

N.º 552 • ANO XLIX
JUNHO 2020 • MENSAL • €1,50

Revista da ARMADA



Almirante António Maria Mendes Calado
Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional



Banda da Armada
Marcha dos Marinheiros



NRP Corte-Real



DIA DA MARINHA

2020

MENSAGEM
DO ALMIRANTE
CEMA E AMN

NRP CORTE-REAL
OPERAÇÃO FOCH

AS ARMADAS RIVALS NA
GUERRA DA SUCESSÃO
PORTUGUESA

PERISCÓPIO

Ações de apoio da Marinha no âmbito da pandemia COVID-19.

O Ministro da Defesa Nacional, Professor Doutor João Gomes Cravinho e o Presidente da República, Professor Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, no acompanhamento e distribuição de alimentos/refeições na zona do Cais do Sodré.



SUMÁRIO

02	Periscópio
04	Dia da Marinha 2020. Mensagem do Ministro da Defesa Nacional
06	Dia(s) da Marinha
08	Dia da Marinha 2020 desembarcou na casa dos Portugueses!
11	Exercício FLINTLOCK 20
14	NRP <i>Sagres</i> . Da Circum-Navegação ao périplo pelo Atlântico
16	Os Estados Unidos da América e a estratégia no Pacífico – 4ª Parte
20	Navios de Patrulha Oceânicos – Parte II
24	Cartografia náutica fluvial – 1ª Parte
26	O estado de emergência. O tratamento constitucional da exceção – Parte II
29	Estórias (60)
30	Saúde para Todos (76)
32	Desporto
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / Poema
35	Concurso de Fotografia
CC	Naus de Pedra em Lisboa

MENSAGEM DO ALMIRANTE CEMA E AMN **5**



12 NRP *CORTE-REAL* OPERAÇÃO FOCH



AS ARMADAS RIVALS NA GUERRA DA SUCESSÃO PORTUGUESA (1828-1832) – 1ª PARTE **17**



Capa

Dia da Marinha virtual.

Composição gráfica CTEN TSN-DSG Nobre Rodrigues



Revista da **ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 552 / Ano XLIX
Junho 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

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

DIA DA MARINHA 2020

MENSAGEM DO MINISTRO DA DEFESA NACIONAL



Foto MDN

Militares, militarizados e civis da Marinha, Comemoramos hoje, embora em circunstâncias muito particulares, o Dia da Marinha. Evoca-se neste dia uma das mais extraordinárias proezas das grandes navegações: a chegada da Armada de Vasco da Gama a Calecute, em 1498.

Hoje, tal como no passado, queremos celebrar o lugar único que a Marinha ocupa na afirmação dos interesses de Portugal, na garantia da sua integridade territorial e na sua projeção internacional.

Estamos impossibilitados de assinalar este dia da forma que tinha sido pensado, através de ações de proximidade aos cidadãos de todo o país. Este ano, a ideia seria que a Marinha celebraria o seu Dia em Faro, cidade desde a sua fundação ligada ao mar. Pelas razões que todos conhecem, essas celebrações com farenenses e algarvios terão de ficar para outro momento. Tal como em tantas outras circunstâncias da nossa vida, viramo-nos neste momento para as novas tecnologias, para podermos mitigar as ausências e o distanciamento físico que agora se impõe.

Mas já que falamos de pandemia, é mais do que justo deixar uma palavra de orgulho e agradecimento por tudo aquilo que a Marinha tem feito no combate a esta pandemia, apoiando por exemplo o regresso às escolas, criando condições para acolher idosos, ou doentes infetados com o novo Coronavírus, dando guarida a pessoal médico que precisava de ter um lugar seguro para que não corressem o risco de ser transmissores do vírus entre os seus lares e o hospital onde trabalham. A Marinha esteve à altura deste grande desafio que todos enfrentamos, fazendo jus ao seu lema:

A Pátria honrai, que a Pátria vos contempla.

Quero por isso, em nome de todos na Defesa Nacional e no Governo, felicitar a Marinha pela dedicação e inovação permanentes a que nos habituou. A sua ação diária, no conhecimento e na preservação dos oceanos, e na garantia de segurança e liberdade de atuação nos espaços sob nossa responsabilidade, confirma a Marinha desde sempre como um protagonista natural e imprescindível da Defesa Nacional.

Enquanto que o país inteiro, e a Marinha com ele, desenvolve o gigantesco esforço de combate à pandemia, a marinha assegura simultaneamente, com serenidade e sentido de responsabilidade, as missões de defesa e patrulhamento dos nossos mares, operações de busca e salvamento que tantas vidas têm resgatado, e criação de condições de segurança para a navegação pacífica.

Aos oficiais, sargentos, praças, militarizados e civis da Marinha, obrigado pela dedicação, pelo esforço e abnegação, 24 horas por dia, 7 dias por semana, na demonstração diária do compromisso de servir Portugal que renova, a cada momento, a nossa vocação como país marítimo.

Vivemos hoje tempos promissores e inovadores para a Marinha. A década que neste ano se inaugura será de modernização e transformação para a nossa Marinha. No horizonte mais imediato, merece referência que estamos em fase de conclusão da edificação do Centro de Excelência da GEOMETOC da NATO, valorizando junto dos nossos Aliados aquilo que de melhor se faz em termos de conhecimento geográfico, meteorológico e oceanográfico.

Ao longo da década assistiremos à renovação da esquadra, com a aquisição de novos Navios de Patrulha Oceânicos, tal como previsto na Lei de Programação Militar, e a modernização das nossas fragatas. Ambicionamos reforçar a nossa capacidade naval em termos logísticos, promovendo deste modo a coesão do nosso território disperso entre continente e ilhas. Em suma, capacitando a Marinha, instrumento fundamental para a projeção dos interesses nacionais, para fazer face aos desafios deste exigente século XXI.

À Marinha, o país exige apenas aquilo que sempre exigiu, e que a Marinha sempre exigiu de si própria: abnegação, coragem, profissionalismo e o brio de quem cumpre em todas as circunstâncias as missões que lhe são confiadas.

Ao Sr. Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, e a todos os oficiais, sargentos, praças, militarizados e civis da nossa Marinha, a toda esta grande família naval, desejo um excelente dia da Marinha.

Viva a Marinha, viva Portugal!

João Gomes Cravinho

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

Militares, Militarizados e Civis da Marinha,
É com enorme orgulho que a todos saúdo, neste Dia da Marinha de 2020!

Dirijo uma saudação muito especial àqueles que hoje cumprem a Missão da Marinha, não só na linha da frente do combate à pandemia da COVID-19, mas, igualmente, em teatros de operações no mar e em terra, do golfo da Guiné ao mar Mediterrâneo, passando pelo Afeganistão, Colômbia e República Centro Africana, sem esquecer os que, em território nacional, asseguram o Dispositivo Naval Padrão.

Saúdo igualmente, com um sentimento de profunda gratidão, todos os membros da grande família naval, com quem partilhamos a Marinha e que se constituem como o porto de abrigo na chegada de cada missão, assim como as associações de ex-militares, que habitualmente participam neste dia festivo, constituídas por marinheiros e fuzileiros que serviram e honraram a Pátria no serviço que prestaram na Marinha.

Espero que esta mensagem vos encontre a todos bem!

O Dia da Marinha, celebrado na data em que assinalamos a chegada da Armada de Vasco da Gama à Índia, em 1498, reveste-se, no presente ano, e por força da situação causada pela pandemia da COVID-19, de um contexto absolutamente excepcional.

Por este motivo, decidi cancelar todas as atividades públicas associadas às comemorações, no respeito pelas normas estabelecidas pelas autoridades competentes, ao mesmo tempo que focámos a nossa atividade na capacidade de dar cumprimento à nossa Missão.

A situação de calamidade nacional que ainda vivemos obrigou à implementação de diversas medidas excepcionais, tendo em vista o alcance da primeira prioridade no combate à pandemia – proteger, na máxima extensão possível, as pessoas que prestam serviço na Marinha e na Autoridade Marítima, bem como as nossas famílias.

Adotámos rigorosos comportamentos de autoproteção, que permitiram continuar a cumprir a nossa Missão, ao mesmo tempo que dávamos resposta às inúmeras tarefas que fomos sendo chamados a cumprir, não descuidando a adequada capacidade de regeneração na retaguarda, essencial para sustentar a continuidade das nossas operações.

Focámo-nos em assegurar a disponibilidade e a prontidão dos meios, com prioridade na capacidade médica e no apoio logístico ao Hospital das Forças Armadas, contribuindo para a prestação de cuidados médicos a todos os militares, militarizados e civis das Forças Armadas.

Apontámos capacidades e meios para o apoio logístico ao Ministério da Saúde, colaborámos com instituições de apoio social e com diversos municípios no auxílio aos mais frágeis e vulneráveis, e, mais recentemente, apoiámos o Ministério da Educação na criação de condições para a retoma da atividade presencial nas escolas, participando de forma decisiva no contributo das Forças Armadas para o esforço nacional de combate à pandemia.

Estamos agora a retomar progressivamente as nossas atividades internas, necessariamente interrompidas devido à pandemia que a todos afeta, cientes que a capacidade de aprontar meios e sustentar as operações obrigará, nos tempos mais próximos, a um novo normal, o qual continuará a exigir de cada um de nós a rigorosa observância dos comportamentos de autoproteção.

Nós, “que andamos no mar”, sabemos bem que as tempestades só se ultrapassam com competência, coragem e disciplina!

Neste Dia da Marinha, quero, na qualidade de Autoridade Marítima Nacional, saudar, também, todos os que servem nas estruturas da Direção-Geral da Autoridade Marítima e na Polícia Marítima.

As sinergias que resultam do apoio da Marinha à Autoridade Marítima Nacional, consolidadas ao longo de anos de experiência de operação num ambiente comum, são determinantes para enfrentar, com confiança e com tranquilidade, os desafios da época balnear que se avizinham, bem como para garantir adequados níveis de segurança a quem anda no mar, em trabalho ou em lazer, e, ainda, para preservar os nossos recursos marinhos, dando, desta forma, um contributo inestimável com repercussões nas atividades ligadas à economia do mar e ao turismo, tão importantes para o nosso País.

Nesta ocasião, aproveito para dirigir um agradecimento ao Senhor Presidente da Câmara Municipal de Faro pela forma entusiástica como a autarquia acolheu a proposta de festejarmos o Dia da Marinha 2020 na sua cidade, reiterando o nosso compromisso de, no próximo ano, celebrarmos em conjunto a Marinha.

À população do Algarve, berço de gerações de marinheiros, que sempre nos recebe pronta e calorosamente, formulo antecipadamente o convite para, dentro de um ano, nos encontrarmos, levando a Marinha até vós, nas margens da formosa ria de Faro.

Militares, Militarizados e Civis da Marinha,

Num Dia da Marinha diferente dos que já vivemos, quero deixar uma mensagem de reconhecimento a todos pelo vosso forte espírito de missão, sabendo que os resultados alcançados ao longo do ano se devem à forma dedicada e competente como cada um de nós vive o dia a dia da Marinha, independentemente das adversidades que encontramos no nosso caminho.

Exorto todos a olhar o futuro com determinação e confiança, mas também com um forte sentido de responsabilidade e de espírito colaborativo, procurando antecipar soluções que reduzam os riscos que caracterizam os tempos de incerteza que vivemos, firmes na vontade de continuar a afirmar o prestígio da Marinha, como instituição que tem um rumo de excelência no serviço que presta ao País e aos Portugueses!

Viva a Marinha!!!



Foto CMOR FZ José Chorão



António Maria Mendes Calado
Almirante



Foto SAU A Ferreira Dias

DIA(S) DA MARINHA

O que se pode encontrar em comum entre os dias 3, 20 e 28 de Maio ou 8 de Julho? Em cada um destes dias, pelo menos uma vez, já foi celebrado o Dia da Marinha.

3 DE MAIO E A EXCEPÇÃO

O Decreto n.º 26.582 do Ministério da Marinha, de 11 de Maio de 1936, explica o conceito e determina qual o dia. Refere o seu Art. 1.º que “Todos os anos a Armada Portuguesa, procurando fortalecer os laços que a prendem ao sentimento popular e evocando os altos feitos marítimos de Portugal, festejará o seu ressurgimento em dia que será designado por «Dia da Marinha»”; refere ainda que o dia deve ser comemorado “(...) nos navios e nas demais unidades da Armada com as festividades que superior e oportunamente forem determinadas”. Conclui determinando que o dia seja o 3 de Maio (exceptuando esse ano de 1936, em que a festa foi adiada para o dia 28 de Maio, coincidindo com o “décimo aniversário da Revolução Nacional”).

O que então foi escrito no prólogo, ainda é válido hoje: “Justo é, pois, que se procure fortalecer os laços que prendem a Armada ao sentimento popular; para isso muito contribuirá a fixação de um dia do ano destinado a pô-la em contacto com a Nação, que assim apreciará o resultado dos sacrifícios que lhe são pedidos; tais sacrifícios certamente lhe parecerão menos pesados ao verificar o aprumo e o garbo dos seus marinheiros e o aspecto correcto dos seus navios.” E continua: “Se esse dia for igualmente o aniversário de um grande feito da nossa epopeia marítima, atingir-se-á o duplo fim de se mostrar ao País os progressos realizados e de avivar a recordação daquele feito”.

O dia 3 de Maio, por lei de 1 de Maio de 1912, havia sido declarado feriado oficial, por ser “data gloriosa do descobrimento do Brasil”, cf. Diário do Governo (DG) n.º 104, de 4 de Maio. Esse feriado desapareceu em 1951, ao deixar de estar contemplado na legislação que estabeleceu os (novos) feriados nacionais (Decreto n.º 38.596, publicado no DG n.º 1, I Série, de 4 de Janeiro de 1952). Todavia, o Dia da Marinha manteve a sua data.

8 DE JULHO

A 2 de Maio de 1957, o DG publica o Decreto n.º 41090, que irá permitir ao Ministro da Marinha, por Despacho, designar anualmente a data em que se deve realizar o Dia da Marinha. E só uma dúzia de anos depois, o despacho ministerial n.º 89, de 12 de

Setembro de 1969, fixa finalmente uma data: 8 de Julho, dia do ano de 1497 em que ocorreu a largada do Tejo da frota de Vasco da Gama, a caminho da Índia.

Desta forma, o dia 8 de Julho, data de celebração de uma partida, dia que foi o culminar de uma longa preparação, técnica e logística, que permitiu essa mesma partida, que levou os primeiros europeus a contornar África e a cruzar o Índico para chegar a Calecute, manteve-se como o Dia da Marinha durante quase três dezenas de anos.

