa de porto foi intenso e começou logo no primeiro dia com um jantar protocolar com o Ministro do Ambiente e da Ação Climática do Governo de Portugal, da Secretária-Geral do Ministério do Ambiente e da Ação Climática e do Embaixador de Portugal na Argentina. No dia seguinte, uma comitiva de militares do navio realizou algo de diferente até ao momento – ajudar a limpar uma praia; essa iniciativa não passou despercebida a ninguém, sendo louvada inclusive pela Comitiva do Ministro do Ambiente e da Ação Climática. Seguiram-se outros eventos, com destaque para o concerto da Banda da Armada da Argentina durante o qual atuou Teresa Salgueiro, ex-vocalista dos Madredeus. Para o último dia estavam marcados cumprimentos protocolares para o Comandante e o Adido de Defesa e, à noite, como que em jeito de despedida da cidade, a tradicional receção protocolar para as entidades locais e a comunidade portuguesa. Apesar de exigente, a agenda de porto permitiu ainda algum descanso à guarnição, que pôde desfrutar da riquíssima oferta em termos de cultura, gastronomia e lazer que a cidade de Buenos Aires possui.

O navio largou do porto, que foi na opinião de muitos dos elementos da *Sagres*, o melhor até ao momento, com um registo de 2.450 visitas a bordo. Ruma-se agora à Cidade do Cabo, a segunda e a mais longa travessia atlântica da missão – 24 dias de mar que, com certeza, trarão histórias para contar e poderão propiciar nova inscrição no rol do *Boston Teapot Trophy*.



Colaboração do **COMANDO DO NRP SAGRES**





EXERCÍCIO ALCÂNTARA 2020

NRP ÁLVARES CABRAL



No âmbito da cooperação bilateral entre a Marinha Portuguesa e a Marinha Real de Marrocos, a fragata NRP *Álvares Cabral* participou, no período de 9 a 11 de março, ao largo de Casablanca, no exercício ALCÂNTARA 2020 (ALX 20). Este exercício, de periodicidade anual, tem como principais objetivos o desenvolvimento de relações entre as duas Marinhas e a promoção da interoperabilidade e da cooperação no domínio marítimo através do desenvolvimento mútuo de capacidades operacionais navais nos diversos ambientes da guerra convencional e assimétrica.

No dia 9 de março, aos primeiros alvares, o NRP *Álvares Cabral* chegou ao fundeadoiro de Casablanca. Após o embarque de oficiais da Marinha Real Marroquina, realizou-se a bordo a *Pre-Sail Conference (PSC)*, na qual foram apresentadas as capacidades das unidades envolvidas no exercício, delineado o plano de treino e discutidos alguns detalhes finais de planeamento. Após a *PSC* seguiram-se reuniões setoriais nas diversas áreas operacionais – ASUW, ASW, AAW, NAV, e COMMs – onde foram apresentados os objetivos de treino de ambas as unidades para cada série e ultimados os detalhes de execução.

Por forma a prestar assessoria militar e constituir elos de ligação e acompanhamento mútuo das metodologias e práticas de ambas as Marinhas, foi realizado um *Cross Pool* entre guarnições: um oficial marroquino embarcou na fragata portuguesa e dois

oficiais portugueses, um especializado em submarinos e o outro em navegação, embarcaram no navio *Mohammed VI*.

Numa primeira fase contou-se apenas com a participação de dois navios – o NRP *Álvares Cabral* e o RMS *Mohammed VI*, fragata da classe FREMM da Marinha Real Marroquina – tendo sido realizados diversos exercícios de Operações de Interdição Marítima, de navegação, de comunicações e de defesa aérea. Na segunda fase, e já com a participação do NRP *Tridente*, regressado do Mediterrâneo, o foco principal do ALX 20 centrou-se em exercícios de luta antissubmarina.

Durante o ALX 20 foram realizadas diversas séries nas áreas da navegação (incluindo manobras e evoluções), da interdição marítima (com treino de abordagem), de comunicações (morse luminoso, bandeiras, fonia), da defesa aérea e da luta antissubmarina (com simulação de emprego de armas de forma combinada e coordenada).

A última série do exercício ALX 20 foi o tradicional *Sail Pass*, em que o NRP *Álvares Cabral* e o RMS *Mohammed VI* prestaram honras militares recíprocas em sinal da excelente cooperação, parceria e amizade existente entre a Marinha Portuguesa e a Marinha Real de Marrocos, bem patente na forma como decorreu o exercício. Não tivesse a palavra árabe *Alcântara* o significado de ponte.

Após este ato de cerimonial marítimo, a fragata *Álvares Cabral* zarpou rumo à Base Naval de Lisboa, onde atracou a 12 de março.



Colaboração do COMANDO DO NRP ÁLVARES CABRAL

D. AFONSO HENRIQUE DE BRAGANÇA

100 ANOS SOBRE A DATA DO SEU FALECIMENTO

O INFANTE D. AFONSO

Afonso de Bragança, conhecido como Infante D. Afonso, de seu nome completo Afonso Henrique Maria Luís Pedro de Alcântara Carlos Humberto Amadeu Fernando António Miguel Rafael Gabriel Gonzaga Xavier Francisco de Assis João Augusto Júlio Valfando Inácio de Saxe Coburgo-Gotha e Bragança, nasceu em Lisboa, Ajuda, a 31 de julho de 1865. Foi Duque do Porto e último Vice-Rei da Índia Portuguesa, sendo General de Divisão do Exército Português e Inspetor Geral da Arma de Artilharia, assim como Comandante honorário da Real Associação de Bombeiros Voluntários da Ajuda.

Como Comandante da Real Associação de Bombeiros Voluntários da Ajuda por si fundada, sempre que necessário, percorria as ruas de Lisboa num carro de Bombeiros – pago do próprio bolso – a alta velocidade e, não existindo sirenes nesse tempo, ia alertando tudo e todos com o grito de “Arreda” para afastar quem circulasse na via pública. Esta situação valeu-lhe, numa sátira Republicana, o cognome de “O Arreda”¹.

Terminado o curto reinado de D. Manuel II, seu sobrinho, com a implantação da República, D. Afonso partiu para o exílio em Itália acompanhando sua mãe, a Rainha D. Maria Pia, ficando a residir em Nápoles. Em 1917, em Madrid, contraiu matrimónio com Nevada Stooddy Hayes Chapman.

Falecido em 21 de fevereiro de 1920 em Nápoles com 54 anos de idade, num momento em que Portugal vivia um período de hesitações e discordâncias para que se consagrasse uma amnistia para alguns elementos monárquicos, surgiu um sinal de tolerância para com D. Afonso de Bragança, quando o Congresso da República decretou, através da Lei nº 974 de 25 de Maio de 1920, publicada pelo então Presidente da República António José de Almeida², a autorização ao Governo para consentir a sua sepultura no Panteão Real dos Bragança, na Igreja de S. Vicente de Fora.



NS Patrão Lopes



Os restos mortais de D. Afonso foram trasladados para Lisboa em 1922. Foi uma missão logística, com condições de mar nem sempre favoráveis, que envolveu dois navios da nossa Marinha, o navio de salvamento (NS) *Patrão Lopes*, comandado pelo 1TEN João António Correia Pereira, e o contra-torpedeiro *Vouga*, comandado pelo CTEN José Eduardo de Carvalho Crato.

O NS *Patrão Lopes* tinha como missão trazer a reboque para Lisboa os torpedeiros ex-austriacos 88 e 85 (NRP *Cávado* e NRP *Zêzere*), que faziam parte de uma esquadrilha de seis torpedeiros da classe Ave, reunidos em Veneza, em 1921. Haviam sido atribuídos a Portugal pelo Tratado de Versalhes, no seguimento da Conferência de Paz de Paris, em 1921, a título de compensações de guerra. Serviram na Marinha entre 1920 e 1940.

Aproveitando a presença do NS *Patrão Lopes* em Itália, conforme instruções recebidas do Ministro da Marinha, João Manuel de Carvalho³, de 10 de dezembro de 1921, a caixa com a urna de D. Afonso, com cerca de 600 kg, foi entregue em dezembro de 1921 no porto de Brindisi, Itália, a bordo do navio pela viúva. A Marinha italiana prestou as honras previstas na sua ordenança, tendo presente que D. Afonso era príncipe da casa real italiana⁴.

O NS *Patrão Lopes* navegou de Brindisi a Tunis por Palermo, com os dois torpedeiros ex-austriacos 85 e 88 a reboque. Junto à costa da Tunísia, cerca das 22 horas do dia 22 de janeiro, debaixo de mar grosso, vento forte e chuva intensa, o cabo de reboque rebentou tendo-se perdido de vista os dois navios. O navio de salvamento emitiu de imediato o seguinte aviso à navegação "(...) *Attention Il y a deux torpilleurs en derive position Lat. 37 11N Long. 8 33E* (...) "⁵. Derivando com a força do mar, os dois torpedeiros acabariam por

encalhar e ser dados como perdidos e, posteriormente, abatidos ao efetivo.

Em 29 de janeiro de 1922, fundeados em Bizerta, Tunísia, foi feita a passagem da urna de D. Afonso⁶ do NS *Patrão Lopes* para o NRP *Vouga*, tendo-lhe sido prestadas honras de General de Divisão do Exército Português. Conforme descrito no relatório de missão do Comandante do NRP *Vouga*⁷, "(...) *A guarnição toda vestida de azul, oficiais fazendo uso do uniforme número três com espada e uma pequena força armada que apresentou armas quando a caixa foi colocada a bordo estando a bandeira a meia adriça.* (...) "⁸.

O NRP *Vouga* fundeou na Cruz Quebrada, no dia 1 de março de 1922, para efetuar a baldeação e limpeza e seguir para a ponte do Arsenal, conforme ordens recebidas do Gabinete do Ministro da Marinha, Vítor Hugo de Azevedo Coutinho⁸. Estas ordens foram posteriormente alteradas via rádio, ordenando que o navio continuasse fundeado na Cruz Quebrada e seguisse, no dia 2 de março de manhã, para o quadro de navios de guerra no Tejo, amarrando pelas 14 horas à ponte do Arsenal de Marinha, em Lisboa.

Conforme passagem do relatório do Presidente da Junta Autónoma das obras do novo Arsenal, "(...) *Por acaso vimos neste dia, no gabinete, a Duquesa do Porto, que vinha por motivo dos funerais do D. Afonso, que serão na próxima 6ª feira; e achando-se a urna funerária, a bordo do destroyer "Vouga", já chegado.* (...) "⁹.

Os restos mortais de D. Afonso foram transportados para a Capela de S. Roque, onde foram velados e foi rezada uma missa de Requiem. Em 3 de março, num imponente cortejo fúnebre, a urna foi conduzida para o Panteão da dinastia de Bragança no Mosteiro de S. Vicente de Fora¹⁰.

NRP Vouga



UMA DESCOBERTA CURIOSA NA CAPELA DE SÃO ROQUE

A requalificação de um espaço ou edifício de interesse histórico traz muitas vezes à luz algumas curiosidades. Foi este o caso com as recentes obras de conservação e restauro da Capela de S. Roque do antigo Arsenal da Marinha¹¹, onde duas inscrições pintadas a grafite, executadas em locais pouco visíveis, conduzem-nos a mais um momento da nossa História de Marinha e ao Infante D. Afonso de Bragança. Uma das inscrições, “(...) *O Reinado a 1ª vez para o D. Affonso de Bragança (...)*”, encontra-se na parede cimeira ao retábulo, encoberta pela coroa do resplendor, e outra, mais extensa, “(...) *pelo Infante de Portugal D. Affonso de Bragança (...)*”, situa-se na parte inferior do janelão, em local próximo do coro alto da Capela.

Ambas as inscrições deverão estar relacionadas com a passagem da urna de D. Afonso pela capela.



Recorde-se do espólio de D. Afonso o quadro a óleo de grandes dimensões, datado de 1842, que se encontra no Museu de Marinha, que representa a Batalha do Cabo de S. Vicente travada entre as Esquadras Liberal e Miguelista em 5 de julho de 1833¹². O quadro, tendo pertencido à viúva de D. Afonso, esteve no Palácio da Ajuda¹³ até ser cedido em 31 de dezembro de 1937 ao Museu de Marinha pela Fundação da Casa de Bragança. Com o falecimento da viúva de D. Afonso a 11 de janeiro de 1941 na Florida, o quadro foi adquirido pelo Gabinete do Ministro da Marinha¹⁴, tendo sido posteriormente oferecido ao Museu de Marinha onde se encontra exposto.



Noronha Bragança
COM

Referências

“Tratado de Todos os Vice-Reis e Governadores da Índia”, Afonso Eduardo Martins Zúquete, Editorial Enciclopédia, Lisboa, 1962, p. 240.
BUCHA, Agostinho Inácio; *D. Afonso Henriques de Bragança: O Esquecido*. Lisboa: Chiado Editora, 2014.