O primeiro número da Revista da Armada (RA), publicado em Julho de 1971, tem um artigo de 4 páginas (18 a 21) dedicado a essa data, assinado simplesmente por J. Cabeçadas¹. Além de mencionar o despacho ministerial, é desenvolvido o tema da importância da data escolhida, ou melhor, a importância do acontecimento celebrado.

Sobre a viagem, refere o autor que “(...) foi uma empresa que exigiu estudo, organização, método, pois teve que combinar elementos anteriores, notícias, tentativas, hipóteses, etc., para atingir uma grande finalidade. Foram de dois longos anos esta expedição, tendo chegado a navegar três meses a fio sem ver terra (...) [e na] viagem de regresso, no golfo do Índico, gastou três meses menos três dias.”². Para realçar a precisão náutica da viagem, o autor cita Gago Coutinho³: “Vasco da Gama teve de «buscar um ponto definido depois de uma derrota indirecta de duas mil léguas apenas guiado pelos astros» e ao chegar «passados três meses de viagem, sem ver terra, à baía de Santa Helena – que ainda hoje conserva este nome, desembarcava com o astrolábio grande e concluía que faltavam trinta léguas para o Cabo. Não chegaram a errar duas léguas”. Depois de referir ainda os contratempos (as áreas ainda desconhecidas e os obstáculos colocados por alguns dos homens que iam encontrando), diz que o “que Vasco da Gama realizou – chegar ao Oriente, à terra das riquezas – foi a grande aspiração da maioria dos descobridores, foi o grande sonho náutico da Europa”.

Resumidamente, a data escolhida era o “dia do início da grande jornada que nos levou até à Índia”.

Como confirmaria o Comandante Sousa Machado, em artigo publicado nas páginas do n.º 22 da RA, a “(...) Armada, como as marinhas mercantes, de pesca e de recreio, aproveitam a efeméride para celebrarem do modo que lhes seja mais adequado as

DIA DA MARINHA⁶

vivências próprias, os anseios, as realizações, quantos até, apenas um dia festivo de solenidade e de respeito. Embandeiramento de gala, cerimónias religiosas, palestras, regatas, ramos de flores, evocações, rancho melhorado e sessões solenes, tudo caberá na celebração do dia”.

20 DE MAIO

Mantendo a homenagem a Vasco da Gama, em 1998 alterou-se de novo a data, de forma a enfatizar agora não o início da expedição, mas sim o atingir do seu objectivo, perseguido durante décadas, ou seja, concluir o descobrimento do caminho marítimo para a Índia.

Citando o despacho n.º 15/98 do ALM CEMA, de 27 de Março, constitui o 8 de Julho “a evocação de um dos mais importantes marcos miliários da História Portuguesa e da Humanidade: viagem que mudou a face do Mundo. Data que tem merecido um largo consenso da comunidade marítima e cultural, se bem que de muitos quadrantes se levantem vozes clamando ser a chegada, 20 de Maio de 1498, o culminar daquele empreendimento marítimo, logo o evento mais significativo do êxito da viagem. Esta data foi escolhida para o início da Exposição Mundial de Lisboa, em 1998, tendo por tema cultural “Os Oceanos”. Verifica-se assim haver razões a favor da data de 20 de Maio, aniversário do avistamento da costa indiana por Vasco da Gama, data simbólica da epopeia marítima da Nação Portuguesa no desvendar dos oceanos, no descobrimento de terras e rotas, e no relacionamento de civilizações diferentes e distantes”.

Este despacho revoga, pois, o despacho ministerial n.º 89, de 1969, e determina que o Dia da Marinha se passe a celebrar no dia 20 de Maio, nos navios e unidades de Marinha e noutros locais, com festividades programadas por despacho do ALM CEMA.

Mas, quer se celebre a data da chegada ou da partida desse feito notável, é o homem, Vasco da Gama, e todos os que o acompanharam⁴, que recordamos. Vasco da Gama (1469-1524), filho de Estêvão da Gama, alcaide-mor de Sines, tinha 28 anos quando lhe foi dado o comando desta armada composta por quatro navios⁵. Pilotada por Pêro de Alenquer, Vasco da Gama comandava a nau *S. Gabriel* e o seu irmão mais velho, Paulo da Gama, a *S. Rafael*, nesta primeira viagem, que em definitivo ligou por mar a Europa à Índia.

Também independentemente da data, o mais importante é a Marinha manter o espírito já atrás referido: “fortalecer os laços que a prendem ao sentimento popular e evocando os altos feitos marítimos de Portugal”. Com efeito, a abertura à sociedade e o contacto com a população têm sido apanágio da Marinha nos últimos anos, quer diretamente com a sua presença ou cumprindo diligentemente as suas missões, quer adicionalmente através das redes sociais e utilizando as tecnologias de comunicação e divulgação que hoje estão ao dispor das organizações e acessíveis à maioria dos cidadãos.

As principais celebrações do Dia da Marinha de 2020 estavam previstas para a cidade de Faro, onde se encontram sediados o Comando da Zona Marítima do Sul e o Departamento Marítimo do Sul. No mesmo edifício, onde também se encontra a Capitania do Porto de Faro, é possível visitar o Museu Marítimo Almirante Ramalho Ortigão, o museu mais antigo do Algarve e um dos pólos museológicos do Museu de Marinha. Razões de força maior – sanitárias/estado de calamidade – levaram, porém, ao seu cancelamento. Melhor dizendo, ao adiamento do encontro da Marinha com os cidadãos do sul deste país marítimo, fazendo jus à sua missão: «CONTRIBUIR PARA QUE PORTUGAL USE O MAR».



Ribeiro Cartaxo

CMG

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

	ANO	LOCAL
08 DE JULHO	1980	LISBOA
	1981	LAGOS
	1982	FUNCHAL
	1983	PONTA DELGADA
	1984	SETÚBAL
	1985	LISBOA
	1986	FIGUEIRA DA FOZ
	1987	LISBOA
	1988	PENICHE
	1989	SINES
	1990	VIANA DO CASTELO
	1991	AVEIRO
	1992	CASCAIS
	1993	SETÚBAL
	1994	VILA FRANCA DE XIRA
	1995	NAZARÉ
	1996	LISBOA *
	1997	BARREIRO
	20 DE MAIO	1998
1999		LISBOA *
2000		PORTIMÃO
2001		CASCAIS
2002		LISBOA *
2003		ÍLHAVO
2004		VIANA DO CASTELO
2005		FIGUEIRA DA FOZ
2006		SINES
2007		PONTA DELGADA
2008		FUNCHAL
2009		AVEIRO
2010		PORTIMÃO
2011	SETÚBAL	
2012	ALMADA	
2013	BARREIRO	
2014	CASCAIS	
2015	LISBOA	
2016	OEIRAS	
2017	PÓVOA DE VARZIM E VILA DO CONDE	
2018	PENICHE	
2019	COIMBRA	
2020	VIRTUAL	

* Dia das Forças Armadas

Notas

¹ José Manuel Garcia Mendes **Cabeçadas**, futuro Almirante, CEMA (07MAI-02-04NOV02) e CEMGFA (04NOV02-05DEZ06).

² Em termos comparativos atuais, imagine o leitor estar confinado em alto mar durante cerca de “seis Estados de Emergência” (cada um de 15 dias).

³ O Roteiro da Viagem de Vasco da Gama e a sua versão nos «Lusíadas», p.45.

⁴ Partiram cerca de 160 homens, tendo regressado apenas um terço.

⁵ Um navio de transporte que, depois da passagem do Cabo da Boa Esperança, viu a sua carga distribuída pelos restantes e foi queimado, a caravela *Bérrio*, e as naus *S. Gabriel* e *S. Rafael*.

⁶ Antes de 1980, o Dia da Marinha era celebrado, nas unidades e serviços de Marinha, não tendo, porém, grande projecção externa.

DIA DA MARINHA 2020

DESEMBARCOU NA CASA DOS PORTUGUESES!

O Dia da Marinha, celebrado na data da chegada da esquadra comandada por Vasco da Gama a Calecute, em 20 de maio de 1498, decorreu, em 2020 (DM 2020), em circunstâncias muito particulares, consequência da pandemia causada pelo novo coronavírus.

DM 2020 EM AMBIENTE VIRTUAL

Quinhentos e vinte e dois anos depois de um feito pioneiro e histórico, que uniu pela primeira vez, por via marítima, a Europa à Ásia e possibilitou a consolidação da presença marítima e o domínio das rotas comerciais pelos portugueses, as celebrações deste ano foram, necessariamente, diferentes, por força do momento que o mundo atravessa e com a distância física que a COVID-19 impõe, mas com a proximidade e o engenho que caracterizam o espírito marinho português. Desta forma, foi essencialmente através das várias plataformas *online* que as tradições e os momentos que marcam as habituais festividades do Dia da Marinha entraram na casa dos portugueses.

Faro fora a cidade escolhida para as celebrações deste ano. O encontro entre a Marinha e os farenses e algarvios realizar-se-á, como prometido, mas terá de ficar adiado até 2021, para que possamos todos viver esse dia com a alegria, o convívio e o espírito de comunhão que caracterizam as comemorações do Dia da Marinha.

Neste contexto, em 2020, o convite foi para uma viagem diferente, em ambiente virtual, que incluiu momentos como o içar da Bandeira Nacional, imagens de cerimónias militares, demonstrações e exposições, experiências a 360° e batismos de mar, culminando, como não poderia deixar de ser, com um concerto da Banda da Armada, sempre do agrado do público. A preparação contou com a colaboração de toda a Marinha, de uma forma transversal e representativa da Instituição, ficando a coordenação a cargo do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada.

Associaram-se a esta celebração diversas entidades e organismos que, nas várias redes sociais onde a Marinha está presente, fizeram questão de assinalar a data. A todos eles, a Marinha agradece reconhecida!

Também o Ministro da Defesa Nacional, Prof. Doutor João Gomes Cravinho, se associou a esta data, através de uma mensagem registada no Museu de Marinha e dirigida a todos os militares, militarizados e civis que servem Portugal na Marinha, salientando “a sua ação diária, no conhecimento e na preservação dos oceanos,

e na garantia de segurança e liberdade de atuação nos espaços sob nossa responsabilidade, que confirma a Marinha, desde sempre, como um protagonista natural e imprescindível da Defesa Nacional”. Referindo-se em particular ao momento que vivemos, o Ministro da Defesa Nacional deixou “uma palavra de orgulho e agradecimento por tudo aquilo que a Marinha tem feito no combate a esta pandemia”, salientando que “a Marinha esteve à altura deste grande desafio que todos enfrentamos, fazendo jus ao seu lema: A Pátria honrai, que a Pátria vos contempla”.

RESPOSTA À CRISE NAS ÁREAS OPERACIONAL E HIDROGRÁFICA

Este foi, de facto, um Dia da Marinha diferente. Desde o início da crise pandémica, a Marinha focou-se na sua prontidão, preparando o apoio na execução do estado de emergência e garantindo a continuidade do cumprimento da sua missão. Para tal, antecipou as medidas de proteção do seu pessoal – minimizando a sua exposição ao essencial para manter as atividades críticas e implementando o *smart work* –, as quais se vieram a revelar fundamentais para a proteção das nossas pessoas e respetivas famílias, bem como para a continuidade da operação.

Desta forma, a Marinha manteve toda a atividade operacional crítica, nomeadamente as missões que concorrem para o Dispositivo Naval Padrão no Continente e nas Regiões Autónomas, com as respetivas rendições de navios, assegurando, de forma sustentada, o cumprimento de tarefas como o serviço de busca e salvamento e a fiscalização marítima. Simultaneamente, foram satisfeitos os compromissos internacionais, destacando-se a participação do NRP *Corte-Real* na operação FOCH, integrado no grupo aeronaval do porta-aviões francês *Charles de Gaulle*, a participação na missão de controlo e vigilância das fronteiras externas da UE, no âmbito da agência FRONTEX, com o NRP *Tejo* empenhado na operação INDALQ, bem como a continuação da missão de capacitação da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, com o NRP *Zaire*. Prossegue, igualmente, o aprontamento do comando e estado-maior de força naval



Centro de Medicina Naval.



Sala de situação.



Dia da Marinha
20 de maio 2020



Aquário Vasco da Gama.

permanente da NATO – SNMG1 –, que ocorrerá no segundo semestre deste ano, com a fragata *Corte-Real* como navio-almirante.

Por força da pandemia, foi antecipado o regresso a Lisboa da *Sagres*, que se encontrava a efetuar a volta ao Mundo, no âmbito das comemorações do quingentésimo aniversário da viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães. A difícil decisão do regresso antecipado prende-se com o facto de não haver condições para cumprir a missão, face à necessidade de proteger a guarnição do navio, ao encerramento dos portos, à impossibilidade de realizar eventos de carácter diplomático, cultural, social e científico, e ao adiamento dos Jogos Olímpicos de Tóquio 2020.

Foi suspenso o exercício aeronaval SWORDFISH 2020 e cancelado o exercício *Robotic Experimentation and Prototyping Maritime Unmanned Systems 2020* – REP (MUS) 20, destinado à experimentação operacional em ambiente marítimo dos sistemas não tripulados em desenvolvimento.

Foram igualmente suspensas missões da Brigada Hidrográfica, incluindo o levantamento hidrográfico que ocorria em Cabo Verde

no início da crise, ao mesmo tempo que foram encerrados ao público os órgãos de natureza cultural.

RESPOSTA À CRISE NAS ÁREAS DA SAÚDE E DO APOIO SOCIAL

No âmbito da integração na resposta das Forças Armadas à crise, a Marinha focou o seu esforço no reforço da capacidade da resposta do Hospital das Forças Armadas, com praticamente toda a sua capacidade de médicos e enfermeiros – respetivamente 13 e 48 –, bem como cerca de 30 praças para apoio geral àquela unidade hospitalar.

No que concerne à resposta da Medicina Naval, o Centro de Medicina Naval operacionalizou um centro de triagem para COVID-19, com uma célula de Comando e Controlo da Resposta Médica e uma célula de apoio logístico multidisciplinar. Foi implementado um centro de isolamento social para os militares da Marinha, na Messe Residencial da Base Naval de Lisboa (BNL), tendo esta infraestrutura sido ainda utilizada para apoio



Ação de sensibilização.



Distribuição de material de proteção.

Fotos SAJ A. Ferreira Dias



Dia da Marinha
20 de maio 2020



Distribuição de alimentos.

ao Hospital Garcia de Orta, disponibilizando 16 quartos duplos para apoio de alojamento aos profissionais de saúde.

Foram preparados, na área da BNL, quatro Centros de Acolhimento para isolamento social de doentes de COVID-19, constituindo uma reserva de 357 camas para apoio ao Serviço Nacional de Saúde (SNS). Foram ainda apoiadas com colchões, camas e tendas as Câmaras Municipais do Barreiro, Alcobaça, Castelo Branco, Santiago do Cacém e Leiria, bem como os Hospitais Garcia de Orta, Prisional de Caxias e das Forças Armadas.