Notas

- ¹ <https://plataformacidadaniamonarquia.wordpress.com/2016/08/11/o-bombei-ro-d-afonso-de-braganca/>.
- ² António José de Almeida foi o sexto presidente da República Portuguesa, cargo que exerceu de 5 de outubro de 1919 a 5 de outubro de 1923.
- ³ Ministro da Marinha de 5 de novembro de 1921 a 6 de fevereiro de 1922.
- ⁴ Relatório da viagem do N.S. *Patrão Lopes* a Veneza a fim de trazer a reboque para Lisboa os torpedeiros ex-austriacos 88 e 85, 06 de março de 1922, Arquivo Central de Marinha (Caixa 1399/A).
- ⁵ Relatório da viagem do N.S. *Patrão Lopes* a Túnis e da perda de dois torpedeiros ex-austriacos 88 e 85 que vinham a reboque, 06 de março de 1922.
- ⁶ Ibid.
- ⁷ Relatório de missão do Comandante do NRP *Vouga*, 02 de março de 1922, Arquivo Central de Marinha (Caixa 1397).
- ⁸ Ministro da Marinha de 6 de fevereiro de 1922 a 6 de julho de 1923.
- ⁹ Relatório do Presidente da Junta Autónoma das Obras do Novo Arsenal, Gerência de 1921-1922, págs. 129 e 130, Arquivo Central de Marinha.
- ¹⁰ Artigo publicado no diário A Capital, em 03 de março de 1922.
- ¹¹ A intervenção de conservação e restauro, sobre a qual já foram escritos vários artigos na Revista da Armada, decorreu entre setembro de 2015 e abril de 2016 e foi apoiada pela Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, sob a fiscalização técnica da Direção de Infraestruturas da Marinha e da Direção-Geral do Património Cultural.
- ¹² O autor é *Antoine Léon Morel-Fatio*, nasceu em Rouen em 1810, e em 1853 foi nomeado «Pintor de Marinha», sendo o terceiro pintor a ter direito a este título.
- ¹³ Diário do Governo – II Série n.º 128, de 1943. O Diretor Geral do Ensino Superior e das Belas Artes faz público a 29 de maio de 1943 que foi arrolado um quadro de Morel Fatio existente no Palácio Nacional da Ajuda, que fazia parte do espólio do Infante D. Afonso de Bragança e que se intitula «Combate naval entre forças constitucionais e miguelistas».
- ¹⁴ A incorporação do quadro no acervo do Museu de Marinha, por meio de aquisição, terá ocorrido em 31 de dezembro de 1955, pela quantia de 17.500\$00. O Livro de Entradas desta data refere um recibo deste valor. O quadro foi entregue ao cuidado das oficinas de restauro do Museu Nacional de Arte Antiga, conforme Despacho do Superintendente, de 06 de novembro 1956, exarado na Nota da Biblioteca e Museu de Marinha n.º 10, de 15 de janeiro de 1956.

O CONTRIBUTO DA MARINHA

NA LUTA ANTI-TUBERCULOSE

INTRODUÇÃO

Desde Hipócrates (460-375 a.C.), que há registos sobre a descrição e tratamento da tuberculose, então conhecida como *phthisis* (consumpção), doença fatal e contagiosa. Concebeu este médico lâminas especiais, com o fim de perfurar os espaços intercostais e atingir a pleura, para drenar empiemas, de etiologia tuberculosa ou outra.

A medicina greco-romana já recomendava, para o tratamento da tuberculose, o repouso, boa alimentação e “bons ares”.

Na Idade Média, Albucassis (936-1013) descreveu, também, a drenagem de empiemas.

Na Europa, a representação mais frequente da tuberculose incidia sobre a remoção de escrófulas e a menção de electuários com múltiplos ingredientes de origem vegetal e mineral, que funcionavam como medidas de suporte, hidratando e fortificando, mas desesperadamente infrutíferas.

Longo foi o caminho até à identificação do agente causador da doença, o *Mycobacterium tuberculosis*, por Robert Koch em 1882¹.

A TUBERCULOSE EM PORTUGAL

Em resposta ao preocupante problema de Saúde Pública posto pela tuberculose no nosso País, o Governo apoia, em Junho de 1899, uma iniciativa da Rainha D. Amélia, que convoca e preside a uma primeira reunião em que afirma: “Não precisando de traçar o horrendo quadro da mais mortífera e da mais frequente de todas as doenças, porque todos têm, decerto, sentido bem perto a sua lutuosa passagem, simplesmente direi que vos reuni hoje aqui para fundarmos uma associação em que eu quereria ver entrar todos os Portugueses e a que chamarei Assistência Nacional aos Tuberculosos”.

Entre os presentes, estavam o Dr. Curry Cabral, Lente de Medicina, e o Dr. António de Lancastre, médico da Armada. Propuseram-se criar sanatórios, marítimos (como o da Parede e o do Outão) ou de montanha e de altitude (como o da Guarda). Porém, a grande obra seria a dos



O início dos trabalhos de premunicação tuberculosa na Armada, realizados na Escola de Alunos Marinheiros em Vila Franca de Xira (Janeiro de 1949)

Dispensários em vários pontos do País, como em Lisboa, na Rua da Ribeira Nova (Cais do Sodré) e na Rua Tenente Valadim, este dirigido pela Soberana e pelos médicos Dr. Silva Carvalho e Dr. Teixeira Dinis.

Nomeado Secretário Geral, o Dr. António de Lancastre foi ao estrangeiro estudar os estabelecimentos congêneres que a Soberana desejava fundar. O Dr. Silva Jones, proprietário do Correio Médico de Lisboa, secretariava a Mesa. Posteriormente, viriam a colaborar nesta iniciativa outros clínicos, como o Dr. Alfredo Luiz Lopes, o Dr. Moreira Júnior, o Dr. Arthur Ravara, o Dr. Ricardo Jorge, o Dr. José Joaquim de Almeida, o Dr. Francisco Seia, o Dr. Cassiano Neves, o Prof. Dr. Egas Moniz, o Dr. Manuel Tápia, o Dr. Sousa Martins e o Dr. Lopo de Carvalho. O Jornal “O Século” tinha um papel de divulgação³.

No final da Grande Guerra, chegam até nós ecos da grande imprensa da Europa e América, conduzindo uma bem orientada propaganda de vacinação humana contra a tuberculose, conhecida como B.C.G. (Bacilo de Calmette e Guérin). Albert Calmette, médico da Marinha

francesa, estudando as diferentes variedades do bacilo tuberculoso, fixou-se no bacilo bovino, menos virulento e patogénico que o bacilo humano, conseguindo torná-lo incapaz de provocar lesões tuberculosas, mas conservando um alto poder de imunização. Em 1919 apresenta o trabalho “A tuberculose no homem e nos animais”, que constituiu um marco muito importante no combate à doença e na História da Medicina, ao divulgar uma vacina que prevenia uma das mais temíveis doenças de então⁴.

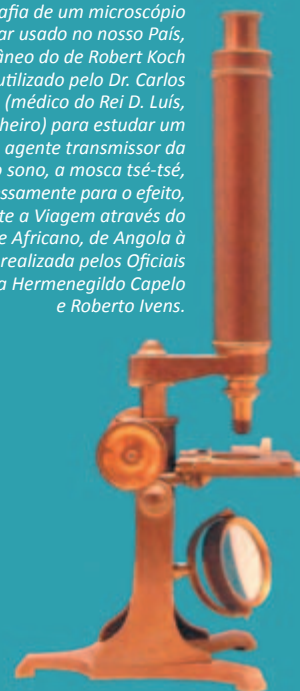
Até 1930, Portugal era a segunda nação da Europa com a mais alta taxa de mortalidade por tuberculose. Nota-se, a partir desse ano, um leve declínio. Mas, durante a II Guerra Mundial, o índice sobe e, em 1948, regressa a valores de 1939. Era uma doença que, então, atacava predominantemente jovens adultos, dos quais, aproximadamente, um em cada sete morria. Em suma, um grave problema sanitário⁵.

A descoberta da estreptomicina, em 1943, e da isoniazida, em 1952, permitiu, finalmente, o tratamento da doença. O *para-amino-salicilato de sódio* (com o



Imagem do laboratório de Robert Koch

Fotografia de um microscópio monocular usado no nosso País, contemporâneo do de Robert Koch e similar ao utilizado pelo Dr. Carlos May Figueira (médico do Rei D. Luís, o Rei Marinho) para estudar um exemplar do agente transmissor da doença do sono, a mosca tsé-tsé, colhida expressamente para o efeito, durante a Viagem através do Continente Africano, de Angola à Contra-Costa, realizada pelos Oficiais da Armada Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens.



nome comercial PAS), era também um fármaco usado no tratamento.

AS REPERCUSSÕES NA ARMADA

Naturalmente que o flagelo da tuberculose também tinha reflexos na Armada. Nos finais do Século XIX, princípios do Século XX, as instruções habituais para o alerta dos casos suspeitos a bordo, eram as seguintes⁶:

1) *Caracterização: a tuberculose é uma doença contagiosa, que se manifesta a princípio por enfraquecimento, tosse seca, esfalfamento e perda do apetite. Num período subsequente, aparecem suores nocturnos e expectoração espessa e esverdeada. Uma expectoração persistente, uma bronquite, uma pleurisia, indicam muitas vezes o começo da tuberculose pulmonar.*

2) *Tratamento: deve-se acalmar a tosse, dando dez gotas de láudano num copo de água açucarada, para tomar às colheres em vinte e quatro horas. Aplicar tintura de iodo ou sinapismos sobre o peito. Relativamente à administração de tónicos, se o doente digere bem, dar 100 gramas*

de vinho de quina, para tomar duas vezes, metade a cada refeição. Providenciar alimentação muito nutriente (carne, leite e ovos). Evitar resfriamentos; não deixar que o doente faça quartos de noite ou qualquer trabalho pesado e prolongado; repouso, no caso de ser possível.

3) *Profilaxia: logo que haja suspeitas de um marinheiro está tuberculoso, deve-se isolá-lo, sobretudo de noite, dos outros marinheiros, porque a tuberculose é uma doença contagiosa, que se transmite por escarros dissecados. Fazer com que o doente escarre num escarrador com água e lançar de manhã e à noite os escarros ao mar, e ferver o escarrador. Desembarcar o doente logo que possível e desinfetar a câmara de equipagem.*

Com a passagem do tempo, na década de quarenta do Século XX, o problema da tuberculose na Armada viria a apresentar-se do seguinte modo: os homens seleccionados por Juntas Médicas, recentemente incorporados, com assistência sanitária, alimentação equilibrada e prática desportiva, tuberculizavam com uma incidência superior ao que seria expectável. Acrescia que a micro-radiografia do

tórax (fiável, económica e rápida), realizada em série, quando do recrutamento, permitia uma triagem cuidada de qualquer estado pulmonar patológico, com o consequente afastamento, com baixa do Serviço para tratamento.

E, contudo, os casos de tuberculose sucediam-se, dispersos, no pessoal já incorporado, sem identificação do contágio originado em fonte despistável. Era confusa a disparidade entre a situação de integridade pulmonar indiscutível anterior e o inesperado panorama pulmonar do atingido, revelando lesões recentes, sem cicatrizes antigas⁷. Esta situação levou o Dr. Francisco da Fonseca, Chefe da Repartição de Saúde Naval, a conferenciar com o Prof. Dr. Manuel Tápia, Director do Sanatório do Caramulo, que aconselhou a introdução da vacinação pelo B.C.G. na Armada, que tão magníficos resultados estava a dar em diversos países⁸.

Assim se fez. E, de facto, segundo o Prof. Dr. Cândido de Oliveira, Director do Instituto Bacteriológico Câmara Pestana, "...entre nós a vacinação pelo B.C.G. começou a ser feita experimentalmente em 1949 na Marinha, precedida de provas da tuberculina..."⁹.



Anúncio da época ao PAS.

Analisada a questão, aclarou-se o seguinte: o novo incorporado, não imune e em situação vulnerável (situação prevalente nos recrutas provenientes de zonas rurais), pode adoecer à mercê de um contágio que não precisa de ser maciço para ser nefasto. Dá-se assim a primo-infecção, já com tradução radiográfica e possível ponto de partida de uma tuberculose pulmonar evolutiva.

Todos os recrutas incorporados na Armada, com micro-radiografias sem alterações,

passaram a ser sujeitos ao teste intradérmico da tuberculina (teste de Mantoux).

Os que apresentavam dermo-reacção negativa a este teste, eram subsequentemente vacinados com o B.C.G. por administração intradérmica (ver Quadro).

Decorridas seis a oito semanas, procedeu-se a novo teste da tuberculina: uma dermo-reacção positiva (sinal da eficiência da vacinação) veio a verificar-se em 98,7% dos casos.

Foi deste modo que os médicos da Armada, desde Janeiro de 1949, começaram

a administrar o B.C.G. e propuseram a sua generalização ao País.

NOTAS FINAIS

Parafraseando Carlos Drummond de Andrade, *de tudo fica sempre alguma coisa*. E, deste artigo, salientaria duas considerações.

A primeira: o combate contra a tuberculose ainda não terminou; é preciso continuar a estudar e vigiar “essa epidemia branca e caseosa, essa antiga condenação de hemoptises e febre”¹⁰, pois, além da doença ainda não ter sido extinta, têm surgido bacilos resistentes ao tratamento convencional.

A segunda: médicos da Armada, como o Dr. Francisco da Fonseca, o Dr. Raúl Ribeiro, o Dr. Marcelo Barbosa, o Dr. Gualter Marques, o Dr. Cardoso Martins e o Dr. Rui Terenas Latino, entre outros, souberam compaginar o saber profissional e a dedicação aos seus doentes. Enriqueceram o património cultural da Marinha, onde se insere a história da assistência à gente do mar, com resultados positivos no combate à tuberculose na Armada, que viriam a ser extensivos a todo o País.



José Filipe A. Moreira Braga
CALM MN

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

Agradecimento

Ao Comte. Belém Ribeiro, que disponibilizou as publicações de seu Pai, COM MN Raúl Ribeiro, indispensáveis à elaboração do presente artigo.

Notas

¹ Cf. enunciado pela Dra. Maria do Sameiro Barroso no Seminário “Tuberculose – Estudos Médicos e Antropológicos” realizado em Coimbra a 24 de junho de 2017.

² Residente na Rotunda, na casa onde esteve instalada a sede do Clube Militar Naval, que precedeu a actual na Av. Defensores de Chaves em Lisboa.

³ Vide Rocha Martins a páginas 393-395 do seu livro *D. Carlos, História do seu Reinado*.

⁴ Cf. exposto na página 135 “Sua aplicação nas Forças Armadas” do artigo intitulado *Tuberculose e Vacinação pelo B.C.G.* publicado na Revista Militar de Fev.-Março de 1949 pelo ITEN MN Raúl Ribeiro.

⁵ Vide página 31 do artigo *Aspectos de Medicina Social*, publicado nos Anais do CMN de Jan-Fev de 1948, pelo ITEN MN Raúl Ribeiro.

⁶ Cf. *Guia de Medicina para uso nos Navios sem Médico*, do Dr. Manoel C. Lobão e do Dr. Augusto Monjardino, edição de 1915.

⁷ Vide artigo intitulado *A Armada foi a precursora dos trabalhos de premunicação tuberculosa no País*, de autoria do ITEN MN Raúl Ribeiro, publicado a pág. 267 do n.º 178 da revista Defesa Nacional.

⁸ Cf. *Necessidade e vantagem da premunicação tuberculosa pelo B.C.G. na Armada*, publicado nos Anais do CMN, de Julho-Setembro de 1949, pelo ITEN MN Raúl Ribeiro.

⁹ Cf. Comunicação sua, apresentada no Instituto Bacteriológico Câmara Pestana, em Lisboa, a 14 de Fevereiro de 1969.

¹⁰ *Op. cit.* Dra. Maria do Sameiro Barroso no Seminário “Tuberculose – Estudos Médicos e Antropológicos” realizado em Coimbra a 24 de junho de 2017.

QUADRO REACÇÃO À TUBERCULINA

PROVENIÊNCIA	N.º RECRUTAS	% POSITIVOS	% NEGATIVOS
ZONAS URBANAS	207	79,3	20,7
ZONAS RURAIS	306	58,8	41,2
TOTAL	513	69,05	30,95*

*Dos 30.95% negativos (susceptíveis à doença), 98,7% dos casos passaram a positivos (protegidos), após a administração do B.C.G. (1949).

D. JOÃO DE CASTRO

UM VULTO DA NOSSA HISTÓRIA

1ª PARTE

Permitam-me que vos apresente, resumidamente, o exemplo de vida de um dos primeiros governadores (14º) e vice-reis (4º) do Estado Português da Índia (EPI), constituído seis anos após a descoberta do caminho marítimo para a Índia por Vasco da Gama, o “ponto alfa” da construção do império ultramarino português, o de maior escala relativamente aos outros impérios do Euromundismo, sope-sando a proporcionalidade de recursos demográficos e económicos.

O QUADRO GEOPOLÍTICO E ESTRATÉGICO NACIONAL

No início do século XV, Portugal era um país pobre e “entalado” entre o Atlântico e os reinos de Castela e Aragão, sem grande alternativa para chegar a outras regiões e mercados florescentes, que não a via marítima, um mar que se lhe oferecia como destino e desígnio nacional, na mira de outras paragens, pessoas, culturas, religiões e crenças... negócios também.

Para esta epopeia foi decisiva a acção de monarcas como D. Manuel e D. João III, que souberam estabelecer a necessária cadeia de comando servida por um conceito estratégico que alimentou um projecto de expansão por vários séculos.

As reformas introduzidas no Reino por D. João III eram visionadas por D. João de Castro para os mares do Oriente através do reforço do potencial militar naval português e não pelo aumento do número de praças em poder da Coroa, argumentando que *“abasta para senhoriar a Índia três ou quatro fortalezas muito fortes, e nos outros lugares ter feitorias, e huma grossa armada posta no mar mui bem aparelhada”*.

Advogava, pois, a mesma estratégia marítima de Afonso de Albuquerque, em contraponto à de cariz mais continental de Francisco de Almeida, como resposta à ameaça das galés turcas que começavam a desafiar a supremacia naval portuguesa. Daí reivindicar o reforço das armadas de alto bordo, em especial as caravelas bem artilhadas, navios muito mais versáteis e adaptados ao tipo de guerra praticado pelos portugueses nos mares e estuários orientais.

O ESTADO PORTUGUÊS DA ÍNDIA (EPI)

Na sua 1ª viagem à Índia, Afonso de Albuquerque gizou um grandioso plano imperial que transmitiu ao rei D. Manuel após a sua chegada ao reino, em 1504, visando a conquista das

principais posições estratégicas do Índico, desde as portas de Bab-el-Mandeb até ao estreito de Malaca, interditando a navegação aos mouros e o escoamento das especiarias e demais comércio marítimo.

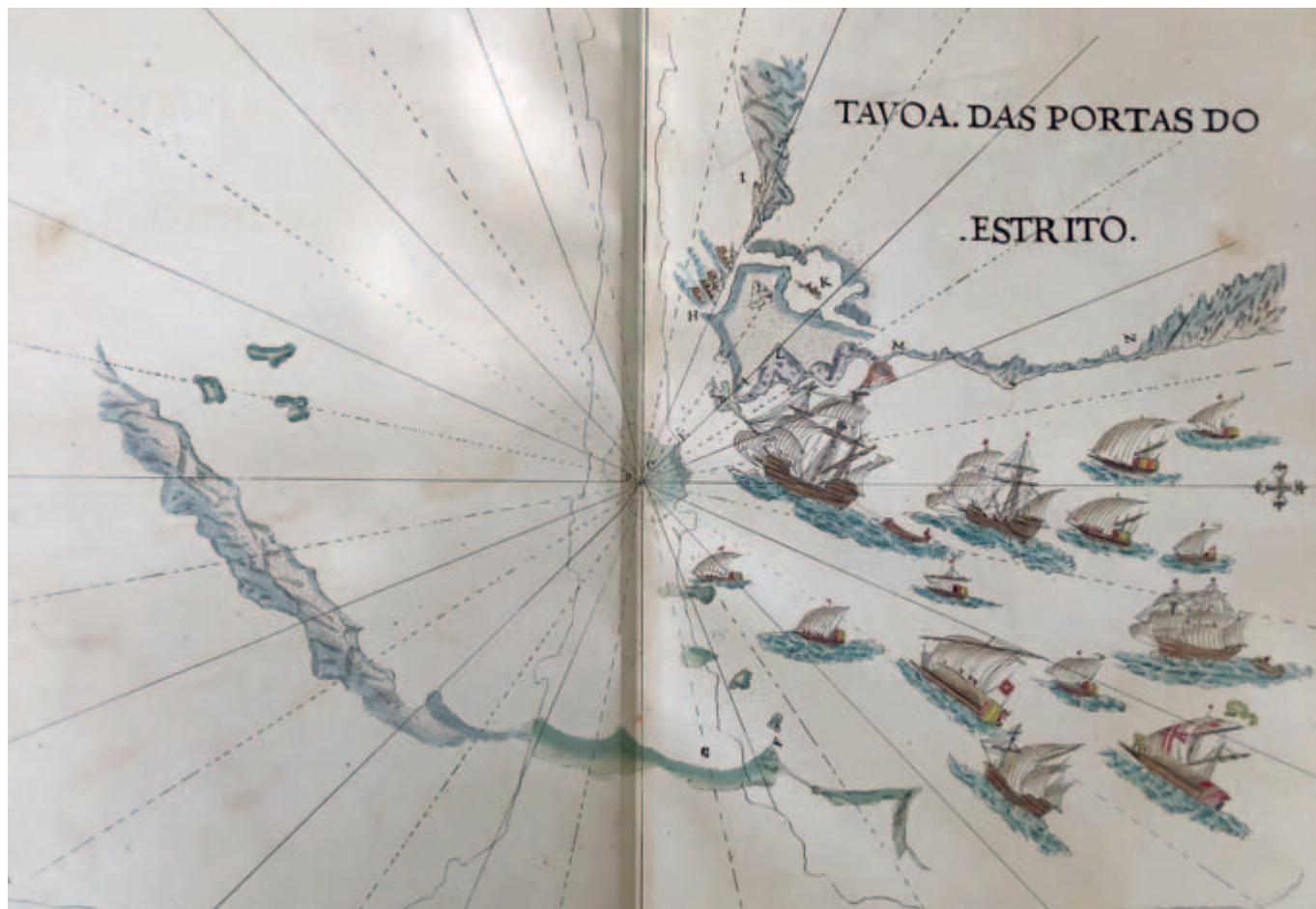
Bem escutado pelo Rei, foi nomeado 1º Governador da Índia e, após um breve interregno, reconquista Goa (1513), elevada, em termos definitivos, à condição de capital do EPI em 1532, já na governação de Nuno da Cunha, nele se integrando Diu, apenas em 1546, por acção de D. João de Castro, depois da sua reconquista.

O primeiro título de “vice-rei da Índia” fora entregue a Francisco de Almeida (em 1505), embora só em 1510, com a expansão territorial realizada por Afonso de Albuquerque, se tenha oficializado o EPI, abarcando os territórios no Índico, desde a África austral ao sueste Asiático.

Note-se que, durante a vigência do regime monárquico, a titulação do chefe de governo da Índia Portuguesa variou entre “Governador” e “Vice-Rei”, com esta designação atribuída apenas a membros da alta nobreza, sendo oficialmente extinta em 1774, ainda que mais tarde conferida esporadicamente, para o ser definitivamente após 1835. Após quatro séculos e meio de domínio português, terminava o EPI, mas que em cuja vigência teremos o colocar no pódio e em lugar cimeiro e de destaque, a figura de D. João de Castro.

Martim Afonso de Sousa, acompanhado pelo padre Francisco Xavier, liderando os primeiros jesuítas que se deslocaram para o Oriente, chega a Goa em 06MAI1542, assumindo o Governo do território e estabilizando a administração do Estado. Sucedeu-lhe D. João de Castro de 1545 a 1548, e pode afirmar-se que este período conjunto de 6 anos marca o apogeu do império comercial português no Índico, beneficiando da acalmia das conturbações na região, o que nos permitiu a reorganização da administração e das estruturas militares. A comprovar essa estabilização está o início da actividade dos Jesuítas no seu trabalho de missão e de aculturação dos povos do Oriente.





In Roteiro em que se contem a viagem que fizeram os portugueses no anno de 1541 partindo da nobre cidade de Goa atee Soez, que he no fim e stremidade do Mar Roxo...

É hoje consensual que o país foi favorecido, nesta epopeia, pelos condicionalismos internos e exteriores, nomeadamente no Índico e sul da Ásia, com os chineses em perda, depois de muitos séculos de primazia naval e mercantil, constantes conturbações internas e entre potentados e com os quais foi possível negociar alianças. Tudo isto e o grande mérito dos experimentados navegadores, militares, emissários e guerreiros portugueses, chegados ao Índico a partir de 1498, com Vasco da Gama, fez o resto, que foi muitíssimo.

D. JOÃO DE CASTRO, FIGURA CIMEIRA DA NOSSA HISTÓRIA



Falamos de uma figura absolutamente notável sob diversos pontos de vista, que conseguiu, num momento muito específico da expansão portuguesa, com o triunfo da tomada de Goa, exponenciar a visualidade simbólica do representante do monarca português no Império e, por essa via, realizar uma maior institucionalização e consolidação do próprio cargo de Vice-Rei, que desempenhou

desde 1545 até à sua enfermidade e morte em 1548, quando já recebera carta régia a nomeá-lo para um segundo mandato.

Somos absolutamente justos quando elegemos D. João de Castro como um vulto do seu tempo e o caracterizamos como uma personagem de imenso prestígio social e político, inscrevendo no seu *curriculum* diversas actividades e funções, nomeadamente nos domínios militar, científico, da diplomacia e política. Assim aconteceu também no exercício das suas funções de governação do EPI.

Foi esse seu perfil de ilustre português, e o valor, lealdade e mérito dos serviços que prestou à Pátria, que o fez entrar na simbologia do Instituto Militar dos Pupilos do Exército (IMPE) ao ser adoptado como Patrono, encontrando-se o seu túmulo na Capela (*Corpus Christi* ou dos *Castros*) anexa aos Claustros do Instituto e instituída, em 1648, por vontade de seu avô, D. Francisco de Castro, Bispo Inquisidor Geral.

É forçoso recordar um pouco a vida e obra de D. João de Castro, distinguindo o essencial da sua herança cultural e legado político-estratégico.

Nascido em Lisboa (27FEV1500), no seio de família da mais elevada aristocracia nacional do século XVI, encontramo-lo, muito novo, a servir como moço fidalgo de D. Manuel. Educado na Corte, onde se respirava o ambiente das Descobertas na África, no Oriente e no Brasil, aproveitou esse período para desenvolver a sua formação nas Letras e Ciências.

À revelia da vontade paterna, parte, em 1518, para Tânger, onde se distingue como guerreiro e é armado cavaleiro. Então com 18 anos, vêmo-lo a iniciar-se nos combates, ali permanecendo, durante alguns anos, sob as ordens do Capitão da Fortaleza, D. Duarte de Meneses. De volta ao Reino, foi, pelos seus préstimos, recompensado por D. João III com uma Comenda – de S. Paulo de Salvaterra da Ordem de Cristo – de pequeno rendimento, além de uma tença anual de 30\$000 reais, em 1532, única mercê que aceitou da Coroa, bem revelador da probidade de alguém que não afinava pelo diapasão geral da vida cortesã.

O seu gosto pela carreira das armas não apagou o fascínio pelos estudos empíricos, num desdobramento de interesses que o havia de acompanhar ao longo da vida.

Em relação à sua produção científica, datam de 1536 as primeiras obras teóricas, nomeadamente o “*Tratado da Esfera*, por



In Primeiro roteiro da costa da Índia desde Goa ate Dio: narrando a viagem que fez o Vice-Rei D. Garcia de Noronha em socorro d'esta ultima cidade 1538-1539.