Foram edificadas 20 equipas de desinfeção, compreendendo um total de 120 militares, e 5 equipas de sensibilização e de divulgação de boas práticas relativamente às ações de desinfeção e limpeza. Neste âmbito, foi efetuada a desinfeção de zonas críticas no Lar do Centro de Apoio Social de Oeiras (IASFA) e ministrada formação, na área da desinfeção, a elementos da Cruz Vermelha Portuguesa e das corporações de Bombeiros de Albufeira, Faro e Portimão. Estas equipas foram ainda empregues no apoio ao Ministério da Educação, realizando cerca de 60 ações de sensibilização e de demonstração de procedimentos de desinfeção em estabelecimentos de ensino secundário e apoiando, quando necessário, na desinfeção e limpeza de escolas, dando, desta forma, um contributo decisivo para a retoma da atividade escolar presencial.

Estas ações de sensibilização e de demonstração de procedimentos de desinfeção foram, entretanto, alargadas às lotas e à comunidade piscatória, bem como aos estabelecimentos prisionais.

A capacidade de transporte terrestre da Marinha tem sido empregue no transporte de bens doados entre as entidades beneméritas e as entidades necessitadas, em apoio à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil e ao SNS, tendo sido já percorridos mais de 1500 km e transportadas cerca de três toneladas de material.

Diariamente, desde 27 de março, está a ser dado apoio à Câmara Municipal de Lisboa na distribuição de alimentos e máscaras de proteção a cerca de 150 sem-abrigo, ao almoço e ao jantar.

Foram manufaturadas 40 máscaras frontais com adaptador para filtro biológico para serem usadas pelo pessoal do CMN, tendo o adaptador sido produzido no Centro de Experimentação

Operacional de Veículos Não Tripulados da Marinha, com recurso a impressoras 3D. Este mesmo Centro criou o protótipo de um ventilador mecânico de baixo custo, que poderá vir a ser produzido em massa, em Portugal.

Para coordenação da ação da Marinha, foi implementada uma estrutura de gestão de crises flexível e dinâmica, que garantiu a resposta imediata e integrada de toda a organização, a qual se mostrou resiliente aos constrangimentos de deslocalização do trabalho, à propagação do vírus e à necessidade de sustentação da atividade no tempo.

MUITA EMOÇÃO

A singularidade da situação que atravessamos foi destacada pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Maria Mendes Calado, na sua habitual mensagem dirigida a todos os que servem a Marinha, reforçando o desafio de “olhar o futuro com determinação e confiança, mas também com um forte sentido de responsabilidade e de espírito colaborativo, procurando antecipar soluções que reduzam os riscos que caracterizam os tempos de incerteza que vivemos, firmes na vontade de continuar a afirmar o prestígio da Marinha, como instituição que tem um rumo de excelência no serviço que presta ao País e aos Portugueses!”

O público também disse presente no Dia da Marinha e partilhou, nos mais diversos pontos do globo, ligados através do ciberespaço, uma celebração simples, mas cheia de significado. Como o provam os mais de 500 mil portugueses que acompanharam as diversas publicações, as cerca de 300 mil visualizações dos diversos vídeos publicados e, sobretudo, os comentários e mensagens privadas que atestam o carinho, estima e orgulho que os portugueses têm pela sua Marinha. A Marinha retribui com todo o empenho e dedicação, 365 dias por ano, 24 horas por dia no mar, a servir Portugal onde e quando necessário.

O Dia da Marinha de 2020 foi diferente na forma, mas foi igual na emoção!



EXERCÍCIO FLINTLOCK 20 DESTACAMENTO DE AÇÕES ESPECIAIS



O Destacamento de Ações Especiais (DAE) participou durante o mês de fevereiro (17 a 26) com uma *Special Operations Maritime Task Unit* (SOMTU), no maior exercício de Operações Especiais do oeste de África – o FLINTLOCK 20.

O FLINTLOCK é um exercício anual, que tem vindo a realizar-se desde 2005, com o objetivo de desenvolver e reforçar a cooperação para a resolução de problemas de segurança na região do Sahel, com ênfase no combate ao terrorismo.

O exercício é organizado pelo *United States Africa Command* (US AFRICOM) e conduzido pelo *Special Operations Command – Africa* (SOCAFRICA), envolvendo diversos países parceiros, contando também com várias agências internacionais. O intuito das referidas participações é de promover a interoperabilidade no combate ao terrorismo e a partilha de experiências e conhecimentos, nomeadamente através do treino, adestramento e emprego de Forças de Operações Especiais (*Special Operations Forces* – SOF).

O FLINTLOCK 20 teve a participação de 31 países (15 de África), com uma estreita cooperação da *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), tendo a sua fase de execução decorrido na Mauritânia (*African Partner Lead Nation*) e no Senegal. O exercício foi conduzido através de um Comando Multinacional (*Joint Multinational Headquarters* – JMHQ) com quatro *Special Operations Task Group* (SOTG) e respetivas *Special Operations Task Unit* (SOTU).

Portugal fez-se representar por uma SOMTU da Marinha, através do DAE, e uma SOTU do Exército, com empenhamento de efetivos do Centro de Tropas de Operações Especiais (CTOE). A SOMTU do DAE esteve enquadrada no SOTG 32, localizado em Atar (Mauritânia), onde conjuntamente com outros países parceiros europeus, nomeadamente Espanha, desenvolveu diversas ações de Assistência Militar (AM) à respetiva contraparte africana (Mauritânia e Cabo-Verde). As ações de AM realizadas pela SOMTU incidiram no tiro de combate, no *Tactical Combat Casualty Care* (TC3), no *Counter Improvised Explosive Device* (C-IED), no combate em espaços confinados e no *Technical Exploitation Operations* (TEO). A SOMTU também assessorou no processo de planeamento, preparação e condução de uma operação (simulada) realizada pelas forças africanas para desfecho do exercício.



A participação da SOMTU do DAE foi realçada e destacada pelos parceiros africanos, nomeadamente pela facilidade de interação e capacidade de gerar conhecimento.

Colaboração do DAE



NRP CORTE-REAL

OPERAÇÃO FOCH

LISBOA-BREST

No passado dia 8 de março, o NRP *Corte-Real* largou da Base Naval de Lisboa (BNL) para integrar o grupo aeronaval do porta-aviões francês *Charles de Gaulle* (GAN20), com um efetivo total de 183 militares, incluindo duas equipas de segurança, uma equipa de mergulho, uma equipa médica, uma equipa móvel do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN) e dois militares da Esquadrilha de Helicópteros (EH).

A largada do navio contou com a presença de diversas entidades militares e civis, sendo de salientar o Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional (SEADN), Dr. Jorge Seguro Sanches, o CEMA, ALM Mendes Calado, o COMNAV, VALM Silvestre Correia, e o Comandante Conjunto para as Operações Militares (CCOM), TGEN Paulino Serronha. Nas palavras dirigidas à guarnição, o SEADN salientou a importância da missão e, deixando votos de bons ventos e mar de feição, fez uma referência especial aos militares femininos, visto tratar-se do Dia Internacional da Mulher.

Após a saída da barra, o NRP *Corte-Real* rumou a sul, efetuando o *rendez-vous*, pelo segundo ano consecutivo, desta vez ao largo de S. Vicente, com a TF 473 (*French Carrier Strike Group*), já em trânsito para o Golfo da Biscaia. Ao longo dos subsequentes trinta e três dias, o NRP *Corte-Real* escoltou o porta-aviões francês *Charles de Gaulle* no decorrer da Operação FOCH. Adotando o nome do general francês que, na Primeira Guerra Mundial, assumiu o comando das forças aliadas na Europa, a Operação FOCH cumpriu os objetivos de contribuir para a segurança cooperativa e coletiva dos Estados Europeus, incrementar a interoperabilidade entre marinhas aliadas ou amigas e efetuar uma demonstração de poder naval no Mar Mediterrâneo, no Oceano Atlântico e no Mar do Norte. Para tal contou com a participação de unidades navais de diversas nacionalidades: Alemã, Belga, Dinamarquesa, Espanhola, Francesa, Holandesa, Norueguesa e Portuguesa.

Esta missão, resultante do cumprimento de compromissos internacionais assumidos no âmbito da cooperação naval luso-francesa, fez parte da preparação do NRP *Corte-Real* para assegurar as funções de navio-almirante do *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1), durante o segundo semestre de 2020. Assim, para além do incremento de proficiências na área das operações, o embarque de sete militares (dois oficiais e cinco sargentos) do Departamento de Treino e Avaliação do CITAN teve como objetivo o treino e avaliação da batalha interna, nas áreas da Limitação de Avarias, Mecânica, Eletrotecnia e Emergência Médica.

O trânsito ao longo da costa portuguesa e no Golfo da Biscaia foi focado na integração de vários navios recém-chegados à força. Neste período, para além da participação em diversas séries de defesa aérea, de escolta próxima, de operações de voo e de manobras e evoluções, entre outras atividades intrínsecas à escolta de um porta-aviões (tais como as funções de *Plane Guard Ship* e *Filter Task* que visam garantir a liberdade de movimentos e a segurança para a execução das operações com aeronaves), o NRP *Corte-Real* recebeu a bordo a visita do CTF 473, o CALM Marc Aussedat. O CTF 473 visitou os centros de comando, tomou conhecimento do estado e capacidades do navio e dirigiu umas palavras à guarnição, onde apresentou os objetivos da Operação FOCH e enalteceu a importância da presença e dos contributos do navio na força.

A TF 473 atracou, de 13 a 16 de março, na Base Naval de Brest. É por esta altura que a plenitude do avanço da pandemia COVID-19 se começa a fazer sentir na Europa, obrigando à implementação, pelo CTF 473 e pelo comando do navio, de medidas de segurança sanitárias. Estava prevista a participação do GAN em dois grandes exercícios internacionais – os FRISIAN FLAG 2020 e JOINT WARRIOR 201/GRIFFIN STRIKE. Contudo, perante os inesperados constrangimentos inerentes à pandemia e à restrição de entrada da força nos portos, foi cancelada a participação no JOINT WARRIOR 201/GRIFFIN STRIKE e reconfigurado o espectro do FRISIAN FLAG 2020.

BREST-FREDERIKSHAVN

Após a largada de Brest, navegando ao longo do Canal da Mancha e seguidamente no Mar do Norte, o grupo aeronaval TF 473 executou um intenso programa operacional. O exercício FRISIAN FLAG foi reestruturado e renomeado para FRISIAN RESILIENCE, possibilitando uma rica e intensa interação entre os navios da força e diversos meios aéreos – suecos e dinamarqueses –, revelando-se uma oportunidade de treino extremamente proveitosa para as equipas de defesa aérea de bordo.

Adicionalmente, os navios da SNMG1 operaram na proximidade do grupo aeronaval, permitindo alguns dias de interação operacional entre as duas forças. Foram executados exercícios de tiro de diversos calibres, operações de reabastecimento no mar (RAS), operações de voo, exercícios de guerra de superfície e aérea com e sem *jamming*, entre outros, sempre pautados pelos três *deck-cycles* diários realizados pelo *Charles de Gaulle*.

Paralelamente, decorriam a bordo, num ritmo quase diário e já em fase avançada, as séries de treino e avaliação sob a égide da equipa móvel do CITAN, em que havia que dar a resposta necessária face a múltiplas ocorrências simultâneas ou a emergências em espaços de máquinas. O exigente *battle-rhythm* cumprido tornou possível a integração da batalha externa com a batalha interna, assegurando o dinamismo e o máximo realismo das situações a que foi exposta a guarnição do NRP *Corte-Real*, permitindo elevar os padrões operacionais do navio.

Carecendo de uma paragem logística, a 1 de abril a TF 473 viria a fundear ao largo do porto dinamarquês de Frederikshavn. As normais operações logísticas de desembarque de resíduos e embarque de víveres e combustível concretizaram-se por barcas e batelões. Os elementos da guarnição envolvidos nas tarefas cumpriram com apertadas regras sanitárias, usando fatos de proteção completos com máscaras, luvas e viseiras por forma a impedir qualquer contágio externo.

FREDERIKSHAVN-LISBOA (BNL)

Os navios suspenderam de Frederikshavn a 3 de abril, regressando ao Mar do Norte e retomando as operações, focando-se especialmente na defesa aérea, operação com aeronaves e exercícios de tiro.

Apesar do NRP *Corte-Real* não ter um destacamento de helicópteros embarcado, perseguia a ambição de certificar a equipa

de convés de voo do navio. Com a relevante supervisão dos militares da EH, este objetivo viria a ser alcançado após sucessivos *Flyex*, diurnos e noturnos, essencialmente com helicópteros *Lynx* (franceses e alemães), mas também com o *Alouette III*, o *NH-90* e o *H160 Guépard*. Para além da certificação da equipa de convés de voo, as operações de voo executadas permitiram sustentar as valências de múltiplas equipas/elementos, designadamente da ponte, do centro de operações, do *Helicopter Controller* e do *Flight Deck Officer*.

Nos dias subsequentes o agravamento das condições meteorológicas ditou que a força transitasse novamente o Canal da Mancha e procurasse abrigo nas baías de Seine e Mordoux, na costa norte francesa, para executar operações de RAS e onde decorreram mais uns interessantes exercícios de guerra de superfície. Os últimos dias da Operação FOCH viram o grupo aeronaval do FS *Charles de Gaulle* regressar ao Golfo da Biscaia e iniciar o trânsito de regresso ao Mediterrâneo, tendo o NRP *Corte-Real* desintegrado a TF 473 ao largo de Lisboa.

Os trinta e três dias de Operação FOCH caracterizaram-se como um excelente empenhamento operacional, uma intensa interação e partilha de confiança com marinhas aliadas e amigas. Perante os constrangimentos decorrentes da pandemia e o permanente esforço de replaneamento, o NRP *Corte-Real*, assim como a restante força, mantiveram-se firmes e coesos, não desperdiçando a valiosíssima oportunidade proporcionada por uma força naval multinacional europeia a operar no mar. Num exercício de resiliência e determinação, a TF 473 executou um intenso programa operacional, cobrindo todo o espectro das operações navais. Desta forma, foi possível ao NRP *Corte-Real* elevar os padrões operacionais, aprimorar valências e acreditar a interoperabilidade com unidades navais de marinhas aliadas e amigas, dignificando não só o navio, mas também a Marinha e Portugal.