Perguntas e Respostas a Modo de Diálogo", e ainda um outro pequeno tratado, sob o título "*Da Geografia por Modo de Diálogo*".

Durante os dois anos seguintes, D. João de Castro viria a permanecer em Portugal, ocupando-se sobretudo da sua quinta localizada em Sintra, então designada de *Fonte d' El-Rei* e posteriormente conhecida por *Quinta da Penha Verde*, onde continuaria os seus estudos e receberia alguns amigos mais próximos, como o Infante D. Luís, o Vedor da Fazenda, D. António de Ataíde, o Conde da Castanheira e o negociante italiano Lucas Giraldi.

Em 1524 desposaria a sua prima Dona Leonor Coutinho, filha de Leonel Coutinho, fidalgo da Casa de Marialva e morto em combate, em Calecute, no ano de 1510.

D. JOÃO DE CASTRO NO EPI

A notabilidade de D. João de Castro vai para além dos seus estudos e obras, distinguindo-se também pela sua acção no Oriente.

Parte, pela primeira vez, para a Índia, em 1538, integrado na Armada do seu cunhado, o Vice-Rei D. Garcia de Noronha, ao comando da *Grifo*, uma das onze naus que a compunham.

Aproveitaria a viagem para escrever o primeiro de quatro interessantes roteiros, apenas três chegados aos nossos dias. Uma obra inicial, o *Roteiro de Lisboa a Goa*, seguida do *Roteiro de Goa a Diu* ou *Roteiro da Costa da Índia*, com dedicatória ao Infante D. Luís. O terceiro trabalho, sob o título de *Roteiro da Viagem que fizeram os Portugueses ao Mar Roxo*, que constitui um exemplo de observação científica de inegável valor para a época, está datado de 1541, ano em que D. João de Castro acompanhou o Governador D. Estêvão da Gama numa expedição de Goa ao Suez, no Mar Vermelho, onde tratou de explicar o fenómeno da cor roxa das águas.

Regressado a Portugal em 1543, refugiou-se na sua predilecta

quinta em Sintra, herdada por morte de seu pai, em SET1528, e ao fim de dois anos volta à Índia, agora com 45 anos de idade, onde assume a governação da Índia, sob nomeação de D. João III, em substituição de Martim Afonso. Acompanharam-no dois dos seus filhos, D. Álvaro e D. Fernando, e mal acabado de chegar deixa testamento escrito, a comprovar a sua constante atitude de desprendimento relativamente aos bens materiais, revelado nas mais diversas acções e comportamentos ao longo da sua vida.

Verifica localmente a situação particularmente difícil do território, de que já desconfiava, prevalecendo, agora, a faceta de guerreiro em detrimento do titular político, e desdobra-se em operações e iniciativas tendentes a evitar perdas para o Império. Uma, pessoal, não pôde, todavia, contrariar, a da morte em combate do filho mais novo, D. Fernando, então com apenas 19 anos, em AGO1546, aquando do segundo cerco de Diu.

D. João de Castro empenhou-se na reconstrução da fortaleza desta reconquistada praça, angariando apoios com os seus dotes de hábil negociador, diplomata e político. Ficou então célebre o penhor das suas barbas, em prol da reabilitação da fortaleza de Diu, sensibilizando Goa, que lhe acudiu com o empréstimo dispensando o penhor e, assim, o recompensou pela sua reconhecida humildade, nobreza, lealdade e humanismo ao serviço da sua defesa, como expresso na recepção que lhe dedicaram no regresso triunfal à capital do Estado, em ABR1547.

Prosseguiremos no próximo número da Revista, com o regresso de D. João de Castro a Goa e o seu papel enquanto administrador da "coisa pública".



António Rebelo Duarte
VALM REF

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

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

DIRETOR DO MUSEU DE MARINHA

O COM Croca Favinha é o novo Diretor do Museu de Marinha (MM), sucedendo assim ao CMG Passos Ramos. A cerimónia pública da tomada de posse, presidida pelo Diretor da Comissão Cultural de Marinha (CCM), CALM Valente dos Santos, teve lugar a 28 de fevereiro, na Sala Henrique Maufroy de Seixas, no MM, e contou com a presença de inúmeras individualidades, de que se destacam o Presidente da Junta de Freguesia de Belém, Dr. Fernando Ribeiro Rosa, o Presidente da Liga dos Combatentes, TGEN Chito Rodrigues, o Presidente da Fundação Centro Cultural de Belém, Dr. Elísio Summavielle, o SP, VALM Neves Coelho, altos representantes dos órgãos culturais do Exército e da Força Aérea e ex-Diretores da CCM e do MM.

A cerimónia incluiu a imposição de condecorações a vários militares do Setor Cultural e dois discursos. No seu, o COM Croca Favinha referiu que é importante continuar a pensar no futuro do MM,



Foto Rui Salta

sendo necessário concluir o processo de acreditação à Rede Nacional de Museus, continuar a renovação da exposição permanente, melhorar a informação disponível aos visitantes, inovar em novas tecnologias e manter uma atividade continuada nas redes sociais em português e em inglês. Terminou revelando que um dos seus principais objetivos será “manter uma relação próxima com os outros museus existentes na área de Belém, de modo a potenciar iniciativas

conjuntas que tornem mais atrativa esta área nobre da nossa cidade, e com os outros museus marítimos e militares nacionais, de forma a contribuir para fortalecer a cultura marítima do país”.

O Diretor da CCM reiterou a sua confiança nas qualidades do empossado, bem como enalteceu o empenho e o excelente trabalho que tem sido desenvolvido pelos militares, militarizados e civis que prestam serviço no MM e nas outras unidades militares da área dos Jerónimos. Seguiu-se um espumante de honra.

O COM José António Croca Favinha nasceu em Lisboa a 11 de abril de 1963. Licenciou-se em Ciências Militares Navais pela Escola Naval em 1986 e especializou-se mais tarde em Comunicações e Guerra Eletrónica. Exerceu funções de Chefe de Serviço nos NRP *João Roby* e *Corte Real*. Foi instrutor de Guerra Eletrónica e, posteriormente, Capitão do Porto e Diretor da Estação Radionaval de Porto Santo.

Em termos NATO, prestou serviço no Regional *Headquarters South Atlantic* (Oeiras), no *Allied Command for Transformation* (Norfolk) e no *Maritime Command* (Londres).

Comandou o NRP *João Roby* e foi 29º Comandante da Esquadilha de Navios Patrulhas.

Foi Chefe da Divisão de Operações do Comando Naval e, posteriormente, Diretor do CITAN, cargo que acumulou com o Comando da Força Naval Portuguesa. Exerceu ainda os cargos de Comandante da Zona Marítima dos Açores, Chefe do Departamento Marítimo e Comandante Regional da Polícia Marítima dos Açores entre outubro de 2018 e dezembro de 2019, tendo comandado a força conjunta destacada para o auxílio à ilha das Flores, devastada pelo furacão Lorenzo.

Passou à reserva em 31 de dezembro de 2019, mantendo-se na efetividade do serviço.

COMANDANTE DO NRP BARTOLOMEU DIAS

Por o navio se encontrar em fabricos na Holanda, realizou-se no Salão Nobre do Palácio do Alfeite, no dia 26 de fevereiro, a cerimónia de entrega de comando do NRP *Bartolomeu Dias* ao CFR Rodrigues Pedra.

A cerimónia foi presidida pelo Comandante Naval, VALM Silvestre Correia, tendo contado com a presença de outros oficiais gerais, convidados militares, civis e parte da guarnição do navio.

No uso da palavra, o Comandante empossado agradeceu a confiança em si depositada, não escondendo o orgulho e o privilégio de poder comandar uma unidade naval. O novo Comandante sublinhou, ainda, a importância das tarefas que tem pela frente, entre as quais, em primeiro lugar, com a sua equipa, levar os trabalhos em curso no NRP *Bartolomeu Dias* a bom porto.

Na ocasião, o Comandante Naval felicitou o CFR Rodrigues Pedra pelas novas funções, tendo colocado ênfase na importância para a Marinha do processo de modernização de meia-vida do NRP *Bartolomeu Dias*, e o seu apoio institucional para



a conclusão do mesmo. No final da cerimónia houve lugar aos habituais cumprimentos e a um Porto de Honra.

O CFR José João Rodrigues Pedra ingressou na Escola Naval em 1989 e foi promovido ao atual posto em 20 de outubro de 2014. Possui a Licenciatura em Ciências Militares Navais, o Curso Geral Naval de Guerra, o Curso de Estado-Maior Conjunto, a Pós-Graduação em Estudos da Paz e da Guerra nas Novas Relações Internacionais, e o Mestrado em Estratégia.

Prestou serviço nos NRP *Baptista de Andrade*, *D. Carlos I*, *Comandante Sacadura Cabral*,

Álvares Cabral e *D. Francisco de Almeida*. No Mar Mediterrâneo participou por duas ocasiões na Operação *Active Endeavour*, numa delas nas funções de oficial imediato do navio-chefe duma das Forças Navais Permanentes da NATO no Atlântico (SNMG-1).

Em terra esteve colocado no Departamento de Treino e Avaliação, foi professor no Instituto Superior de Estudos Militares, na Área de Ensino de Estratégia, e exerceu funções na Divisão de Planeamento do EMA, na Área da Estratégia.

OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E A ESTRATÉGIA NO PACÍFICO

2ª PARTE

OS PLANOS DE COR (COLOR PLANS)

A principal tarefa da “Comissão Conjunta” (*Joint Board*) era a criação e desenvolvimento de planos de guerra conjuntos. A iniciativa partiu do general Adna R. Chaffee, Chefe do Estado-Maior do Exército, que, em abril de 1904 e na sequência do ataque do Japão à Rússia, sugeriu a elaboração de um conjunto de planos que permitissem a articulação entre a Marinha e o Exército. Estes planos deveriam ter por base os estudos desenvolvidos pelos estados-maiores do Exército e da Marinha.

Na sequência da proposta do general Chaffee são então elaborados os designados Planos de Cor (*Color Plans*), cada um procurando responder a uma ameaça concreta. Cada cor correspondia a um determinado país: “Red” para a Grã-Bretanha, “Black” para a Alemanha, “Green” para o México e “Orange” para o Japão. Com base nestes planos conjuntos, os chefes de cada ramo emitiam as diretivas para o desenvolvimento dos seus próprios planos de operações específicos. Na verdade, em muitos casos, os primeiros planos de guerra eram pouco mais que exercícios abstratos e tinham pouca relação com a realidade. Contudo, no caso do Japão, o plano “Orange” foi mantido sob constante revisão e exercitado com alguma frequência, tendo em consideração as alterações no cenário político internacional.

O primeiro teste ao plano “Orange” ocorreu no verão de 1907, quando a tensão entre os Estados Unidos e o Japão atingiu o clímax na sequência da vitória japonesa sobre a Rússia em 1905 e da política de segregação decretada pelo “Conselho Escolar” de São Francisco em 1906. De facto, a guerra entre os dois países parecia inevitável, pelo que a defesa dos interesses americanos no Extremo Oriente, especialmente das recém-adquiridas ilhas Filipinas, se tornou uma questão central para a administração americana.

A 18 de Junho do mesmo ano, com a concordância de Theodore Roosevelt, a “Comissão Conjunta” fez uma declaração: “Os Estados Unidos são compelidos a uma estratégia defensiva no Pacífico e manterão esta atitude até que os reforços possam ser enviados”. Esta visão, adotada por necessidade em 1907, acabou por se tornar a pedra angular da estratégia americana no Pacífico e a base de todos os planos que se seguiram, para fazer face a uma mais que provável guerra com o Japão.

FRAGILIDADES DA ESTRATÉGIA

A crise do verão de 1907 pôs a nu duas fragilidades relativamente à estratégia americana para o Pacífico: em primeiro lugar, a ausência de uma base naval com boas capacidades de apoio logístico e, em segundo lugar, a escassez de recursos para uma defesa eficaz das Filipinas. “As ilhas”, escreveu Roosevelt no auge da crise, “são o nosso calcanhar de Aquiles”.

Na verdade, o primeiro plano “Orange” e as suas subseqüentes revisões até 1913, não passaram de meras declarações de princípios que, esperava-se, poderiam ser seguidos em caso de guerra com o



Japão. A defesa das ilhas foi reconhecida como dependente da esquadra, que teria de zarpar da região das Caraíbas, fazer a volta do Cabo – o canal do Panamá ainda não estava concluído – e atravessar todo o Pacífico. Ao longo da rota teria de garantir a sua sustentabilidade logística, usando a base naval em Pearl Harbor – ainda em construção – e como base secundária, a ilha de Guam, estimando-se que demorasse entre três a quatro meses a chegar às Filipinas.

De facto, a questão das bases no Pacífico havia sido debatida pela “Comissão Conjunta” e por várias comissões do Congresso, tornando-se mais que evidente ser necessário tomar uma decisão urgente sobre o local onde estabelecer um grande ponto de apoio às forças militares. O debate fazia-se em torno de duas possíveis localizações: Filipinas ou Havaí. Embora o Exército tivesse preferido a solução Filipinas, em janeiro de 1908 a decisão foi para a concentração de meios no Havaí. Assim, a grande base de apoio logístico seria construída em Pearl Harbor, não só porque a sua localização apresentava boas condições para a projeção de forças navais em todo o Pacífico, mas também porque, ao mesmo tempo, se acreditava que garantia a defesa avançada da costa Oeste dos EUA. No entanto, e como reverso da medalha, com esta decisão a defesa das Filipinas foi relegada para segundo plano, ficando sujeita à capacidade de projeção da esquadra para oeste, em caso de ataque japonês às ilhas.

Se durante a “Grande Guerra” a tensão entre o Japão e os EUA se manteve reduzida, muito devido ao facto de o Japão ter optado por entrar na guerra ao lado dos Aliados, a situação no pós-guerra alterou-se de forma radical. Entre 1919 e 1938 o avolumar dos diferendos e da desconfiança mútua entre os dois países, em grande parte resultantes dos tratados que se seguiram ao armistício, foram pavimentando o caminho para uma mais que provável guerra que ia sendo adiada.

PRINCÍPIOS DE DIREITO MARÍTIMO

OS CASE STUDY DOS NAVIOS *CHEM DAISY* E *BETANZOS* PARTE II

O NAVIO *BETANZOS*

Tal como o sinistro marítimo que envolveu o navio *CHEM DAISY* e que tratámos na primeira parte do artigo, também o navio *BETANZOS*, com pavilhão de Espanha, pertencente e operado por armador espanhol, sediado em Vigo, conheceu um processo complexo quando, na madrugada do dia 6 de março de 2018, ao largar o porto de Lisboa, encalhou em plena barra, junto ao Farol do Bugio, factor que lhe deu uma visibilidade pública acrescida, situação que manteve uma acuidade constante até ao seu desencalhe 10 dias depois.

Como em qualquer acontecimento de mar desta natureza, e atenta a específica localização do navio – em pleno canal de navegação –, e bem assim o facto de ter ocorrido no Inverno, a prioridade do Capitão do Porto (CP) de Lisboa como Autoridade Marítima Local (AML) direccionou-se para a questão ambiental, face ao combustível que o navio tinha a bordo (130 toneladas e ainda 20 toneladas de resíduos oleosos), bem como para as questões respeitantes à segurança da tripulação e dos intervenientes envolvidos nas operações de salvação do navio, tanto mais que se estava perante um navio com 119 metros, encalhado em local extremamente sensível na foz do Rio Tejo e em situação meteorológica difícil.

Estando-se perante uma plataforma encalhada no canal de acesso ao porto, o Capitão do Porto, enquanto autoridade competente para coordenar as operações em espaços sob jurisdição marítima, iniciou os procedimentos previstos no quadro legal respeitante à remoção de navios e destroços¹, formalizando contactos com o agente de navegação do navio com vista a serem assumidas as responsabilidades inerentes ao regime de propriedade do navio,² bem como da autoridade portuária, entidade relevante na condução destas operações, a qual já havia sido interveniente aquando do sinistro ocorrido com o navio *TOKYO SPIRIT*, em Outubro de 2015, em Cascais. Assim, e até o proprietário e/ou armador do navio ter assumido formalmente a direcção técnica das operações, o que ocorreu no dia 9 de março – dia em que se apresentaram nas instalações da Capitania –, o comando operacional destas correu sob a direcção do agente de navegação que, seguindo determinação que lhe foi imposta pela AML, contratou uma empresa de rebocadores nacionais para tentar movimentar o navio do local onde ficou encalhado.

Sempre que ocorre um sinistro envolvendo um encalhe, além das diligências de cariz operacional a terem lugar, tendentes à remoção do navio do local onde encalhou (que podem passar desde recolocar o navio a flutuar ou até ao seu desmantelamento, como ocorreu em 2001 com o *CORAL BULKER*, numa operação extraordinariamente complexa no molhe do porto de Viana do Castelo), decorrem outras de cariz administrativo e averiguatório, como sejam o contacto com o Consulado da bandeira do navio e a negociação com os representantes do proprietário com vista a serem estabelecidos os mecanismos



de caução que garantam a remoção do navio, caso se venha a verificar o abandono deste por parte do seu proprietário. Não sendo tão prioritários como as questões de segurança e de protecção do meio marinho, estes procedimentos técnico-administrativos com acrescida densidade jurídica são nucleares para o sucesso do processo de remoção de navios encalhados.

Depois de, formalmente, estarem asseguradas as cauções com vista a garantir a remoção do navio e as relacionadas com eventual derrame de produto poluente, negociadas directamente com elementos do Clube de Protecção e Indemnização (P&I) do navio e os representantes legais do proprietário/P&I, decorreram outras diligências de cariz administrativo respeitantes à instrução do inquérito do sinistro marítimo determinado pelo Capitão do Porto – conforme se estipula na alínea d), do nº 2, do artigo 13º, do Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de Março, e no nº 1, do artigo 5º, da Lei nº 18/2012, de 7 de Maio –, tendo os respectivos procedimentos instrutórios sido desenvolvidos em âmbito do Comando Local da PM de Lisboa.³

No caso do navio *BETANZOS* – que se encontrava abrangido por um mecanismo de seguro comum em âmbito marítimo⁴, garantido por um P&I Club⁵ –, bastou a apresentação dos certificados de seguro (válidos) existentes, neste caso da *Wreck Removal* e *Bunkers Convention*, para se aferir da sua situação.

Uma vez que com o recurso aos rebocadores nacionais não surtiu – no início – o efeito desejado, com consequente remoção do navio de onde encalhou, os proprietários decidiram então contratar uma *salvage team* (holandesa) com experiência e valências neste tipo de operações, a qual, no prazo de três dias, conseguiu fazer chegar ao território nacional um dos rebocadores atualmente a operar com maior capacidade instalada, bem como determinado material especificamente utilizado para estas operações e adequado para as dimensões do navio *BETANZOS*. Reunido o material e os recursos humanos, faltava aguardar pela janela de tempo favorável para a realização da operação de desencalhe.

Logo que foi recolocado a navegar (pelas 02h30 de 16 de Março) o navio foi sujeito, no Cais do Beato, a uma inspecção

– com vista a aferir de deficiências resultantes do acidente, e que eventualmente inviabilizassem o seu reboque para Viana do Castelo (VC) – e, decorrente desse acto técnico, foi rebocado para os Estaleiros Navais desta cidade com vista a corrigir as deficiências (não impeditivas de navegar) detectadas no acto inspectivo.

Quando se pensava que o destino do navio estaria definido – pois chegaram comunicações à Capitania do Porto de Lisboa no sentido de que este seria vendido a um estaleiro nacional que se dedica ao desmantelamento de navios, também endereçadas para o Consulado de Espanha em Lisboa –, soube-se, entretanto, que o navio havia sido vendido a uma companhia com sede nas Ilhas Marshall que diligenciou no sentido de transferir a bandeira para as Ilhas Comores, e que o propósito do novo proprietário seria recuperar o navio para o colocar a operar, tendo, nessa altura, sido solicitado ao Capitão do Porto de VC, em cujo espaço de jurisdição se encontrava o navio, autorização para este realizar uma viagem para um porto na Turquia, através de reboque.

Este novo desfecho para o navio implicou da parte da AML, desde logo, inúmeros contactos com as autoridades marítimas de Espanha com vista a confirmar a baixa da bandeira, elemento essencial no ulterior decorrer do processo, atento o princípio de direito internacional do mar que impõe que os navios apenas podem navegar sob uma bandeira, a qual concede e enquadra o regime jurídico aplicável a sinistro no qual o navio esteja envolvido. Assim, e enquanto as autoridades marítimas de Espanha não procederam ao cancelamento definitivo do registo⁶, a decisão do Capitão do Porto de VC foi de não autorizar a viagem. Paralelamente à questão do cancelamento do registo, existiam ainda outras questões pendentes, umas de cariz administrativo e outra de âmbito operacional, que tiveram de ser minuciosamente ponderadas e analisadas com vista ao empreendimento da viagem.

A questão de âmbito operacional era respeitante ao estado do mar na altura em que o pedido foi efetuado (finais de novembro), sendo que, numa altura em que as condições de tempo e de mar não são as mais favoráveis e tendo em conta que o navio iria atravessar todo o território nacional, a decisão da AML de VC teve de ter em consideração a previsão meteorológica a 4/5 dias, período estimado para a travessia do navio em águas territoriais nacionais e na Zona Contígua. Tendo em consideração a instabilidade meteorológica que se fez sentir em novembro de 2018, em que as previsões mudavam bruscamente face aos fenómenos meteorológicos, houve duas permissões de saída que foram canceladas por causa do mau tempo, e ainda uma outra porque, estando bom tempo, o navio teve um problema no gerador, o que implicou a reprogramação da saída.

Enquanto durou o processo de baixa de registo em Espanha, o Capitão do Porto – com vista a preparar o navio para a viagem – comunicou ao agente de navegação que ia exigir do armador/proprietário do navio o cumprimento escrupuloso da Resolução da IMO, de 1993⁷ que regula este tipo de viagens e, como tal, iria impor: i) uma inspecção no âmbito do *Port State Control*, ii) uma inspecção pela Administração Marítima ou pela Organização Reconhecida (OR) autorizada a atuar em seu nome – sendo esta a mais importante porque determinante para a autorização de saída do navio –, tendo este acto inspectivo sido acompanhado pelo perito engenheiro do Departamento Marítimo do Norte (DMN), e, ainda, iii) a presença dos inspectores da Administração Marítima das Comores ou da OR em território nacional para a concretização do acto técnico⁸ de certificação do navio para a viagem.

Quando a Capitania recebeu a comunicação da Autoridade Marítima de Tenerife – onde o navio *BETANZOS* estava registado – informando que o registo de pavilhão havia sido formalmente cancelado, e a partir do qual o navio já não tinha a nacionalidade espanhola, já se tinham realizado a maioria das inspecções, sendo ainda necessário realizar a vistoria ao conjunto de reboque (rebocador e navio

rebocado), a qual foi assegurada pelo perito do DMN. Cumpridas as imposições atrás referidas, foi concedido o despacho de largada, tendo a viagem decorrido com normalidade até ao seu destino⁹.

Embora tenha ocorrido, em todo o seu percurso nas duas cidades, num quadro complexo de procedimentos, actos técnicos e operações, do sinistro do *BETANZOS* não resultaram feridos, nem derrames poluentes, nem, tão pouco, constituiu qualquer constrangimento às acessibilidades ao porto (de Lisboa), dele, contudo, se tendo retirado ensinamentos vários, sempre úteis – para um Estado costeiro como Portugal – em matéria de regime de navios encalhados em portos.



Dr. Luís da Costa Diogo
Director Jurídico da DGAM

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

N.R. Os autores não adotam o novo acordo ortográfico

Notas

¹ Este regime jurídico encontra-se previsto no Decreto-Lei n.º 64/2005, de 14 de março, e, a nível internacional, pela *Wreck Removal Convention*. Nos termos do artigo 1º do citado DL, o proprietário, armador ou legal representante do navio deve assegurar a remoção deste sempre que seja um estorvo para a navegação, cause prejuízo ao regime de entrada e saída do porto e represente um perigo ambiental.

² Nos termos do artigo 1.º do diploma legal acima mencionado, a responsabilidade pela remoção do navio ou destroço é sempre do seu proprietário, armador ou fretador a casco nu, competindo às autoridades nacionais, com jurisdição no espaço, coordenar as operações com as restantes entidades nacionais.

³ Sempre que se verifica um sinistro marítimo, são desenvolvidos vários procedimentos de cariz averiguatório com objectivos diferentes, portanto, não sobrepostos; desde logo, o assumido pelo Estado de Bandeira do navio, que tem de ser implementado face às competências da respectiva administração marítima, outro – no caso português – pelo Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos (hoje designado GAMA) que tem em vista a avaliação técnica do acidente e a emanção de eventuais recomendações, havendo, ainda, o inquérito ao sinistro que constitui competência do Capitão do Porto, e, ainda, no aplicável, um outro inquérito do foro da autoridade judiciária quando a situação envolva feridos ou mortos. Cada uma destas *investigações* prossegue autonomamente uma vez que as finalidades são juridicamente distintas, sem prejuízo dos processos cooperativos que existam designadamente ao nível de inquirições e certidões com interesse comum que possam, nos termos da lei, ser disponibilizadas a outras autoridades públicas, bem como ao nível da colaboração com órgãos de investigação de outros Estados (artigos 14º a 17º da Lei nº 18/2012). A averiguação do Estado de Bandeira efetua-se ao abrigo do artigo 94.º, nº 7, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, bem como de disposições regulamentares em sede do respectivo direito interno dos Estados.

⁴ Em âmbito marítimo, o regime da responsabilidade civil dos navios encontra-se coberto por seguros até um determinado montante, sendo o excedente coberto por um Fundo Internacional, sendo aplicável a esta matéria o regime estabelecido pelos instrumentos convencionais vigentes, como sejam, entre outras, a *Civil Liability Convention* (CLC), de 1969, a *FUND Convention*, de 1971, e a *Hazardous Noxious Substances* (HNS), de 1996.

⁵ Os P&I Clubs são as entidades para as quais os proprietários de navios transferem a respetiva responsabilidade em caso de acidente marítimo, mecanismo que é activado designadamente nas situações em que seja necessário indemnizar terceiros. De notar que a responsabilidade destes clubes não é total, pois apenas garante o pagamento de indemnizações até determinado montante/limite, o qual se encontra enquadrado na convenção internacional aplicável.

⁶ Nesta altura o navio já se encontrava em processo de registo nas Ilhas Comores, havendo, inclusive, um registo provisório, com consequente emissão de *certificados provisórios*, os quais, contudo, não davam base suficiente para permitir a navegação do navio até à Turquia, porque o cancelamento definitivo em Espanha ainda não havia ocorrido.

⁷ A Resolução da IMO A.765(18), de 4 de Novembro de 1993 – *Guidelines on the safety of towed ships and other floating objects* – permite o reboque internacional de navios (reboque em alto mar) desde que cumpridos determinados requisitos e pressupostos, sendo o primeiro que o navio fosse certificado como apto pela respectiva administração marítima.