O NRP *Corte-Real* regressou à BNL somando mais de 650 horas de navegação, incluindo uma tirada final de 25 dias, com um claro sentimento de missão cumprida. Pronto para enfrentar os desafios que os tempos extraordinários que se vivem o sujeitam, com os olhos da guarnição já colocados na integração na SNMG1 como navio almirante, fazendo jus ao lema de bordo: *ANYTIME ANYWHERE!*



Colaboração do COMANDO DO NRP CORTE-REAL



NRP SAGRES

DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO AO PÉRIPLO PELO ATLÂNTICO

FLÂMULA AZUL

Após a curta estadia na Cidade do Cabo, de somente 8 horas para a realização de fainas, o navio largou sob um céu cinzento e carregado, correspondendo ao semblante de quem não pôde cumprir com a missão inicial – a circum-navegação – e tem agora que rumar a Norte. O novo desiderato passa por navegar por forma a evitar atracar noutros portos até Lisboa. Para tal há que contar que corra tudo bem com uma tríade – a autonomia de combustível, de alimentos e zero falhas nos equipamentos de bordo.

Apesar de se terem verificado os dois primeiros pressupostos, foi pelo terceiro fator que, aquela que seria a tirada mais longa da história do navio, não se concretizou, como se verá adiante.

A largada sob uma intempérie serviu de mote para aquele que seria o maior período de propulsão exclusivamente à vela desta viagem. Foram 11 dias a navegar ao sabor de ventos de setores favoráveis, que permitiram por diversas vezes a mudança dos detentores da flâmula azul. Este é o distintivo conquistado pelo oficial de quarto à ponte (OQP) que, durante o seu quarto (de 4 horas) percorra mais milhas com propulsão exclusiva à vela. Durante 3 quartos consecutivos foram percorridas quase 120 milhas náuticas; foi neste período que o atual detentor da flâmula percorreu precisamente 40 milhas. Foram atingidas velocidades de quase 12 nós, com nem metade do pano existente caçado.

ZONA INTERTROPICAL

A fase dos ventos favoráveis acabou por se desvanecer à aproximação do Trópico de Capricórnio. Os ventos amainaram e surgiu a necessidade de colocar a máquina para continuar a navegação.

Com a entrada na zona intertropical, surgiu o clima tropical, húmido e quente, que perdurou durante o terceiro terço da viagem. A passagem da linha do Equador tornou-se igualmente um momento marcante, não só pela recordação que cria em cada elemento da guarnição, como também pelo sentimento de se estar a



meio de uma tirada que podia ser histórica. A dita passagem ocorreu durante o quarto noturno, entre a meia noite e as quatro da manhã; por feliz coincidência, e sem “atropelos” à escala vigente, o respetivo OQP teve “direito” a duas comemorações – por estar de quarto na ponte durante a transição de hemisfério e por ser o seu aniversário. Uma prenda a dobrar para o aniversariante!

Porém o desafio de contornar o continente africano sem qualquer paragem estava prestes a esfumar-se. Devido a um problema técnico no grupo de produção de energia elétrica, surgiu a necessidade de aportar àquele que era o porto mais próximo no momento – a cidade do Mindelo, em Cabo Verde.

A notícia trouxe algum desânimo. Não pelo fato de se ir conhecer um novo porto após vários dias no mar, algo do gosto de qualquer marinheiro, mas pelo contexto em que a escala ia ser realizada, em plena pandemia. E pelo atraso que acarretaria relativamente à chegada a Lisboa.

MINDELO

A entrada no canal de São Vicente tornou-se um desafio mais exigente do que se esperava. A forte corrente e o vento que se faziam sentir, permitiam somente que o navio atingisse os 2 nós com a máquina avante toda a força. Houve que adiar por diversas vezes a hora prevista da faina de chegada, obrigando o Monte Cara a aguardar quase até ao pôr do sol para ver a *Sagres* a entrar na baía do Mindelo. A atracação ficará na memória de toda a guarnição, pelas condições meteorológicas em que se realizou, sem o auxílio de rebocadores.





Para grande parte da guarnição, esta era a primeira vez que estavam no Mindelo. Um “estar” diferente e adaptado às circunstâncias, um “estar” que obrigou a fazer aquilo que não havia sido feito nos 58 anos de serviço sob bandeira lusa. Com efeito o “estar” cingiu-se ao desenvolvimento de atividades a bordo, por forma a garantir o cumprimento do estado de emergência em vigor naquela ilha. A guarnição permaneceu a bordo durante os 8 dias que o navio permaneceu atracado nesta bela cidade, banhada por águas claras e límpidas.

Não foi claramente a estadia que se pretendia neste destino de forte componente turística, mas foi aquela que melhor podia ser feita para cumprir com o estado de emergência e proteger todos os elementos da guarnição da exposição a fatores de contágio, nada necessários nesta viagem de regresso à Base Naval de Lisboa (BNL). Atracara-se neste porto para melhor detetar e solucionar a avaria, e tal desiderato consumiu muitas horas de trabalho intenso e diário aos serviços responsáveis por este equipamento, vital para garantir a continuação da viagem para Lisboa.

REPARAÇÃO DOS GRUPOS ELETROGÊNEOS

Em simultâneo aos trabalhos que decorriam na casa dos geradores, o dia a dia da guarnição passava pelos serviços diários e pela realização das fainas necessárias ao aprovisionamento do navio. As lições estudadas e aplicadas na Cidade do Cabo foram melhoradas e replicadas na estadia no Mindelo. Os cuidados necessários na entrada de material a bordo obrigavam a envergar de novo os fatos de proteção individual, as máscaras, as luvas, a desinfetar

todos os artigos, rotinas essas que, infelizmente, poderão ter de se prolongar no tempo, até se encontrar uma solução definitiva para este flagelo mundial.

O dia a dia a bordo estava também condicionado pela reduzida capacidade de produção de energia, que obrigava a desfasar certos serviços e rotinas das horas de funcionamento da cozinha e da padaria. Apesar de já levar mais de 50 dias sem sair de bordo, a guarnição conseguiu adaptar-se a este cenário imposto. Além das atividades dos serviços, desenvolveram-se outras atividades, lúdicas e desportivas, essenciais à manutenção de um espírito e corpo sãos, desta feita sem a componente do constante e periódico balanço provocado pela ondulação atlântica.

Ao fim de quase uma semana, começaram a surgir as boas notícias. Os trabalhos desenvolvidos dois pavimentos abaixo do poço foram coroados de êxito – o gerador começou a funcionar. Para aferir se o fazia corretamente ou não, havia que realizar 24 h de testes. Crescia o ânimo, a largada do navio deste porto estava cada vez mais próxima. As boas novas indicavam que tal poderia ser já no dia 30 de abril.

E assim foi, essa quinta-feira ficará recordada como mais um dia histórico desta missão – o último dia atracado num porto estrangeiro. A *Sagres* despediu-se da baía e do Monte Cara com um duplo sentimento, tristeza por não se conhecer esta cidade e suas gentes, mesmo tendo estado uma semana atracada, mas simultaneamente alegria por poder voltar a casa, com a consciência tranquila de que tudo foi feito em prol do bem-estar e saúde de todos os elementos da guarnição. Próximo destino: BNL, o porto mais seguro!

Colaboração do **COMANDO DO NRP SAGRES**



OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E A ESTRATÉGIA NO PACÍFICO

4ª PARTE

O FIM DOS TRATADOS DE LIMITAÇÃO NAVAL

Ao Tratado de Limitação Naval assinado em Washington em 1922 seguiram-se outros tratados, limitando o número de navios e a quantidade e o tipo de armamento de que as grandes potências navais podiam dispor. Tal foi o caso dos Tratados Navais de Londres de 1930 e 1936.

Nos Estados Unidos da América (EUA), em 1934, a verba necessária para a construção de mais 102 navios em oito anos foi aprovada pelo Congresso através da lei designada por Vinson-Trammell. A Marinha poderia construir o número de navios permitido pelos antigos tratados, embora estes já não estivessem em vigor. Nas palavras do senador Carl Vinson: "Se os Tratados de Washington e Londres permanecessem em vigor, seria desnecessário apresentar ao Congresso este programa de construção". A Grã-Bretanha e o Japão tinham ultrapassado as quotas proporcionais estabelecidas no último tratado, e os EUA tinham de se manter atualizados. A essa autorização de 1934, seguiu-se o segundo projeto de lei Vinson de 1938, que autorizou um aumento de 20% em tonelagem a construir.

Na realidade, a expressão deste aumento da esquadra era proporcional à recente expansão de outras marinhas e, de certo modo, era modesto para fazer face a um possível envolvimento numa guerra como a prevista no plano "Orange". Na qualidade de comandante em chefe das Forças Armadas, Roosevelt considerava ser seu dever constitucional relatar ao Congresso que os meios nacionais de defesa, vistos à luz dos crescentes rearmamentos de outras nações, eram "inadequados sendo necessário ser aumentados".

UMA MARINHA, DOIS OCEANOS

Com o horizonte cada vez mais ensombrado, quer a leste quer a oeste, o rearmamento era agora justificado, não pela sua contribuição para a recuperação económica, mas pela sua inequívoca urgência para a defesa nacional. Na verdade, o que Roosevelt e

Vinson propuseram, pela primeira vez, foi uma marinha de dois oceanos. Salientou Roosevelt que uma defesa que se limitasse a um oceano e a uma costa não poderia garantir que o outro oceano e a outra costa estivessem em segurança. Mais, sem uma adequada defesa que englobasse a totalidade dos EUA nada garantia que o elo de ligação, o canal do Panamá, estava seguro.

No entanto, para os mais céticos, permanecia a dúvida: até que ponto a expansão da Marinha, aprovada pelo pacote legislativo de Carl Vinson serviria os propósitos da política externa dos EUA?

De facto, a importância da legislação ficou patente em 1939, após a eclosão da guerra na Europa. Fazendo pela vida, a Grã-Bretanha não tinha recursos sobran-tes para o cenário do Pacífico. Os EUA não só se iriam comprometer com uma presença em grande escala no Atlântico como, simultaneamente, teriam de enfrentar as vicissitudes do Pacífico por sua própria conta e risco.

Em junho de 1940, o Congresso aprovou o terceiro projeto de lei de Vinson, que consistia num aumento de 20% em relação ao projeto autorizado em 1938. No mês seguinte, o Congresso aprovou a lei mais relevante para as imensas responsabilidades políticas que os EUA iriam assumir. Carl Vinson estava determinado a apoiar o objetivo do Presidente de ter uma Marinha e um Exército à altura dos desafios que se perfilavam no horizonte. O seu quarto projeto de lei, aprovado em julho de 1940 na sequên-

cia da queda da França, autorizou um aumento de 70% para a esquadra. Na verdade, os EUA teriam de cuidar da sua defesa também no Pacífico, pelo que era mais que evidente a necessidade de criar uma segunda esquadra. Desta forma, as leis Vinson de 1940 puseram fim à era da Marinha dos Tratados, começando a ganhar forma uma marinha com capacidade para operar, com meios significativos, numa guerra mundial que se vislumbrava no horizonte e que no mar se combateria em dois teatros interdependentes: o Atlântico e o Pacífico.



HONOURABLE RATIO;
OR, NAVAL CONVERSATIONS IN LONDON.
"THIS DESPICABLE CREATURE DOES NOT FIND HIS SEAT SO SATISFACTORY AS YOU TWO ILLUSTRIOUS PERSONS FIND YOURS!"

Proporcionalidade de navios de linha acordada em Londres entre as potências navais do Reino Unido, dos EUA e do Japão.

AS ARMADAS RIVAIS NA GUERRA DA SUCESSÃO PORTUGUESA (1828-1832)

A IMPORTÂNCIA DO PODER NAVAL NO DESFECHO DA CONTENDA 1ª Parte



D. Pedro IV, D. Pedro I do Brasil

D. Miguel I

PREFÁCIO

A Guerra da Sucessão do rei português D. João VI, também conhecida pela guerra miguelista, guerra civil portuguesa, ou guerra dos dois irmãos, que devastou o país de 1828 a 1832, pôs frente a frente liberais e absolutistas. Embora assumindo um caráter de guerra civil, este confronto teve também um cunho internacional, uma vez que os dois candidatos ao trono recolhiam fortes apoios estrangeiros: D. Pedro era apoiado pela maior potência marítima da altura, o Reino Unido, e D. Miguel apoiado pela Espanha de D. Fernando VII e pela Áustria.

Antes de morrer envenenado, em 1826, numa lenta agonia que durou alguns dias, o Rei D. João VI nomeou como regente a sua filha D. Isabel Maria de Bragança que, com esse título, governou durante dois anos, tendo depois abdicado a favor da sua sobrinha D. Maria da Glória, a futura Rainha D. Maria II. No entanto, D. Miguel antecipou-se e fez-se coroar Rei de Portugal iniciando assim um conflito prolongado com os partidários de D. Pedro e de D. Maria da Glória.

Esta foi uma guerra prolongada em que a Marinha teve um peso decisivo no desfecho da contenda, desempenhando diversos e importantes papéis ao longo do conflito, desde o transporte de forças militares, à proteção do desembarque de tropas,

ao abastecimento dos exércitos estacionados e mesmo no combate naval direto com a frota inimiga. A Armada foi decisiva na tomada da cidade de Lisboa a 24 de Julho de 1833 e na consolidação dessa posição estratégica.

No decurso do artigo identificar-se-ão as diferentes utilizações da Marinha pelos dois lados e a sua importância no desfecho final. Mostrar-se-á também que a utilização da estratégia indireta seguida pelos liberais se mostrou superior à estratégia direta seguida pelos comandantes militares de D. Miguel.

A Guerra da Sucessão pode ainda hoje ser fonte de ensinamentos para a defesa de Portugal, na identificação das vulnerabilidades, na determinação da importância de pontos de recuo como a Madeira ou os Açores e na formulação da estratégia a seguir.

ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

D. Isabel Maria de Bragança (1801-1876), então com 25 anos, exerceu o poder apoiada no Conselho de Regência que era constituído por altos dignitários do clero e da nobreza¹.

Persistia como pano de fundo a profunda divisão política entre absolutistas e liberais, que já originara vários levantamentos militares e confrontações violentas, tendo o príncipe D. Miguel sido expulso do país, por seu pai, em 1824, exatamente por estar

envolvido numa dessas intencionadas, a Abrilada. D. Miguel exilou-se primeiro em Paris, na França, mas foi depois acolhido na corte de Viena de Áustria.

D. Miguel assumira-se desde cedo como forte opositor às ideias liberais, que via consubstanciadas na maçonaria e nas ideias democráticas, como fica bem claro nas palavras que proferiu no seu Grito durante a Abrilada – “*Esmagar numa vez a pestilenta cáfila de pedreiros livres... ou acabar na gloriosa luta em que estamos empenhados, ou cortar pela raiz o mal que nos afronta, acabando de uma vez com a infernal raça maçónica, antes que ela acabe connosco*”².