⁸ Esta imposição decorreu do facto da OR do navio não ser reconhecida em âmbito da UE, sendo que, apesar disso, estava mandatada pelo Estado do Pavilhão, pelo que o CP não podia recusar o acto técnico executado por parte desta, tendo, ainda assim, exigido o cumprimento de outros aspectos de segurança, como manter um determinado afastamento do navio de costa, e a obrigatoriedade de garantir constante comunicação com as autoridades de terra.

⁹ Desde então, o navio já teve bandeira de Barbados, e, já com o nome de KETHI, navega, actualmente, sob a bandeira de Malta.



ACADEMIA DE MARINHA

SESSÕES CULTURAIS

“DOCUMENTOS INÉDITOS PARA A EXPEDIÇÃO DE BARRETO-HOMEM AO MONOMOTAPA (1569-1577): D. SEBASTIÃO, O ESTADO DA ÍNDIA E A GESTÃO DO IMPÉRIO”

Em 4 de fevereiro foi apresentada, no Auditório da Academia de Marinha, a comunicação *“Documentos inéditos para a expedição de Barreto-Homem ao Monomotapa (1569-1577): D. Sebastião, o Estado da Índia e a gestão do Império”*, pelo Professor Doutor Nuno Vila-Santa.

O conferencista referiu que a sua comunicação tinha como objetivo avaliar a documentação inédita que alterou o conhecimento histórico sobre a primeira grande expedição portuguesa ao reino do Monomotapa (senhor das minas), realizada por Francisco Barreto e por Vasco Fernandes Homem, entre 1569 e 1577.

Apoiado nesta nova documentação, o orador explicou quais os projetos que o rei D. Sebastião tinha em mente, ao nomear Francisco Barreto, em 1569, para dar início a uma ocupação territorial

em África, questionando se a razão era apenas a de vingar os acontecimentos de 1561, ou conhecer melhor a geografia da região para mais tarde equacionar outros projetos. Também evidenciou qual seria o posicionamento assumido pela restante família real relativamente à expedição e como evoluiu a disposição régia face a uma expedição que se prolongou durante todo o governo de D. Sebastião.

Por fim, ainda descortinou qual o lugar que ocupava, na mente régia e no âmbito do Império da época, esta expedição.



“COMPETIÇÃO E CONFLITO NAS «ILHAS DE SOLOR» (1566-1636)”



Na sessão cultural de 11 de fevereiro, foi apresentada a comunicação *“Competição e conflito nas «Ilhas de Solor» (1566-1636)”*, pelo Académico José Augusto Vilas Boas Tavares.

O conferencista salientou que a conquista de Malaca, em 1511, abriu aos portugueses um mundo de oportunidades em todo o espaço insular mais a Oriente, sobretudo a participação no

comércio das especiarias das ilhas de Banda e de Maluco e no trato do sândalo de Timor.

Ao longo da sua comunicação, o ALM Vilas Boas Tavares realçou dois episódios de natureza militar-naval, nas décadas de transição do século XVI para o século XVII, centrados na Fortaleza de Solor, no arquipélago das Pequenas Ilhas Sunda. O primeiro, em 1580, *“espelha sobretudo disputas associadas ao confronto entre as penetrações islâmica e cristã na Ásia Marítima do Sudeste, em conexão com o desenvolvimento ou afirmação de outros interesses de domínio e suserania, sobretudo nos planos da religião e do comércio”*, e o segundo, em 1613, marca e traduz *“o início da partilha de influência e soberania luso-holandesa na região, a qual iria evoluir e perdurar até ao século XX”*.

A sessão terminou com um período de debate, em que o orador esclareceu as questões colocadas pela interessada assistência.

“DISPUTAS E DILEMAS DE SEGURANÇA NOS MARES DA CHINA”

Em 18 de fevereiro foi apresentada a comunicação *“Disputas e dilemas de segurança nos mares da China”*, pelo Professor Doutor Luís Tomé.

O orador referiu que a sua conferência tinha como objetivo analisar as disputas da República Popular da China, pelas ilhas Spratly e Paracels, no Mar da China Meridional, com os vizinhos do Sudeste Asiático – Vietname e Filipinas, e explicar os constantes focos de tensão no Mar da China Oriental: com o Japão em torno das ilhas *Senkaku/Diaoyu*; com a Coreia do Sul – nas ilhas *Iedo/Suyan/Socotra*; e com os EUA sobre a questão de *Taiwan*.

Sem deixar de apresentar as visões, os interesses e os argumentos dos atores envolvidos nestas várias disputas nos Mares da China, o conferencista salientou que as ações estratégicas tomadas

pela China, nos últimos anos, conduziram-na à criação de novas bases militares nas ilhas localizadas no Mar da China Meridional e ao estabelecimento de um sistema de defesa designado de – *Air Defense Identification Zone*.

A terminar, deixou-nos uma reflexão sobre os dilemas de segurança na Ásia-Pacífico, nos Mares da China, para que se possam antecipar as linhas de evolução futuras.



Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA

NOTÍCIAS

STAFF-TALKS COM A MARINHA DE GUERRA ANGOLANA

A VII Edição das Conversações Formais entre Estados-Maiores da Marinha Portuguesa (MP) e da Marinha de Guerra Angolana (MGA), realizada em Luanda nos dias 9 e 10 de dezembro, visou: (i) estabelecer o Plano de Cooperação Bilateral para o biénio de 2020-2021; (ii) aprofundar a relação entre as duas Marinhas; e (iii) partilhar experiências e conhecimentos. A delegação portuguesa era constituída pelo CALM SUBCEMA, pelo Chefe da Divisão de Relações Externas do EMA e pelo Coordenador do Núcleo da Cooperação no Domínio da Defesa.

Antecedendo o início dos trabalhos, a delegação portuguesa apresentou cumprimentos ao 2.º Comandante da MGA, VALM Valentim Alberto António, que (...) sublinhou a grande importância e o elevado interesse que tem para a MGA o que vier a ser acordado.

A reunião decorreu num ambiente de cordialidade e confiança. Foram abordadas diversas oportunidades de colaboração e acordados uma dezena de programas de cooperação, dos quais se destacam as atividades ao nível do Ensino Superior e Formação Técnica. A título de exemplo, refira-se o facto de a Escola Naval Portuguesa, ao abrigo desta cooperação, ir receber 37 GMAR (que recentemente terminaram o seu curso na Academia Naval Angolana), para frequentarem o Estágio de Longa Duração, a realizar ao longo do ano de 2020, em unidades navais da Marinha.

Após a reunião, a delegação da MP teve a oportunidade de visitar a Base Naval de Luanda e a Esquadilha Naval Operacional (ENO), tendo os oficiais portugueses sido recebidos pelo Comandante da ENO e convidados a conhecer uma das Lanchas que



recentemente passaram a equipar a MGA – classe *High Speed Interceptor* (HSI) 32.

Nos três dias que a delegação portuguesa permaneceu em Luanda, houve ainda um encontro com os militares dos vários Ramos das Forças Armadas Portuguesas, que se encontram em missão em Angola no âmbito da Cooperação, quer Técnico-Militar quer no Domínio da Defesa.

A próxima reunião de cooperação bilateral ficou agendada para dezembro de 2020, em Lisboa.



MARINHA RECEBE VISITA DOS ADIDOS DE DEFESA E MILITARES



Em 5 de março, a Marinha Portuguesa recebeu a visita do corpo de Adidos de Defesa e Militares estrangeiros acreditados em Portugal provenientes de 23 países (Alemanha, Angola, Argélia, Argentina, Brasil, Bélgica, Canadá, Chile, Colômbia, Costa do Marfim, Espanha, Estados Unidos da América, França, Hungria, Índia, Indonésia, Lituânia, Marrocos, Países Baixos, Paquistão, Reino Unido, Rússia e Turquia).

Durante o encontro, foi apresentado ao corpo de Adidos um resumo da atividade operacional do ano 2019, o planeamento para 2020 e como estão a ser geridos os recursos da Marinha Portuguesa para “Contribuir para que Portugal use o Mar” (Diretiva Estratégica de Marinha, 2018).

A visita, organizada e promovida pelo Estado-Maior da Armada, ocorreu no âmbito do Plano Anual de Atividades dos Adidos de

Defesa e Militares, sendo este o primeiro evento da Marinha no ano de 2020.

No âmbito do referido plano, no que concerne à Marinha e Autoridade Marítima Nacional, estão previstas diversas atividades, nomeadamente, visitas ao Centro de Operações Marítimas e Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval, à Esquadilha de Subsuperfície, à Escola de Tecnologias Navais, à Direção de Combate à Poluição do Mar, bem como, o embarque numa fragata no âmbito de um exercício naval, a participação nas comemorações do Dia da Marinha. Encontra-se igualmente prevista a participação na cerimónia de entrega de espadas aos Aspirantes na Escola Naval e Sessão Solene de abertura do Ano Letivo na Escola Naval, com a correspondente entrega de prémios escolares atribuídos pelas marinhas amigas.



FRAGATA-MUSEU *D. FERNANDO II E GLÓRIA*

O navio-museu *D. Fernando* encontra-se numa doca seca do antigo estaleiro de construção e reparação naval, a ex-Perry & Son, desde 26 de novembro de 2007. Integrado no Museu de Marinha - Comissão Cultural de Marinha, está aberto ao público desde 1 de março de 2008. Construído em madeira, está assente na quilha e com um escoramento provisório, o que não ajuda ao equilíbrio da estrutura e à distribuição do peso por toda a superfície do casco. Identificam-se assim alguns problemas, designadamente a necessidade de confinar o casco e diminuir, na máxima extensão possível, a tonelagem do navio.

Terá, pois, que ser encontrada a forma de financiamento de soluções que diminuam o peso a bordo e permitam confinar o casco. Relativamente ao confinamento do casco, urge elaborar estudo especializado; já relativamente à diminuição de peso, existem estudos para a substituição da mastreação (53 t), por uma réplica em material compósito. As embarcações miúdas (12 t) e as peças de artilharia (68 t) poderão ser substituídas por outras, também em material compósito. Foram, entretanto, retirados do navio 14 peças de artilharia, a lancha e os mastaréus nos três mastros, diminuindo assim o peso em apetrechos em cerca de 34 toneladas.

O número de visitantes ao navio-museu tem vindo a aumentar – de cerca de 32.000 em 2017 para cerca de 41 000 em 2019. A recente aprovação do plano requalificação da área da Margueira, espaço onde se encontra a Fragata, por parte do município de Almada deverá melhorar bastante a envolvente externa e possibilitar o aumento do número de visitantes no futuro próximo.

A Fragata necessita de uma manutenção constante, permanente e intensa, com principal enfoque no calafeto do convés e na substituição de madeiras que, um pouco por todo o navio, estejam apodrecidas ou fragilizadas. Desde 2017 que, por dificuldade de contratação de serviços de calafetagem e de carpintaria de machado, se optou por reativar as oficinas existentes na infraestrutura anexa à Fragata, aproveitando a maquinaria instalada e adquirindo outra em falta. A lotação foi também reforçada em dois operários civis – um calafate e um carpinteiro – ao abrigo do plano de mobilidade interna da Função Pública. Tal tem permitido recuperar as obras mortas e o interior do navio.

Nestes últimos três anos foram ainda instalados no navio e no perímetro museológico que engloba a Fragata e o Submarino



Barracuda, uma rede estruturada de dados (Intranet e Internet), uma rede de CCTV com 20 câmaras, um sistema de alarme anti-intrusão, substituídos os cabos da instalação elétrica,

redimensionados quatro quadros elétricos secundários e alterada a iluminação para lâmpadas LED. Outros melhoramentos incluem a elaboração e implementação de um plano segurança, certificado pela Autoridade Nacional de Proteção Civil, a revisão e alteração do escoramento e a instalação de bombas adicionais, que vieram aumentar a capacidade de esgoto das duas docas secas e melhorar assim a segurança física do polo museológico. Foram também objeto de *upgrade* a museologia exposta e as condições de habitabilidade para o pessoal no interior do navio e nas instalações anexas. Com recurso a uma equipa de mergulhadores, foi efetuada a limpeza e a substituição dos zínco da porta batel da doca seca e, também, a medição da espessura da respetiva chapa metálica.

A Fragata, apesar de tudo, continua a ser um símbolo importante da relação nacional com o mar, um belo museu para regalo de todos e, principalmente, para a formação histórica dos mais jovens, pelo que aguarda a sua visita.



INTERNATIONAL NAVAL CONTEST



O *International Naval Contest* é um concurso organizado anualmente por uma das estações de Radioamadores de 13 Marinhas europeias.

Portugal, através do Núcleo de Radioamadores de Armada (NRA) organizou a edição de 2018 a que se seguiu a Alemanha com a estação DL0MF.

O Concurso de 2019 teve início às 16h00 do passado dia 14 de dezembro. O NRA participou com três estações: a CS5NRA instalada na nossa Sede; a CS5DFG a bordo da fragata *D. Fernando II e Glória* e a CS5SUB atribuída ao submarino *Barracuda*.

Durante as 24 horas do evento foram estabelecidos contactos, em grafia, com 222 estações, facto que permitiu divulgar, além-fronteiras, o NRA e o nosso rico património histórico-naval.

Uma palavra de reconhecido agradecimento ao Comando da fragata *D. Fernando*, extensivo à sua guarnição, pelas facilidades concedidas.



José Costa

CT4GN ex MAR C 137072



AS GRANDES AMIZADES

É natural que, no decurso de um qualquer conflito, cada uma das partes em litígio procure o maior número de apoios para a prossecução dos seus objectivos.

Assim terá acontecido com a Espanha que, por volta de 1780, estabeleceu um convénio com Portugal por forma a que os espanhóis pudessem, de qualquer parte dos seus domínios, transportar as suas mercadorias em navios portugueses, podendo fazer escala em qualquer porto português até chegarem a Lisboa.