Logo que soube da notícia da morte de D. João VI, D. Pedro, então Imperador do Brasil, percebeu que não podia reunir as duas coroas, pelo que teria de optar por uma delas. “*D. Pedro optou pela coroa imperial e abdicou da portuguesa em sua filha*

Maria da Glória, princesa do Grão-Pará (2 de maio). Dois dias antes, a 29 de abril, reiterando perante o Brasil e o mundo as suas convicções liberais, outorgou uma Carta Constitucional aos portugueses”³.

As intensas negociações entre absolutistas, apoiantes de D. Miguel, e liberais, que davam o seu suporte político a D. Maria, levou a um acordo que passava pelo regresso de D. Miguel do exílio e pelo seu casamento com Dona Maria, sua sobrinha. Assim a abdicção de D. Pedro ficava sujeita a essas duas condições: o juramento da Carta Constitucional pelas cortes e por D. Miguel e o casamento deste com Dona Maria. Esta aparentemente hábil solução parecia contentar ambas as partes, garantia a continuidade dinástica pela linha do primogénito D. Pedro, dando, no entanto, alguma preponderância a D. Miguel dada a idade de Dona Maria, que teria então 8 anos.

ESTRATÉGIA DIRETA VS ESTRATÉGIA INDIRETA

In Strategy the longest way around is often the shortest way there.

Liddell Hart

A palavra Estratégia tem a sua raiz etimológica no vocábulo grego antigo *stratēgia* (στρατηγία) que significava general ou condução do exército. A palavra forma-se de *stratos* – exército – e de *ago* – condução, direção.

Muitos autores tem avançado com definições de Estratégia todas relativamente coincidentes mas com ligeiras flutuações. Uma das mais famosas é a de Clausewitz, que diz que a Estratégia é a “*Arte de utilizar as batalhas para atingir os fins da guerra*”, a qual define numa ainda mais famosa frase como “*a continuação da política por outros meios*”. Já o General Beaufre avança com a ideia “*l’art de la dialectique des volontés employant la force pour résoudre leur conflit*”.

Em Portugal o General Cabral Couto assume-se como o grande teorizador nacional da estratégia, tendo-a definido da seguinte forma: “*a ciência e a arte de desenvolver e utilizar as forças morais e materiais de uma unidade política ou coligação, a fim de se atingirem objetivos políticos que suscitem, ou podem suscitar, a hostilidade de uma outra vontade política*”.

A estratégia pode ser direta ou indireta. Direta quando visa imediatamente a batalha e o cruzar de forças com o inimigo. Indireta quando recorre a outros meios para atingir o mesmo objetivo.

Basil Liddell Hart (1895-1970) foi o grande pensador da estratégia indireta. Apoiado num monumental estudo das guerras, desde a antiguidade até à Primeira Guerra Mundial, Hart escreveu a sua obra principal que intitulou de Estratégia (Strategy). Nela defende a superioridade da estratégia indireta sobre a estratégia direta.

Para Hart a estratégia é a “*arte de distribuir e aplicar os meios militares para atingir os fins determinados pela política*”⁴. Assim a Estratégia confina-se à esfera militar, sendo subordinada do que chama a Grande Estratégia (*Grand Strategy*) que seria do domínio da política e comandada pelo governo e, em que se inseriria como um dos seus pilares principais, mas que não único, a Estratégia.

Da experiência histórica Hart conclui que um ataque direto a forças fortes e defensivas, bem posicionadas, praticamente nunca resulta mesmo quando o atacante tem superioridade numérica. De facto, Hart defendia o princípio da economia de meios e que o objetivo do estratega militar “*não é tanto procurar a batalha mas antes procurar uma situação estratégica tão vantajosa que se ela própria não produz uma solução imediata a sua*

continuação através da batalha a produzirá com toda a certeza. Por outras palavras, o objetivo da estratégia é conseguir a desarticulação; a sua consequência pode ser tanto a desagregação do inimigo ou a derrota em batalha”⁵.

Assim ações visando deslocar o centro de gravidade do inimigo, atacá-lo pelas costas, cortar as suas linhas de abastecimento e reservas, impedir a sua capacidade de comunicação, destruir o moral e a vontade de combater quer nos dirigentes quer nas tropas, enganá-lo quanto aos objetivos a atingir, sempre deram bons resultados e levaram à vitória mesmo em situações de inferioridade numérica e material. A um plano de ação geral de condução da guerra assente nesta perspetiva chamou Estratégia Indireta.

A perspetiva indireta evita enfrentar o inimigo em batalha aberta antes que este esteja desarticulado e enfraquecido moral e materialmente, só avançando para o confronto depois de assegurada uma situação de vantagem estratégica.

A estratégia indireta mantém hoje plena atualidade. Atente-se nas palavras do Gen. Scott Morrison quando Comandante das Forças Especiais da NATO estacionadas no quartel-general em Mons, na Bélgica, referindo-se à guerra contra o extremismo islâmico, nomeadamente através do apoio a forças moderadas em países muçulmanos: “*Uma estratégia de apoio e de influência procura obter uma vantagem posicional, exercida primariamente por forças locais com vista a minar as fundações e o ambiente que permitem o equilíbrio e a harmonia de um adversário*”⁶.

A guerra ganha-se com ações que visem perturbar a cadeia de comando e controlo, recusar santuário, interditar linhas de comunicação e a obtenção de informação que permita antecipar comportamentos e decisões⁷.

Veremos de seguida como a Marinha foi integrada pelas forças liberais na sua estratégia indireta de reposição da legalidade dinástica no trono de Portugal.

		APROXIMAÇÃO ESTRATÉGICA DUM ATOR FRACO	
		DIRETA	INDIRETA
APROXIMAÇÃO ESTRATÉGICA DUM ATOR FORTE	DIRETA	FAVORECE ATOR FORTE	FAVORECE ATOR FRACO
	INDIRETA	FAVORECE ATOR FRACO	FAVORECE ATOR FORTE

In Arreguín-Toft “Strategic Interaction Typology” (2001)



Nau D. João VI da Esquadra de D. Miguel.



Fragata Rainha de Portugal da Esquadra de D. Maria.

D. Miguel, cauteloso, preferiu celebrar, por procuração, esponsais com D. Maria que era ainda uma criança e se encontrava no Brasil, declarando-se pronto a contrair com ela matrimônio e jurou a Carta Constitucional. Na sequência desta atitude, D. Pedro nomeou-o regente de Portugal em julho de 1827.

O ambiente político europeu continental, sob o impulso da Áustria, inclinava-se então para soluções absolutistas de poder, em contraste com as ideias liberais que pontificavam em Inglaterra e nos Estados Unidos. Apoiado pelos austríacos, D. Miguel giza então um plano para se tornar Rei absoluto de Portugal.

Regressou a Portugal em fevereiro de 1828, tendo de novo jurado fidelidade à Carta e a D. Maria II, mas mal tomou o poder dissolveu as Cortes e demitiu o governo e os comandantes das principais praças militares. Um autêntico golpe palaciano efetuado à sombra de uma legitimidade outorgada por D. Pedro. Pouco depois, já com o controlo dos diferentes órgãos políticos e das chefias militares assegurado, D. Miguel fez-se aclamar Rei absoluto de Portugal em junho de 1828. Em menos de seis meses estava consumada a usurpação.

Contra a usurpação levantaram-se alguns militares liberais, com Sá da Bandeira à frente, que foram derrotados e obrigados a passar para Espanha e depois a procurar refúgio em Inglaterra.

Apenas a ilha Terceira nos Açores se manteve fiel a D. Maria II, tendo o restante território sido ferreamente dominado pelos absolutistas. Os liberais foram então perseguidos, as tropas do marechal de campo Álvaro Póvoas ocuparam o Porto, seguiram-se numerosas prisões e até execuções que tiveram lugar já em 1829. As hostes dos exilados liberais em Inglaterra e em França iam crescendo. Tudo se encaminhava já para uma sangrenta guerra civil.

MOMENTOS DECISIVOS DA GUERRA

A Guerra da Sucessão tinha objetivos políticos claros e irreconciliáveis dos dois lados da contenda. Do lado liberal tratava-se de repor a legalidade dinástica assegurando que o trono seria ocupado por D. Maria, filha de D. Pedro, filho mais velho do Rei D. João VI. Do lado absolutista tratava-se de garantir que o trono, recentemente conquistado por D. Miguel, permaneceria firmemente nas suas reais mãos. Não podendo duas pessoas ocupar o mesmo lugar simultaneamente e esgotada a solução jurídica e a mediação internacional, a guerra era a forma mais evidente de prosseguir a contenda política. E assim aconteceu.

A resistência começou nos Açores, foi reforçada pelas forças dos refugiados que se encontravam na Inglaterra, e depois

prosseguiu com o desembarque no Mindelo e a subsequente conquista do Porto. Nesta guerra há a destacar quatro momentos cruciais para a vitória liberal: o reforço dos insurgentes da Terceira, o desembarque e conquista do Porto, o desembarque algarvio e a batalha do Cabo de São Vicente que, conjuntamente,



permitiram a conquista da capital a 24 de julho, momento que marca a viragem na guerra e assegura a vitória liberal.

Em todos eles a Marinha foi crucial para a aplicação de uma estratégia indireta, como se verá na 2.ª Parte.



Jorge Fonseca de Almeida
Doutorando em Sociologia

Notas

¹ Faziam parte do Conselho de Regência o recém-nomeado Cardeal-Patriarca de Lisboa D. Patrício I (1756-1840), que ascendera ao cargo nesse mesmo ano mas já experiente nas lides políticas, D. Nuno Álvares Pereira (1799-1837), 6.º Duque do Cadaval, mais tarde chefe de governo miguelista, Marcos de Noronha e Brito (1771-1828), Conde de Arcos, e Francisco Menezes da Silveira e Castro (1754-1834), Marquês de Valada e Conde da Caparica.

² Maltez, 2004.

³ Bonifácio, 2004.

⁴ Tradução livre do autor deste texto. Versão em inglês: "the art of distributing and applying military means to fulfill the ends of policy" (Hart, 2008).

⁵ Traduzido pelo autor. Versão em inglês lê o seguinte "is not so much to seek battles as to seek a strategic situation so advantageous that if it does not of itself produce the decision, its continuation by a battle is sure to achieve this. In other words, dislocation is the aim of strategy; its sequel may be either the enemy's dissolution or his easier disruption in battle" (Hart).

⁶ Traduzido pelo autor. O texto original lê "A strategy of support and influence seeks to achieve a positional advantage, exercised primarily via local indigenous forces to undermine the foundation and environment that enables the equilibrium or balance of an adversary" (Morrison, 2014).

⁷ Arquilla e Ronfeldt, 1996.

NAVIOS DE PATRULHA OCEÂNICOS

CONSTRUÇÃO NAVAL PORTUGUESA AO SERVIÇO DA MARINHA – PARTE II¹

SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DA PLATAFORMA

O Sistema Integrado de Gestão da Plataforma (SIGP) permite monitorizar, comandar e controlar, de forma centralizada e apenas por um operador, os diversos sistemas da plataforma. É um sistema integrado de automação digital, com aquisição de sinais (cerca de 3900), processamento e controlo distribuídos, realizados por computadores industriais.

Providencia uma monitorização extensa da plataforma e permite, em tempo real, que os elementos da guarnição tenham uma visão precisa do estado em que se encontram todos os sistemas da plataforma, bem como a situação do próprio sistema (*self-monitoring*).

A monitorização e comando de processos é efetuado através de consolas gráficas multifuncionais, redundantes, através de cerca de 50 imagens de processo com grafismo intuitivo. A sua estrutura permite que, em caso de avaria de um dos seus componentes, o sistema continue a funcionar sem limitações ou, quando muito, fique sem informação e sem controlo remoto dos equipamentos associados a esses componentes. É um sistema flexível e com várias redundâncias, de modo a maximizar a sua disponibilidade, uma vez que se constitui como um dos sistemas vitais para o navio.

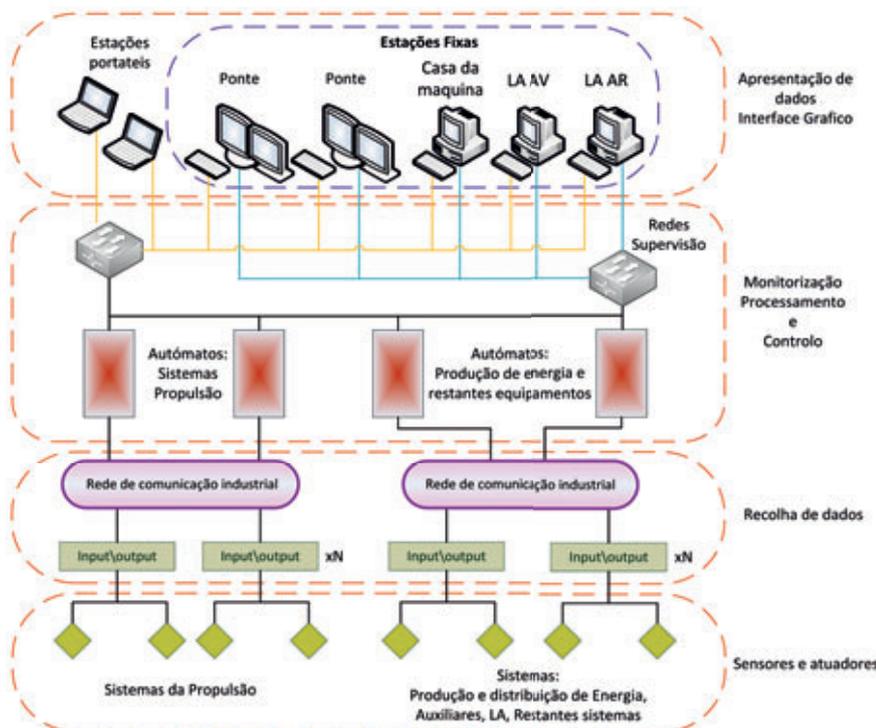
Uma das funcionalidades relevantes do SIGP é a implementação de algoritmos de validação e reação automática que asseguram a verificação de um conjunto de pré-condições para a execução de uma determinada ordem, garantindo que não são dados comandos que possam comprometer a segurança da instalação. É mais uma funcionalidade que visa apoiar ativamente a operação da instalação em segurança, sendo que existe sempre a possibilidade de efetuar a desativação destas seguranças para operação em emergência.

INSTALAÇÃO PROPULSORA

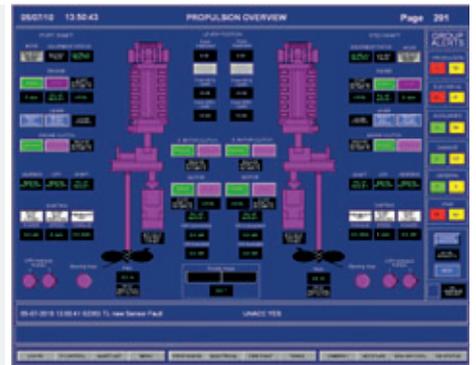
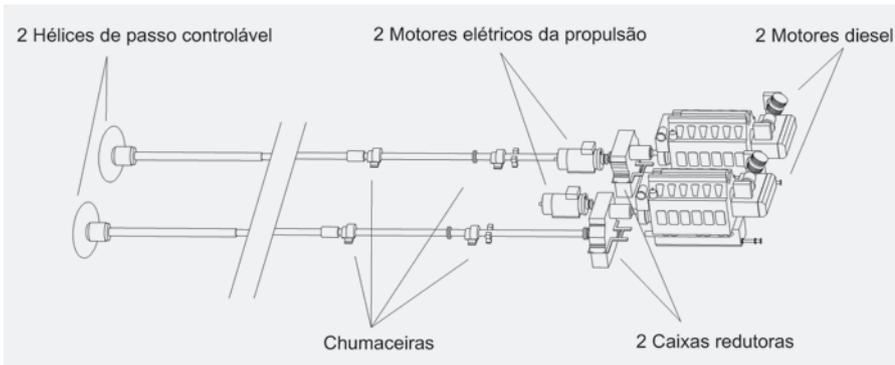
A produção da energia propulsiva é realizada por dois hélices de passo controlável, acionados por motores diesel, cada um com cerca de 3900 kW, ou por motores elétricos, cada um com 300 kW, numa configuração CODELOD (*C*ombined *D*iesel *E*lectric *O*r *D*iesel) que permitem ao navio, em qualquer condição de deslocamento de operação, navegar a todos os regimes, desde velocidades inferiores a 2 nós até velocidades superiores a 20 nós, sem qualquer limitação temporal.

A opção por uma solução híbrida diesel elétrica constituiu-se como uma novidade na Esquadra e uma mais valia para a operação destes navios. Com efeito, a propulsão acionada por motores elétricos permite a operação do navio numa gama de velocidades até 10 nós, possibilitando obter poupanças muito significativas de combustível (quando comparado com os motores diesel da propulsão na mesma gama de velocidades), uma vez que o consumo é apenas o correspondente ao funcionamento de três motores diesel geradores (já incluindo os consumos dos demais sistemas de bordo, numa situação em que o navio se encontre em trânsito ou em patrulha).

A opção por hélices de passo controlável permite também a realização de uma paragem de emergência (*crash stop*) do navio, quando a navegar à sua velocidade máxima, numa distância inferior a quatro vezes o seu comprimento.



Representação funcional e arquitetura do SIGP



Instalação Propulsora: implantação física e representação no SIGP

INSTALAÇÃO DE PRODUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA

A produção de energia elétrica é garantida através de 4 grupos eletrogéneos, divididos em 2 espaços de máquinas separados, associados a dois quadros elétricos principais distintos, autónomos e interligáveis, assegurando-se assim a redundância da produção de energia.

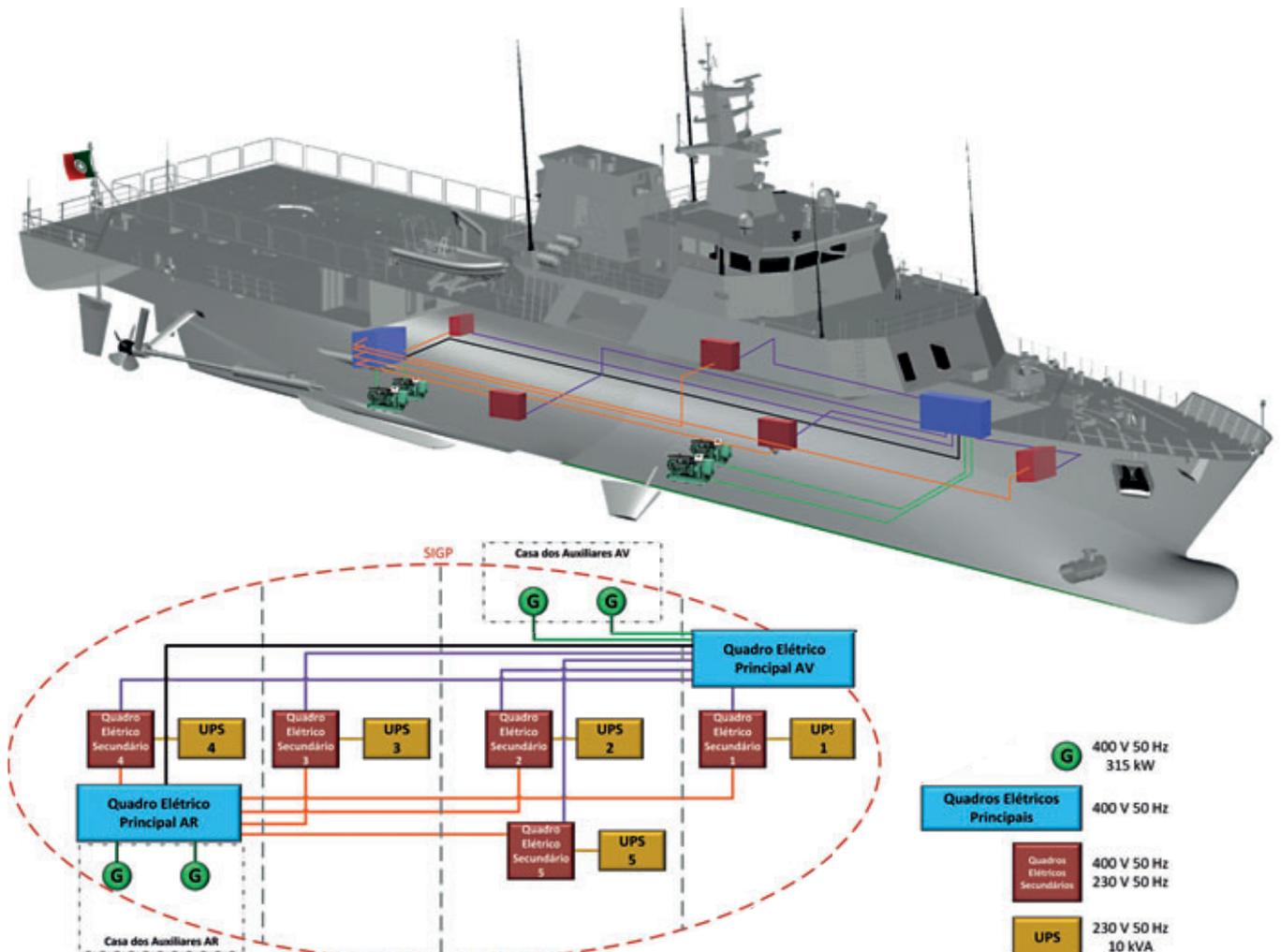
A distribuição da instalação elétrica é feita a partir dos quadros elétricos principais de forma radial às 4 zonas de Limitação de Avarias (LA) (Zona LA – conceito desenvolvido mais tarde neste artigo). Dentro de cada Zona LA, existe uma distribuição autónoma que, aliada a conceitos de dupla alimentação de equipamentos não redundantes, alimentação com recurso a UPS e

sistemas de alimentação de socorro, garante uma elevada resiliência da instalação.

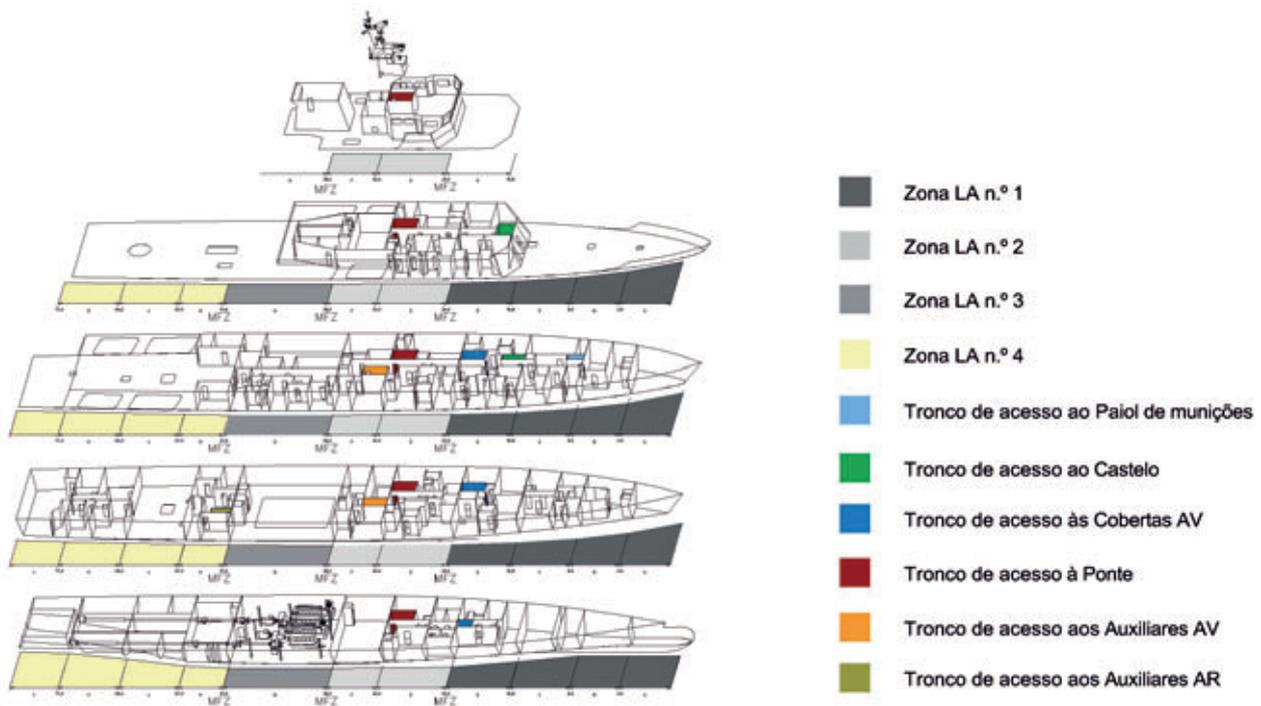
O conceito de utilização de UPS, em conjugação com a estrutura principal de produção e distribuição de energia, garante o funcionamento ininterrupto de sistemas essenciais e de emergência, ampliando significativamente a sobrevivência da plataforma.

A gestão da instalação pode ser feita em diversos modos de operação alternativos: manual local pelo operador, semiautomático (localmente ou de forma remota) ou totalmente automático através do SIGP.

A condução da instalação em modo automático garante elevados níveis de fiabilidade e eficiência, baseando a gestão de carga em níveis otimizados, com resguardos de segurança e uma capacidade de resposta imediata às necessidades da plataforma.



Instalação de Produção e Distribuição de Energia Elétrica: implantação física e arquitetura geral



Zonas LA e troncos de escadas

LIMITAÇÃO DE AVARIAS

O navio encontra-se dividido em quatro Zonas LA que estão estruturadas de forma a que, em caso de sinistro, o isolamento de uma possa ser feito sem que tal coloque em causa a sobrevivência das demais, existindo, para tal, redundância no que se refere a alimentação elétrica, ventilação e demais circuitos de fluidos e equipamentos essenciais.

Os troncos de escadas, existentes em cada uma das Zonas LA, são isentos de carga térmica, estanques e servidos por uma ventilação independente, por forma a que permitam o refúgio em caso de sinistro e a deslocação entre pavimentos num espaço seguro, livre de fumos e de água proveniente de alagamentos.

Com base nos critérios da *International Maritime Organization* (IMO) e da Sociedade Classificadora, que acompanhou a construção, foram considerados requisitos de resistência passiva contraincêndios, dotando as fronteiras dos compartimentos, consoante a sua função e perigosidade, com material e forros resistentes ao fogo/temperatura.

O sistema fixo de deteção e alarme de incêndios abrange todos os compartimentos do navio, possibilitando o alerta e consequente ação numa fase muito preliminar do desenrolar de um eventual sinistro de incêndio. Para o combate, na generalidade dos compartimentos e junto aos equipamentos de maior risco, estão disponíveis sistemas fixos automáticos ou sob disparo à ordem. A estes meios junta-se a ação das brigadas de ação rápida e de incêndios da guarnição dotadas de Equipamento de Proteção Individual (EPI) e de material portátil. Em casos de maior gravidade poderão ser ainda utilizados outros sistemas fixos de atuação manual.

No que se refere a alagamentos, existe um sistema fixo de deteção e alarme, bem como sistemas fixos de esgoto, dotados de muita redundância e operáveis remotamente. Tal como para incêndios, as brigadas de esgoto e de escoramentos da guarnição complementam os meios fixos, dispondo de EPI e de material portátil para o efeito.

O *Closed-Circuit Television* (CCTV), associado ao SIGP, permite monitorizar visualmente os espaços de máquinas que normalmente se encontram desguarnecidos. É possível ligar a este sistema a câmara de imagem térmica, utilizada no combate a

incêndios, o que permite acompanhar à distância e em tempo real a evolução de um eventual sinistro.

Para apoio externo, para além do material portátil, o navio está equipado com três canhões de água, dois a vante da Ponte e um a vante do Convés de Voo (este último também disponível para ser utilizado no contexto da segurança das operações com o helicóptero), que projetam um jato a cerca de 50 metros de distância (somente água ou espuma de combate a incêndios).

Sendo um navio de dimensões consideráveis para a guarnição de que dispõe, foi feita uma grande aposta na automação e na quantidade de material LA portátil embarcado, sendo este um dos aspetos diferenciadores dos navios desta classe.