Estes navios só em Lisboa seriam taxados, sendo os direitos a cobrar correspondentes a 4% do valor da carga transportada, exactamente os mesmos que eram cobrados a todas as nações sem excepção.

O objectivo do convénio era, no essencial, evitar o ataque à navegação espanhola pelo outro interveniente no conflito.

Nem tudo foram rosas na vigência do convénio, sendo as reclamações espanholas relacionadas com as avaliações da carga transportada efectuadas pelas autoridades portuguesas, que eram consideradas exageradas; esclareça-se que tais reclamações só começaram a surgir quando o conflito que o originara já havia terminado.

Perguntar-se-á, a esta altura, o eventual leitor o que é que tal convénio tinha de extraordinário relativamente a tantos outros. Na verdade, o que confere características de “originalidade” a este convénio é que o adversário de Espanha no conflito em causa era, nem mais nem menos, a Grã-Bretanha, por acaso o mais antigo e continuado aliado de Portugal.



Cmdt. E. Gomes

Fonte: Simancas Legajo 7332 in Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa vol. 33/34

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

AS HISTÓRIAS, OU ESTÓRIAS...

... que agora se seguem, são o relato de alguns episódios por mim vividos ao longo da minha carreira naval. Em quase todos fui interveniente directo ou testemunha. Noutros não estava longe e ouvi os relatos em primeira mão.

Ainda assim, são a minha versão do que se passou, que não é necessariamente a versão correcta. Como se costuma dizer, uma história tem sempre três versões: a de uma parte; a da outra parte; e a verdade. Também diz o nosso povo que quem conta um conto acrescenta um ponto. Finalmente, tratam-se de episódios ocorridos nalguns casos há mais de vinte anos, pelo que a erosão da memória também pode contribuir para a sua inexactidão. Assim, caso o caro leitor encontre alguém que aponte incorrecções aos meus relatos, conto com a vossa indulgência, para comigo bem como para com o vosso interlocutor, tendo em conta o que acabei de referir.

A maior parte dos episódios que vou relatar não envergonham ninguém, mas, ainda assim, como não tive autorização dos intervenientes, a sua identificação foi deliberadamente omitida, excepto no que a mim se refere. Estou convencido que os personagens intervenientes ou testemunhas os irão reconhecer.

Como referi, a fonte das estórias é a minha experiência directa, como tal a sua incidência é restrita ao universo dos navios onde prestei serviço. Naturalmente irão surgir estórias com denominadores comuns, como sejam as relacionadas com viagens de instrução da Escola Naval, as relativas a uma missão de longa duração numa fragata ou aos longos anos passados nos saudosos submarinos da classe "Albacora". Alguns personagens também se repetem, nomeadamente aqueles que pela sua natureza mais se prestaram a contribuir com situações caricatas. Na gíria naval são conhecidos como "os cromos".

Aqueles que tiveram a dita, ou desdita, de comigo privar, muito provavelmente já ouviram estas estórias, quiçá mais de uma vez. A vida no mar, nomeadamente os longos quartos nocturnos e as permanências na câmara, propiciam a aparição dos contadores de estórias, nos quais também me incluo. Peço mais uma vez a vossa indulgência por me aturarem novamente, principalmente por não irem ler nada de novo.

Este exercício literário não envolve nenhuma catarse interior ou nostalgia pelos bons velhos tempos, embora não descarte esta última hipótese. O seu *leitmotiv* foi apenas recordar episódios que considero engraçados ou curiosos, com a vã esperança de os resgatar do oblívio do tempo, ou que possam ajudar na edificação e divulgação do que é o espírito marinheiro, o que quer que isso seja.

Finalmente, é a minha singela homenagem a todos os marinheiros da Marinha Portuguesa, tantas vezes esquecidos e injustiçados por este país que se diz de marinheiros, mormente aqueles com os quais tive o grato prazer e honra de navegar, e que tantas vezes me ouviram dizer "Vamos para o mar, que no mar é que se está bem".



Mamede Alves
CFR

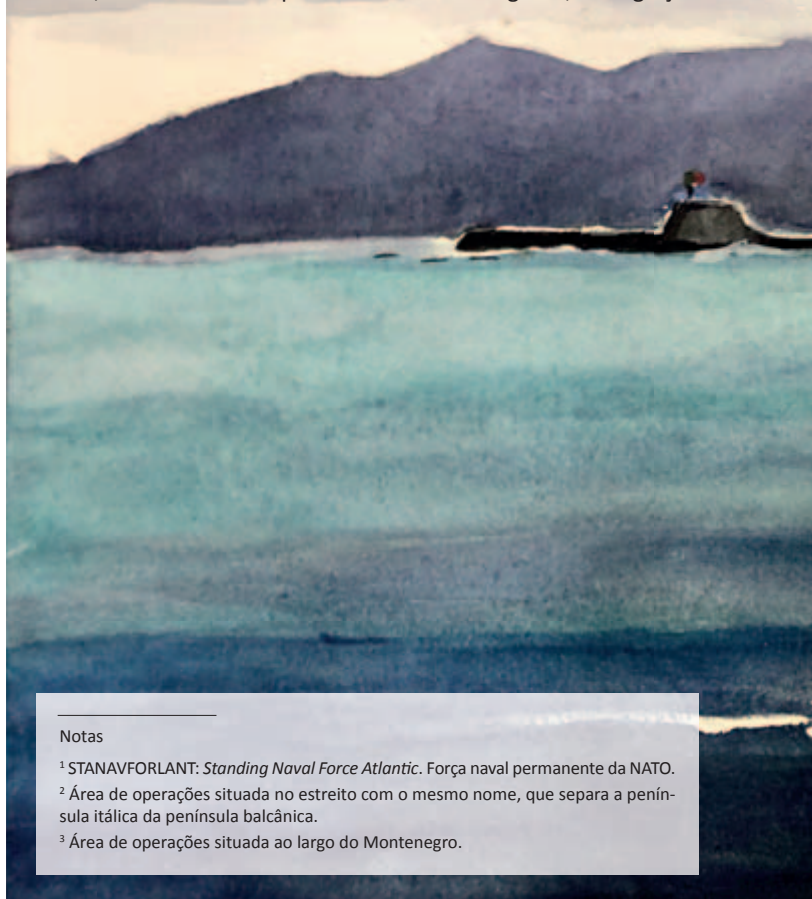
O PUJINHO

O navio estava integrado na STANAVFORLANT¹. Naquela época coube a esta força integrar a operação "Sharp Guard" da NATO, que consistia em fazer cumprir resoluções das Nações Unidas relativas ao embargo de armas aos países da ex-Jugoslávia, bem como embargo total ao que dela resultou (Sérvia e Montenegro), como forma de tentar pôr fim ao conflito que se arrastava naqueles ma-
logrados países.

Pela área de operações "Otranto"² passava todo o tráfego marítimo com destino aos portos do Adriático, como tal, era necessário detetar, identificar, vistoriar e difundir a informação relativa a todos os navios mercantes que aí entravam, e que não eram poucos, pelo que os dias corriam rápidos, por trabalhosos. O mesmo não se podia dizer da área de operações "Montenegro"³. Aí, o dispositivo naval posicionado ao largo da costa montenegrina apenas tinha que assegurar que nenhum navio mercante se dirigia para os seus portos. Ora, a navegação mercante estava bem ciente do embargo e das operações navais em curso para o garantirem, como tal, a única navegação que raramente se avistava eram os navios da força que se encontravam nas áreas adjacentes à nossa.

Assim, os quartos decorriam pachorrentamente, embalados pela suave calema adriática, que a todos fazia cair na modorra, agravada pelo clima abafado e húmido do início do verão.

Se há coisa que os marinheiros gostam de fazer é conversar, e para tal não é preciso esperar pelo quarto de folga, assim a natureza das tarefas o permita. A área "Montenegro", pela sua pasmaceira operacional, era muito dada àquela actividade. Para agravar, a integração



Notas

¹ STANAVFORLANT: *Standing Naval Force Atlantic*. Força naval permanente da NATO.

² Área de operações situada no estreito com o mesmo nome, que separa a península itálica da península balcânica.

³ Área de operações situada ao largo do Montenegro.

do navio na força, que totalizou seis meses, já ia longa, no entanto ainda faltava esfolar o rabo do gato. Daí que não seja de estranhar que findas as conversas e estórias relativas à última estadia num porto, a conversa começasse a recair naquela casa que tinha ficado para trás, habitada pela outra família. Os principais personagens destes diálogos eram naturalmente os descendentes, com idades em que os abraços e carinhos ainda são uma constante.

O cabo de quarto era o cabo A. Era uma personagem castiça, não só pelo seu porte, mas pela pronúncia e linguajar tão característico dos norte-alentejanos. Quando telefonavam da cozinha para a ponte a pedir autorização para servir as refeições já nos tínhamos habituado às perguntas sobre o que era a “bóia”, ou aos relatos relativamente ao “cambú”, quando se procedia ao pagamento do subsídio de embarque. Certa vez, ao servir o reforço nocturno, apresentou-se no refeitório das praças dizendo “Chegou o tratador”. Correu-lhe bem, pois o comandante, que aí se encontrava a conviver com a guarnição, não se apercebeu da forma como se fez anunciar. Enfim, era habitualmente uma fonte de boa disposição.

Depois daqueles que já tinham descendência terem falado, chegou a vez do cabo A. falar do seu pujinho. O pujinho é um redemoinho de vento, sendo assim denominado em algumas aldeias, nomeadamente na da sua proveniência. Sendo a sua filhota uma criança vivaz e naturalmente irrequieta, era assim tratada por aquele gigante de coração mole.

Eu, jovem oficial ainda solteiro e arredado das alegrias da proge- nitura, não conseguia contribuir para aquele peditório.

A certa altura surgiu um daqueles momentos de silêncio que pontuam todas as conversas, mesmo as mais animadas. Ditou o serviço que tivesse a necessidade de olhar para ré, e nesse momento deparo com uma das mais marcantes cenas da minha carreira naval.

O quarto à ponte do navio era constituído por marinheiros de mão-cheia. Homens quase todos eles tarimbados por inúmeras horas de mar, por vezes em situações adversas. Nunca hesitaram no cumprimento do dever, mesmo em horas difíceis. Não se deixaram abater mesmo perante cenas pungentes, como a recolha de cadáveres de um naufrágio algum tempo antes no decurso desta missão. No entanto, ante a recordação dos pujinhos, notavam-se algumas lágrimas a brilhar nos cantos dos seus olhos.

A ordem que ia dar pôde esperar alguns minutos.



Mamede Alves
CFR

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



PANDEMIA

Segundo a Organização Mundial da Saúde, uma pandemia é a propagação global de uma nova doença, sendo que a doença terá de ter origem infecciosa. A 11 de março de 2020 foi declarado estado de pandemia no planeta Terra, à custa da propagação mundial de um vírus chamado SARS-CoV-2, que causa a doença Covid-19 (Coronavirus disease 2019). Não é a primeira vez que os humanos se deparam com uma pandemia e, com os esforços de todos, espera-se que em breve a atividade da doença decresça em Portugal e no Mundo. Mas para isso é preciso que todos, mesmo todos nós, façamos o que as entidades competentes recomendam.



Foto revista Exame

Quando uma doença infecciosa existe apenas numa determinada região é considerada uma endemia. Geralmente persiste por longos anos, sempre nessa área geográfica. É exemplo de doença endêmica a malária, que perdura em vários lugares de África, Ásia ou América do Sul.

Por epidemia considera-se a rápida e inesperada disseminação duma doença sobre um grande número de pessoas, numa determinada população, dentro de um curto período de tempo. O número de casos costuma descrever uma curva: há um grande aumento de casos, seguido por um pico e depois uma diminuição do número de casos. É exemplo de uma epidemia a gripe sazonal que surge anualmente: no outono e no inverno os casos aumentam, o máximo de infeções é atingido e depois o número de casos diminui. Também é exemplo de epidemia o ébola, que passou a ser considerado uma epidemia em 2014, após atingir diversos países africanos. Ainda não foi erradicado, mas os números são escassos atualmente.

Quando uma epidemia se alastra de forma desequilibrada e se dissemina por todos os continentes, ela é considerada pandemia. Isto na era moderna é mais fácil de ocorrer devido à maior mobilidade das pessoas e ao número crescente de viagens realizadas por todo o planeta. Se uma pessoa que viaja transportar o agente infeccioso, estando essa pessoa doente ou assintomática, e esse agente sobreviver nos locais onde elas chegarem... pode desenvolver-se uma pandemia. Portanto, numa pandemia, a mesma doença ocorre ao mesmo tempo nos vários continentes.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), uma pandemia pode começar quando se reúnem estas três condições:

- O aparecimento de uma nova doença na população;
- O agente infeta humanos, causando uma doença séria;
- O agente dissemina-se fácil e sustentavelmente entre humanos.

Antes do Covid-19, a última vez que a OMS declarou uma pandemia foi em 2009 aquando da gripe A (doença causada pelo vírus H1N1). Mas na história estão descritas várias pandemias (peste bubónica, cólera, tuberculose, varíola, gripe espanhola, sarampo, VIH, entre muitas outras). As pandemias podem ter tempo de duração e taxas de mortalidade muito diferentes, pois isso vai depender da virulência do agente, da suscetibilidade da população, das medidas de controlo adotadas, etc.

A gestão de uma pandemia envolve a investigação da causa da doença (e, se possível, a sua pronta eliminação), o tratamento dos casos, a prevenção da disseminação e a implementação de medidas de controlo (ex: vacinação), bem como a vigilância da adoção dessas medidas e monitorização dos seus efeitos para garantir que estão a ser eficazes.

Os programas de vacinação sistemática podem ser muito efetivos e ser o contributo *major* para a erradicação de uma doença. Foi o que aconteceu, por exemplo, com a varíola que foi erradicada em 1977 após um programa da OMS que durou 10 anos. Para a erradicação contribuiu o comprometimento político com a causa, haver uma meta definida, um calendário preciso, pessoal bem treinado e uma vacina efetiva (o que não se consegue em todas as doenças, por exemplo, ainda não se conseguiu vacina contra o VIH). Foi precisamente com a varíola que se descobriu a primeira vacina: o médico inglês Edward Jenner constatou que ordenhadores de vacas que se contaminavam com uma doença do gado chamada *cowpox* (assemelhava-se à varíola humana pela formação de lesões com pus) ficavam imunes à varíola. Posto isso, em 1796, ele decidiu inocular o pus presente numa lesão de uma mulher ordenhadora, que possuía a doença *cowpox*, num menino de oito anos – e este apenas adquiriu a infeção de forma leve e em poucos dias ficou curado! Posteriormente, o médico inoculou nesse mesmo menino o pus de uma pessoa com varíola, e o menino não ficou doente. Foi descoberta a primeira vacina! Uma vacina é uma forma de imunização ativa (quando o próprio corpo produz os anticorpos) e consiste na introdução do agente causador da doença (atenuado ou inativado), ou substâncias que esses agentes produzem, no corpo de uma pessoa de modo a estimular a produção de anticorpos e células de memória pelo seu sistema imunológico. Assim, se o agente causador da doença infetar o corpo dessa pessoa, ela já está preparada para responder de maneira rápida, ainda antes do aparecimento dos sintomas da doença. A vacinação é, portanto, uma importante forma de prevenção contra doenças infecciosas e, além de garantir que o indivíduo fica protegido contra uma determinada doença, também impede que esta doença continue a sua propagação pela população. Já existem dezenas de vacinas disponíveis, é responsabilidade de todos fazer-mo-las quando recomendado. Para o bem da espécie humana.

Com o desenvolvimento da sociedade moderna e numa época onde investigadores, governos, agências de saúde pública, profissionais de saúde e de segurança, meios de comunicação, entre muitos outros, trabalham em estreita colaboração para garantir o bem-estar de todos, temos de estar confiantes que o mundo está mais preparado que nunca para responder a uma nova pandemia. Mesmo que não seja possível produzir vacina para a doença. E com a ajuda de toda a população, as pandemias podem ser menos devastadoras e serem erradicadas num menor intervalo de tempo.



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



DESPORTO

VOLEIBOL – TORNEIO DE MARINHA

Com organização do CEFA, realizou-se no dia 28 de novembro, no pavilhão gimnodesportivo do CEFA, o Torneio da Marinha de Voleibol. Esta competição, calendarizada como Campeonato da Marinha, assumiu o estatuto de torneio pelo facto de não terem existido pelo menos 3 agrupamentos com equipas disponíveis para participar e conforme PEFORM 3 (A), nesta situação os Campeonatos da Marinha passam a ser apenas

torneios, não pontuando para o Troféu Desportivo da Marinha.

Apenas os Agrupamentos da BNL e da ETNA marcaram presença neste evento desportivo, ambos com uma equipa masculina e uma feminina, totalizando 30 atletas (13 masculinos e 17 femininos).

No que se refere às classificações, ambas as equipas da BNL (masculina e feminina) venceram os respetivos jogos.



ESTAFETA MILITAR TORNEIO ABERTO (CF)



Realizou-se no dia 5 de dezembro, com organização do Serviço de Educação Física do Corpo de Fuzileiros, mais uma edição do Torneio Aberto da Estafeta Militar. Esta prova contou com cinco percursos distintos: corrida, natação e corrida, remo em botes, corrida e tiro e, por último, orientação com passagem na pista de lodo e corrida. Ao contrário da edição anterior, esta teve início no polo Alfeite do Corpo de Fuzileiros e término no polo Escola de Fuzileiros.

Realizaram esta Estafeta Militar 160 participantes, distribuídos por 16 equipas: Escola de Fuzileiros (EF) – 1 equipa; Escola de Fuzileiros (EF) – BI – 6 equipas; Destacamento de Ações Especiais (DAE) – 1 equipa; Batalhão de Fuzileiros N.º 2 (BF2) – 3 equipas; Batalhão de Fuzileiros N.º 1 (BF1) – UPN – 1 equipa; Corpo de Fuzileiros (CF) – DAG – 1 equipa; Escola Naval (EN) – 1 equipa; Polícia de Estabelecimentos de Marinha (PEM) – 1 equipa e Polícia de Segurança Pública (PSP) – UEP – 1 equipa.

Classificação	Equipa	Tempo
1º	BF1 – UPN	01:47:57
2º	BF2 – FFZ3	01:48:28
3º	DAE	01:49:14

DESPORTOS DE COMBATE TORNEIO ABERTO (CEFA)

Realizou-se no dia 10 de dezembro o Torneio Aberto de Desportos de Combate (NO GI 2019) que contou com a participação de 23 atletas, distribuídos por 4 escalões: Escalão Feminino – 2 atletas; Escalão Não Graduado -76Kg – 5 atletas; Escalão Não Graduado +76KG – 4 atletas; Escalão Graduado Open – 12 atletas.



Classificação Final – Escalão Feminino	
1º	CAD M Alexandra Vala (EN)
2º	CAD M Madalena Duarte (EN)
Classificação Final – Escalão Não Graduado -76 KG	
1º	CAD EN-AEL Vale Gonçalves (EN)
2º	CAB FZ Costa Martins (CF-EF)
3º	AGENTE Carlos Graça (PSP-UEP/CI)
Classificação Final – Escalão Não Graduado +76 KG	
1º	AGENTE PRINCIPAL Celso Guerra (PSP-UEP/CI)
2º	AGENTE 3ª CLASSE Vitor Camacho (CLPM FARO)
3º	CAD EN-AEL Correia Gonçalves (EN)
Classificação Final – Escalão Graduado Open	
1º	AGENTE David Oliveira (PSP-UEP/CI)
2º	1SAR FZ Oliveira Lages (CF-DAE)
3º	AGENTE Ricardo Jesus (PSP-UEP/CI)



Colaboração do CEFA

QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema nº 232

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

GRAU DE DIFICULDADE – FÁCIL CARECENDO DE ATENÇÃO

E-W vuln. N dador passa, E abre em 1♠, S dobra, W passa, N dá 2♦, E passa, S dá 3♥ mostrando uma mão forte com 6+♥, W passa e N marca a partida em ♥, pois as 2 cartas de ♥ e o A♦ serão certamente excelentes ajudas para o parceiro. Como deve S jogar para cumprir o contrato de 4♥, recebendo a saída a ♠3 que é de certeza carta seca.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 232

(mais um bom exercício para se certificar). Mais uma vez se mostra a importância de pensar um pouco antes de jogar a 1ª vaza. Numa primeira análise constata-se que existem 4 perdedores (1♠+1♥+2♦), sendo a de ♠ a única que poderemos arranjar forma de eliminar. Vejamos então qual a linha de jogo de S para conseguir essa eliminação e o cumprimento deste contrato: a jogada chave está em não se precipitar na 1ª vaza e meter o V ou 10, pois E não vai cair na asneira de cobrir com a D e como só tem uma entrada no morto como o A não pode deixar de dar uma vaza nesse naipe, conforme facilmente poderá verificar como exercício de treino; S deverá portanto jogar o 2 no morto, E joga o 9 e faz de A; dá 4 voltas de trunfo e a mão fica em W que atacará ♦ ou o que é indiferente pois com A♦ e 10♥ no morto vai poder jogar E reduzido a D após a 1ª jogada

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 14



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

Word Search

1. CASTELO DE PROA
2. CONVÉS DE MEIO NAVIO
3. MACHO DO LEME
4. VEIO
5. BORDA FALSA
6. ESTEIRA

A	B	Y	A	T	S	K	C	A	J	M	A
E	C	K	I	G	W	L	A	E	S	E	I
F	O	R	E	C	A	S	T	L	E	A	N
E	G	A	B	A	I	W	I	O	R	D	P
E	K	W	O	H	S	N	R	T	E	M	I
W	A	L	S	R	T	N	D	K	K	I	H
W	H	U	L	E	R	E	A	L	A	E	S
O	I	B	O	E	M	W	S	A	D	L	G
R	E	F	T	F	A	I	S	G	Y	T	A
E	D	S	A	C	O	Z	A	E	V	N	L
T	A	R	T	F	A	H	S	H	K	I	F
E	S	R	U	D	E	R	A	H	W	P	I

SOLUÇÕES:

PASSATEMPO Nº 13

A	B	Y	A	T	S	K	C	A	J	M	A
E	C	A	I	G	R	L	A	E	S	E	I
K	N	I	M	R	T	O	W	S	P	A	N
E	G	D	B	A	I	W	I	O	R	D	P
E	K	O	O	H	K	N	R	T	U	M	I
E	O	V	E	R	O	N	D	F	K	I	H
W	H	A	L	E	R	E	I	L	A	R	S
O	I	R	O	E	M	N	S	A	D	S	G
R	E	F	T	E	I	L	C	G	Y	H	A
E	D	S	A	C	O	Z	A	E	V	I	L
T	A	R	M	A	L	I	E	H	W	P	F
E	S	U	O	H	L	E	E	H	W	K	I

1. Sternrope; 2. Jackstay;
3. Flagship; 4. Hook;
5. Whaler; 6. Wheelhouse.

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 64

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 64

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• COM RES José António Croca Favinha, Diretor do Museu de Marinha • CMG Carlos Alberto Pereira Simões, Diretor de Formação.

RESERVA

• CMG M Augusto António Alves Salgado • CFR FZ Henrique José Marques Alberto • SMOR L Mário Jorge Almeida de Carvalho • SMOR CM Alfredo Correia Dionísio • SCH H Jorge Manuel das Neves da Fonseca • SAJ L José Paulo Reis Duarte • CMOR E Paulo Manuel Mendes Duarte • CMOR V Joaquim Bento Marchão Rodrigues • CMOR M Fausto Manuel de Jesus Esperanço.

FALECIDOS

• CALM AN REF Humberto Lola dos Reis • CTEN OT REF José Vieira Maio • 1TEN OTS REF António Ferreira Jesus dos Santos • 1TEN OTS REF Francisco Bento Coelho • 1TEN OT REF António Manuel Pinto Freitas • SMOR FZE REF Fernando Manuel da Costa Sacramento • SCH L REF Manuel Frasquilho Ribeiro • SCH SE REF Geraldo da Silva Lourenço • SAJ SE REF José Dionísio • SAJ A REF António José Rita • 1SAR A REF Amílcar da Conceição Luís • 1SAR A ACT Mário Rui da Silva Ameixeira • CAB CM REF Francisco Cardoso Semedo • CAB SE REF Luís António Zambujeiro Martins • AG 1CL QPPM APO Adriano Francisco • AG 1CL QPPM APO José Martins dos Santos.

NOTÍCIAS

CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA – 45º ANIVERSÁRIO

Realizou-se no dia 22 de fevereiro a sessão solene comemorativa do 45º aniversário do Clube do Sargento da Armada (CSA). Em representação do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional esteve presente o CALM Antunes Rodrigues. Estiveram presentes representantes de várias entidades, Clubes e Associações congéneres, e vários associados e familiares, entre os quais o Sócio Honorário, J. M. Maia.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, Carlos Capela, após agradecer a presença de todos, deu início à sessão, dando a palavra ao presidente da Direção, Rui Soares, que relatou as principais atividades do Clube, agradecendo a todos que contribuíram e continuam a contribuir para a Vida do Clube.

Seguidamente, foram entregues os diplomas e emblemas aos associados que completaram 25 anos de associado.



A sessão terminou com a atuação do quarteto de saxofones da Banda da Armada e o corte do bolo.

CONVÍVIOS

AVISOS

ASSOCIAÇÃO MARUJOS DE BARCELOS 27º ENCONTRO

Realiza-se no dia **18 de abril**, na “Quinta da Poça em Gamil”, o 27º encontro de Marinheiros de Barcelos. As inscrições deverão ser feitas até dia 14 de abril. Para mais informações os interessados deverão contactar: Pedro TLM 919612728, José Faria TLM 964855976, Carvalho TLM 919876285, www.amb.maisbarcelos.pt.

DESTACAMENTO Nº 7 DE FUZILEIROS ESPECIAIS GUINÉ 1966/68

Realiza-se no dia **18 de abril** um almoço comemorativo do 52º aniversário da chegada da Guiné. O evento terá início pelas 10h00 com uma concentração na Escola de Fuzileiros, seguido de um almoço num restaurante em Fernão Ferro.

INCORPORAÇÃO “FILHOS DA ESCOLA” VOLUNTÁRIOS DE 1990

Realiza-se no dia **30 de maio**, na “Quinta das Boas Novas”, Sobreda da Caparica, o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” voluntários de 1990.

Programa:

- 11h00 Concentração no parque de estacionamento do pavilhão da EN;
- 11h30 Missa na Capela da Nossa Senhora do Mar (BNL);
- 13h00 Almoço-convívio.

Para mais informações os interessados deverão contactar: Comdt. Nunes TLM 914567437, Cabo Mestre, TLM 919075009. Data limite de inscrição 30 de abril.

CONCURSO DE FOTOGRAFIA



Fragata do Tejo
Foto SAJ A Ferreira Dias



Buenos Aires
Foto NRP Sagres

A circular inset showing a close-up of a rectangular piece of parchment or leather with a faint, hand-drawn illustration of a sailing ship. The ship has multiple masts and sails, and is depicted on a body of water. The drawing is simple and appears to be a sketch or a light etching.

junto ao Terminal de Cruzeiros
de Lisboa