Sensores

- Deteção incêndios (todos compartimentos)
- Deteção alagamentos
- CCTV espaços de máquinas
- Temperaturas compartimentos
- Termómetros fronteiras compartimentos risco

Combate Alagamentos

- 8 ejetores fixos (redundantes 2 a 2)
- 3 bombas submersíveis fixas (casas de máquinas)
- EPI e diverso material portátil

Extinção Incêndios – Sistemas Fixos Automáticos

- Água pulverizada Watermist (todos compartimentos)
- Interior quadros elétricos (Fire Trace)
- Fritadeiras cozinha (Amerex)

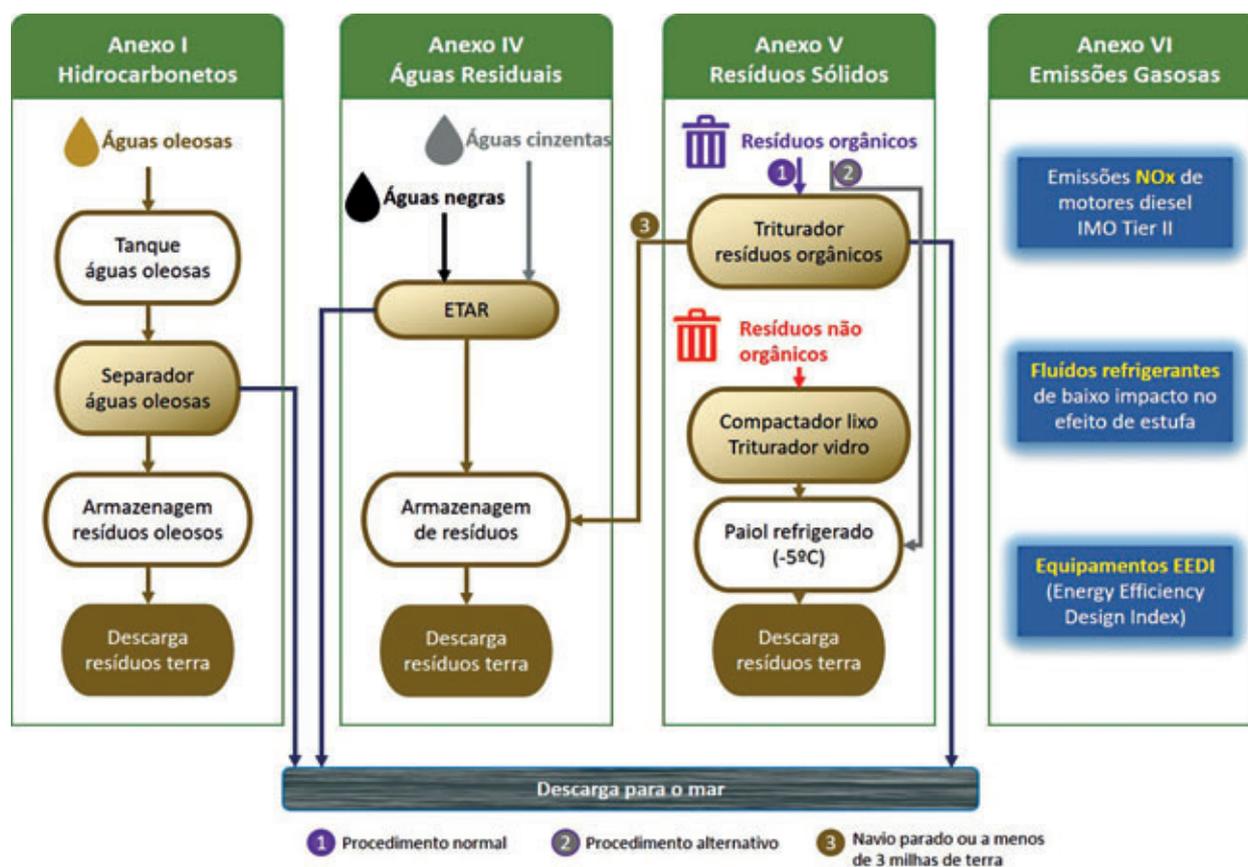
Sistemas Fixos Manuais

- Sistema CO2: casas de máq., quadros elétricos, paiol tintas
- Alagamento dos porões com tapete de espuma
- Sprinklers paióis de material explosivo
- Canhões de água (2AV + 1 AR)

Ar Respirável

- 1 eletro + 1 moto compressor de ar respirável (340 bar)
- Circuito fixo ar respirável
- 3 estações de carregamento de garrafas (1 AV + 1 MN + 1 AR)

Sistemas LA



Aspectos ambientais considerados e sistemas de tratamento instalados

ASPETOS AMBIENTAIS

No que concerne aos aspetos ambientais, os navios foram projetados e equipados para cumprirem com os requisitos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78), incluindo as alterações que tenham entrado em vigor até à data de assinatura do contrato de construção. No que releva, estão em causa o Anexo I, referente à poluição por hidrocarbonetos, o Anexo IV, relativo ao tratamento de águas residuais, o Anexo V, que aborda o tratamento de resíduos sólidos, e o Anexo VI alusivo às emissões gasosas. Os NPO estão equipados, por navio, com um separador de águas oleosas, uma Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR) e diversos equipamentos para triturar ou compactar resíduos sólidos orgânicos e não orgânicos.

Houve ainda outras preocupações ambientais patentes no projeto, como é o caso da utilização da água de refrigeração dos motores diesel principais para aquecimento de água quente potável e da água quente para o ar condicionado, situação que permite que a caldeirinha se encontre parada quando estes motores propulsores se encontram em funcionamento.

Com base nas características e valências acima referidas e com a implementação de normas internas e boas práticas ambientais, o NRP *Viana do Castelo* concorreu ao prémio Defesa Nacional e Ambiente 2014, tendo recebido uma menção honrosa e tendo-lhe sido atribuído um prémio suplementar, conforme noticiado na edição de agosto de 2016 da Revista da Armada.

COMENTÁRIOS FINAIS

Os NPO são o resultado de um projeto idealizado por portugueses, construídos num estaleiro português e operados pela Marinha para servir Portugal e os Portugueses. Desde 2011 os NPO já efetuaram² 3.462 dias de missão, 30.639 horas de navegação e percorreram 363.948³ milhas, em missões tão diversas como o apoio à

Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (FRONTEX), na Terra Nova sob a égide da *Northwest Atlantic Fisheries Organization* (NAFO), a fomentar a segurança marítima no Golfo da Guiné no contexto das missões Mar Aberto, em colaboração interagência no combate ao narcotráfico, onde se salienta o recente apresamento de uma embarcação 150 milhas a sul de Cabo Verde, entre muitas outras missões executadas nas áreas de jurisdição ou de responsabilidade direta de Portugal. Ao longo dos anos têm provado ser uma plataforma com excelentes qualidades náuticas, resistência, conforto, flexibilidade de emprego e baixos custos de operação. Sendo possível explorar todas as suas capacidades com um número reduzido de elementos da guarnição, são navios que vão de encontro ao atual constrangimento de diminuição de recursos humanos na Marinha.

Os NPO vieram e vêm substituir um conjunto de navios já abatidos (corvetas e patrulhas) e estando a aproximar-se o fim de vida útil dos que ainda estão ao serviço, torna-se premente aumentar o número de novos meios de forma a ser possível disponibilizar navios oceânicos que permitam guarnecer o dispositivo naval padrão e cumprir os compromissos nacionais e internacionais do país. Tendo sido atualizados os requisitos operacionais e técnicos da 3ª geração (NPO3S), e encontrando-se aprovado o financiamento para a construção de novas plataformas, espera-se que o respetivo programa possa ter início num futuro próximo.

Colaboração da **EQUIPA DE ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO DOS NAVIOS DE PATRULHA OCEÂNICOS**

Notas

¹ Para a 1.ª parte deste artigo ver Revista da Armada N.º 551 (MAIO 2020) pp. 17 a 20

² Dados de atividade disponibilizados pelo Comando Naval

³ A título de comparação, o perímetro da Terra no equador são 360x60 = 21.600 milhas

CARTOGRAFIA NÁUTICA FLUVIAL

DOURO E GUADIANA 1ª Parte

Na procura e garantia de novas e melhores formas de promover a segurança na navegação e o desenvolvimento sustentável, o IH tem participado ativamente em projetos que visam a dinamização do tráfego fluvial, nomeadamente o projeto "Douro's Inland Waterway 2020", para promoção da Via Navegável do Douro (VND), e o projeto "Guadiana: Património Natural Navegável", com o acrónimo GUAD20, para reabilitação da Via Navegável do Guadiana (VNG).





LEVANTAMENTOS TOPOGRÁFICOS E HIDROGRÁFICOS

No âmbito dos projetos referidos, um dos pontos identificados como essenciais foi o desenvolvimento de cartografia naquelas vias. Consequentemente, foi implementada no fólio de cartografia náutica nacional, uma Série Fluvial para navegação em águas interiores, que contempla a cobertura das vias fluviais com cartas em formato papel (CN) e em formato eletrónico (IENC).

A Cartografia Náutica fluvial (CNf) deve observar um conjunto de requisitos próprios, tanto técnicos como legais, sendo necessário ter em consideração as características das vias fluviais, as metodologias de aquisição e processamento de dados, os modelos de dados, o processo cartográfico, assim como os normativos nacionais e internacionais em vigor.

A VND, inaugurada em 1990, tem cerca de 210 Km de extensão e 5 desníveis com serviço de eclusas, permitindo a navegação desde a barra do rio Douro até Barca de Alva, sendo considerada uma das vias de comunicação, de transporte e de desenvolvimento mais importantes de Portugal.

O projeto para a definição da cartografia da VND constituiu um desafio tanto no que diz respeito à sua conceção, como à execução propriamente dita e compreendeu várias etapas relativas à aquisição de informação, à definição do canal de navegação, à elaboração dos projetos de assinalamento marítimo e à elaboração da CNf na sua expressão papel e eletrónica.

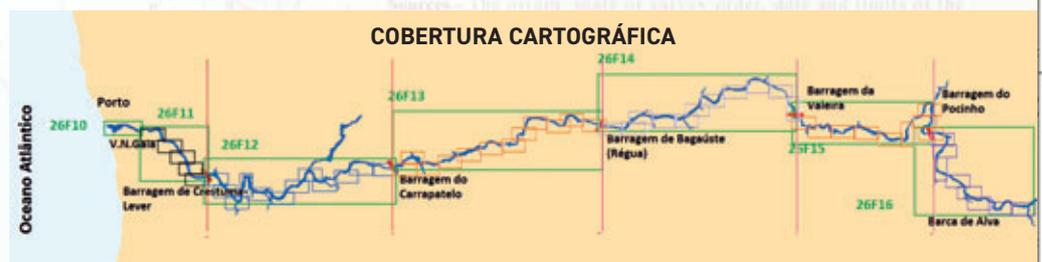
Os levantamentos topográficos e hidrográficos decorreram entre 2015 e 2018, totalizando cerca de 200 dias de trabalhos de campo, 1000 horas de sondagem nos cerca de 4000 km percorridos pelas embarcações em aquisição de dados batimétricos, constituindo a base dos restantes estudos e trabalhos.

Para além dos levantamentos, o IH participou na definição do canal de navegação e na elaboração dos projetos de assinalamento, tendo-se considerado o tipo de balizagem em função do tipo de fundo, das correntes e do risco de degradação em situações de cheia, complementada com ajudas virtuais (observáveis

em sistemas de navegação eletrónicos). O assinalamento fluvial ponderou ainda a largura do canal, a profundidade e as dimensões máximas dos navios a operar, nos regimes diurno e noturno.

FÓLIO DE CARTAS DO DOURO

O desenvolvimento da CNf teve em conta o tipo de navegação prevista, a extensão geográfica da VND, a largura do canal de navegação, a existência de eclusas e os desníveis na altimetria. O tipo e forma de representação considerou um sectionamento retangular, tendo-se projetado uma carta por albufeira (troço entre barragens) e duas para o estuário – zona compreendida entre a barra do Rio Douro e a barragem de Crestuma. A cada carta, constituída por várias folhas em quantidade variável conforme a extensão de cada troço e traçado do rio, foi atribuída uma numeração seguindo as regras internacionais, já vertidas nas regras do fólio nacional.



Tecnicamente, outros desafios se levantaram, entre os quais a identificação do conteúdo mínimo de objetos a representar, o estabelecimento e utilização de vários referenciais altimétricos ao longo da representação da VND, para reportar os valores de profundidade e das alturas disponíveis (eclusas, pontes e cabos de alta tensão), o desenho do eixo da via e respetiva quilometragem.

O fólio da VND é constituído por 7 cartas, num total de 58 folhas no seu formato papel e 54 células no seu formato eletrónico.

A execução da construção/produção da cartografia náutica fluvial decorreu entre 2017 e 2018. No início de 2019 foi publicada a totalidade das cartas constituintes do fólio em papel e, no final desse ano, foi disponibilizada gratuitamente a correspondente versão eletrónica em <https://www.hidrografico.pt/vn.douro>.

Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO

O ESTADO DE EMERGÊNCIA O TRATAMENTO CONSTITUCIONAL DA EXCEÇÃO

PARTE II – O QUADRO DE INTERVENÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS

Enquadrada que está, pela Parte I, a definição constitucional do estado de emergência e todo o regime de suspensão de alguns direitos que lhe está subjacente, importa especificar o quadro de intervenção das Forças Armadas e dos órgãos da Autoridade Marítima Nacional, relacionando-o, em especial, com o regime jurídico da protecção civil.

Contudo, face à dimensão da presente Parte, a matéria respeitante aos órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional e a sua especificidade em sede da Protecção Civil será tratada na Parte III do artigo, a publicar na próxima edição da RA.

AS FORÇAS ARMADAS NO QUADRO DO ESTADO DE EMERGÊNCIA

Estatui o nº 7, do artigo 275º, da Lei Fundamental que “As leis que regulam o estado de sítio e o estado de emergência fixam as condições do emprego das Forças Armadas quando se verificarem essas situações”, norma que importa conjugar com o definido nos nºs 2 e 7, do artigo 19º, da Constituição, nos quais se determina, expressamente, que apenas em casos de ameaça grave ou perturbação da ordem constitucional democrática ou de calamidade pública se admite desenvolver o quadro constitucional de emergência e, portanto, empenhar as Forças Armadas em missões essenciais de *segurança* no plano interno. Este empenhamento far-se-á, sempre, como estipula aquele nº 7, do artigo 19º, no respeito pelos quadros de competência e funcionamento dos órgãos de soberania.

Resulta claro das premissas legais que a capacidade de intervenção e emprego das Forças Armadas em âmbito do estado de sítio é muito mais abrangente do que aqueloutro permitido em âmbito do estado de emergência, sendo este reservado a situações em que os pressupostos justificativos da declaração se revistam de *menor gravidade*¹, cujo pressuposto, por natureza, não implica a necessidade de intervenção das Forças Armadas em âmbito funcional *fora* do seu quadro normal de emprego. De facto, os poderes que a estrutura das Forças Armadas e as autoridades militares assumem uma vez declarado o estado de sítio têm uma caracterização muito mais acentuada e profunda, ganhando, muito notoriamente, acrescidos poderes funcionais e materiais, em especial atento o que resulta do preceituado nos nºs 2 a 4², do artigo 8º, no artigo 18º, nos nºs 1 a 3, do artigo 20º e no artigo 22º, todos da Lei nº 44/86, de 30 de Setembro, na sua redacção actual³.

Interessa-nos, contudo, aferir da sua intervenção em estado de emergência.

Do conjugado do nº 2, do artigo 9º, e da alínea f), do nº 1, do artigo 14º, ambos da Lei nº 44/86, se retira que a declaração do estado de emergência deve expressamente prever o grau de reforço dos poderes das autoridades administrativas civis, mas também, se caso disso, o âmbito do apoio às mesmas pelas Forças Armadas. Ora, isto significa que têm que ser ponderados o *contexto* e o *grau* que for decidido assumir pelo Presidente da República no exercício da sua competência de declarar o estado de emergência porquanto, desde que cumpridos os requisitos constitucionais dos artigos 19º e 134º, alínea d), existirá alguma latitude na decisão, porque a circunstância que justifica a *emergência pública* pode exigir, ou não, a previsão expressa de intervenção das Forças Armadas. No Decreto do Presidente da República nº 14-A/2020, de 18 de Março, e nos que se lhe seguiram (o Decreto nº 17-A/2020, de 2 de Abril, e o Decreto nº 20-A/2020, de 17 de Abril), não se inclui esta matéria.

A decisão governamental que procede à execução da declaração do estado de emergência – respectivamente, corporizada no Decreto nº 2-A/2020, de 20 de Março, no Decreto nº 2-B/2020, de 2 de Abril e no Decreto nº 2º-C/2020, de 17 de Abril – não obstante não ter incluído qualquer especificação em sede do artigo 32º – de epígrafe *Fiscalização*, estipulou, no artigo 21º do primeiro daqueles Decretos⁴, que “O membro do Governo responsável pela área da defesa nacional assegura a articulação com as restantes áreas governativas para garantir, quando necessário, o empenhamento de pessoas, meios, bens e serviços da Defesa Nacional necessários ao cumprimento do disposto no presente decreto”. Foi, portanto, este normativo que sustentou toda a colaboração que a hierarquia das Forças Armadas decidiu, sob orientação das tutelas governamentais competentes (designadamente, a Defesa Nacional e a Saúde), promover e implementar durante os três períodos de estado de emergência que já decorreram.

É importante referir que, nos termos definidos no nº 1, do artigo 18º, da Lei nº 44/86, e em estado de emergência, o Conselho Superior de Defesa Nacional⁵ mantém-se em sessão permanente.

Em matéria de situações de excepção é, ainda, relevante suscitar a utilidade em se conjugar esta matéria com todo o quadro definidor da Protecção Civil, tal como está *construído* e definido nos artigos 1º, 3º, 8º, 19º a 30º e 59º, todos da Lei de Bases da Protecção Civil (LBPC) na redacção que lhe foi dada pela Lei nº 80/2015,



Ações de sensibilização e demonstração de procedimentos de higienização por parte da Marinha na Escola Secundária de Loulé.

de 3 de Agosto, porquanto se trata de uma actividade que tem a “finalidade de prevenir riscos coletivos inerentes a situações de acidente grave ou catástrofe, de atenuar os seus efeitos e proteger e socorrer as pessoas e bens em perigo quando aquelas situações ocorram”. É face à relevância e actualidade desta matéria, e ao seu relacionamento com o quadro de colaboração e intervenção das Forças Armadas, que nos debruçaremos de seguida.

A SITUAÇÃO DE CALAMIDADE NO QUADRO DA PROTECÇÃO CIVIL E O PAPEL DAS FORÇAS ARMADAS

Em sede do seu Capítulo I – *Objectivos e princípios* –, a LBPC está construída de molde a definir e tipificar as situações de *acidente grave*⁶ e de *catástrofe* que justificam, nos termos que a Lei enquadra e regula, a declaração da situação de *alerta*, a declaração da situação de *contingência* ou a declaração da situação de *calamidade*, que é, precisamente, a que decorre actualmente, após publicação da Resolução do Conselho de Ministros nº 33-A/2020, de 30 de Abril, que a estabeleceu nos termos previstos no artigo 19º da LBPC.

Embora constitua um sistema jurídico cuja *construção normativa* não permite, claramente, um quadro de *suspensão e restrição* de direitos⁷ da tipologia que a Lei Fundamental apenas reserva aos estados de sítio e de emergência⁸, a Assembleia da República, através do regime da LBPC – em especial, pelo nº 3, do seu artigo 9º –, estatuiu que “a situação de calamidade pode ser declarada quando, face à ocorrência ou perigo de ocorrência de algum ou alguns dos acontecimentos referidos no artigo 3º, e à sua previsível intensidade, é reconhecida a necessidade de adotar medidas de carácter excecional destinadas a prevenir, reagir ou repor a normalidade das condições de vida nas áreas atingidas pelos seus efeitos”.

As medidas tomadas em cada uma das três situações implicam um esforço de responsabilidade acrescida para todos, enquanto cidadãos e enquanto profissionais das mais diversas áreas, bem como o aumento do estado de prontidão das forças e serviços de segurança, de todos os agentes de Protecção Civil e das Forças Armadas. O artigo 6º da LBPC estatui um quadro de *deveres gerais e especiais*, no âmbito do qual (nº 3)

se define que os cidadãos e demais entidades privadas têm o dever de colaborar na prossecução dos fins da protecção civil, observando as disposições preventivas de leis e regulamentos, e devendo acatar ordens, instruções⁹ e conselhos dos órgãos e agentes responsáveis pela segurança interna e pela protecção civil e satisfazendo, prontamente, as solicitações que lhes sejam feitas pelas entidades competentes. É um preceito sucedâneo do *princípio da colaboração* estabelecido na alínea e), do artigo 5º, da LBPC, bem como uma decorrência normativa do *princípio da prioridade*, preceituado na alínea a) deste mesmo preceito.

É devido a esta necessidade absoluta de dar prevalência ao cumprimento da *prossecução do interesse público*, e face à natureza *prioritária* dos bens em causa¹⁰, que a violação do dever de colaboração pode implicar – nos termos da lei – responsabilidade criminal e disciplinar, sendo que a desobediência e a resistência às ordens legítimas das entidades competentes, quando dadas em situação de calamidade, são sancionadas nos termos da lei penal e as respectivas penas são sempre agravadas em um terço, nos seus limites mínimo e máximo.

A LBPC prevê, no seu Capítulo VI – de epígrafe *Forças Armadas* – um regime de colaboração muito claro, e que pode revestir as seis formas estabelecidas no artigo 54º, das quais se destaca, pelo contexto material inerente à situação actual, o “*reforço do pessoal civil nos campos da salubridade e da saúde, em especial da hospitalização e evacuação de feridos e doentes*”, a “*reabilitação de infraestruturas*”, e a “*disponibilização de equipamentos e de apoio logístico para as operações*”, cujo âmbito de colaboração tem sido público e muito reconhecido, quanto à ampla cooperação que as Forças Armadas têm dado designadamente no âmbito de tarefas de apoio logístico, e a realização de várias actividades desenvolvidas sobretudo em áreas sectoriais como a saúde¹¹, a educação e o apoio social e comunitário.

Este regime prende-se, directamente, com o normativo constitucional que prevê, de forma expressa, a intervenção das Forças Armadas em matéria de protecção civil, sendo este um preceito de *autorização* que permite que a lei (infra-constitucional) venha a dispor neste sentido, ou seja, atribuir às Forças Armadas competências além do que está tipificado como defesa militar da República e, bem assim, o “*satisfazer compromissos internacionais do Estado Português no âmbito militar e participar em*



Imagens: 1MAR IMS Jácome Paulino

missões humanitárias e de paz assumidas pelas organizações internacionais de que Portugal faça parte”, conforme se preceitua nos nºs 1 e 5, do artigo 275º, da Lei Fundamental. Ou seja, participar nas designadas tarefas de interesse público.

Assim, define o nº 6, do artigo 275º, que “As Forças Armadas podem ser incumbidas, nos termos da lei, de colaborar em missões de protecção civil, em tarefas relacionadas com a satisfação de necessidades básicas e a melhoria da qualidade de vida das populações (...)”, preceito que consta, igualmente, da LOBOFA¹², sendo o supramencionado Capítulo VI da LBPC a corporização normativa daquela permissão constitucional. Importa, por isso, aferir algo mais sobre o seu regime jurídico.

Nos termos do estatuído na alínea c), do nº 1, do artigo 46º da LBPC, e de acordo com as respectivas atribuições próprias, as Forças Armadas são um agente de protecção civil¹³, integrando, assim, um elenco tipificado na lei de sete entidades e âmbitos institucionais, estabelecendo aquele preceito, no nº 2, um enquadramento de colaboração próprio para a Cruz Vermelha, salvaguardando expressamente as suas funções nos domínios da intervenção, apoio, socorro e assistência sanitária e social.

Compete ao presidente da Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC), a pedido do comandante operacional nacional, solicitar ao Estado-Maior-General das Forças Armadas a participação das Forças Armadas em missões de protecção civil, estabelecendo, ainda, o nº 2, do artigo 53º, da LBPC que, a nível municipal, compete aos autarcas a solicitação ao presidente da ANPC para a participação das Forças Armadas em missões de protecção civil nas respectivas áreas operacionais¹⁴. Conforme dispõe o nº 4, nas Regiões Autónomas a colaboração deve ser solicitada pelo Governo próprio da Região aos comandantes operacionais, devendo ser dado conhecimento ao CEMGFA e à ANPC.

A LBPC define um mecanismo relevante (artigo 56º da LBPC) em termos de *autorização* de actuação das Forças Armadas, estabelecendo que são empregues “em funções de protecção civil, no âmbito das suas missões específicas, mediante autorização do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas”. Este normativo deve ser conjugado com o estatuído na alínea j), do nº 2, do artigo 11º, da LOBOFA, nos termos do qual compete ao CEMGFA, ouvido o Conselho de Chefes de Estado-Maior “definir as condições do emprego de forças e meios afectos à componente operacional do sistema de forças no cumprimento das missões e tarefas referidas nas alíneas e) e f), do nº 1, do artigo 4º”.

No contexto do que vem referido, é ainda relevante referir que um representante do Estado-Maior-General das Forças Armadas participa na Comissão Nacional de Protecção Civil¹⁵ – o órgão de coordenação em matéria de protecção civil –, que é presidida pelo Ministro da Administração Interna –, a par de representantes de outras entidades como sejam, designadamente, a Autoridade Marítima Nacional, a Guarda Nacional Republicana e o Instituto Nacional de Emergência Médica.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

CTEN TSN-JUR Susana Ramos
Consultora Jurídica da DIRJUR (DGAM)

Notas

¹ Como resulta, além do definido no nº 3, do artigo 19º, da Constituição, e do preceituado no nº 1, do artigo 9º, da Lei nº 44/86, de 30 de Setembro, o qual estipula que “O estado de emergência é declarado quando se verificarem situações de menor gravidade, nomeadamente quando se verificarem ou ameacem verificar-se casos de calamidade pública”. A redacção actual da Lei nº 44/86 tem o articulado resultante das alterações introduzidas pela Lei Orgânica nº 1/2011, de 30 de Novembro, e pela Lei Orgânica nº 1/2012, de 11 de Maio.

² Estatuem os nºs 3 e 4, do artigo 8º, da Lei nº 44/86: “3 – As forças de segurança, durante o estado de sítio, ficarão colocadas, para efeitos operacionais, sob o comando do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, por intermédio dos respectivos comandantes-gerais. 4 – As autoridades administrativas civis continuarão no exercício das competências que, nos termos da presente lei e da declaração do estado de sítio, não tenham sido afectadas pelos poderes conferidos às autoridades militares, mas deverão em qualquer caso facultar a estas os elementos de informação que lhes forem solicitados”. Como se confirma, são muito acrescidos os poderes legalmente conferidos à hierarquia das Forças Armadas.

³ Nos termos estabelecidos na alínea x), do nº 1, do artigo 11º, da Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas (LOBOFA), aprovada pela Lei nº 1-A/2009, de 7 de Julho, com a redacção que lhe foi dada pela Lei Orgânica nº 6/2014, de 1 de Setembro, compete ao Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas (CEMGFA) “Exercer, em estado de guerra ou de excepção, o comando operacional das forças de segurança quando, nos termos da lei, aquelas sejam colocadas na sua dependência”.

⁴ E, respectivamente, artigo 31º e artigo 34º dos dois Decretos que lhe sucederam quando às outras duas declarações de estado de emergência.

⁵ Bem como a Procuradoria-Geral da República e os serviços do Provedor de Justiça, para garantir o “pleno exercício das suas competências”, como se estipula no nº 2, do artigo 18º, da Lei nº 44/86. O artigo 32º do Decreto nº 2-B/2020, de 2 de Abril, ressalva expressamente, em matéria de acesso ao direito e aos tribunais, que “O membro do Governo responsável pela área da justiça articula com os Conselhos Superiores e com a Procuradoria-Geral da República a adoção das providências adequadas à efetivação do acesso ao direito e aos tribunais, para salvaguarda dos direitos, liberdades e garantias lesados ou ameaçados de lesão”.

⁶ Nos termos estabelecidos no artigo 3º da Lei, acidente grave é “um acontecimento inusitado com efeitos relativamente limitados no tempo e no espaço, suscetível de atingir as pessoas e outros seres vivos, os bens ou o ambiente”, sendo que catástrofe é o “acidente grave ou a série de acidentes graves suscetíveis de provocarem elevados prejuízos materiais e, eventualmente, vítimas, afetando intensamente as condições de vida e o tecido socioeconómico em áreas ou na totalidade do território nacional”.

⁷ Matéria que já desenvolvemos na Parte I do presente artigo.

⁸ Esta matéria, pela sua actualidade, foi recentemente muito debatida entre especialistas, sendo que parte da doutrina defende que em situação de calamidade é possível restringir alguns direitos face à superior natureza dos bens a defender e preservar e aos princípios definidos na própria Lei de Bases da Protecção Civil, designadamente no seu artigo 5º. Entendemos que, nesta matéria, não devem ser admitidas interpretações que impliquem uma extensão de aplicação dos conceitos que a Constituição definiu, pelo que, independentemente dos deveres gerais e especiais a que os cidadãos se encontram sujeitos, nos termos preceituados no artigo 6º da própria LBPC, não será, por princípio, possível restringir determinadas categorias de direitos sem que exista, no adequado, uma intervenção na sede própria de outros dois órgãos de soberania competentes. Este princípio, contudo, não prejudica o que a LBPC permite que se adopte na própria declaração da situação de calamidade, sendo que, por razões de segurança, podem ser determinados limites ou condicionamentos à circulação ou permanência de pessoas ou de veículos, ou mesmo à fixação de cercas sanitárias e de segurança; é isso mesmo que se prevê nas alíneas b) e c), do nº 2, do artigo 21º da LBPC.

⁹ Os funcionários e agentes do Estado e das pessoas colectivas de direito público, bem como os membros dos órgãos de gestão das empresas públicas, têm o dever especial de colaboração com os organismos de protecção civil, assim como os responsáveis pela administração, direcção ou chefia de empresas privadas cuja laboração, pela natureza da sua actividade, esteja sujeita a qualquer forma específica de licenciamento (nºs 2 e 3 do artigo 6º da LBPC).

¹⁰ Preceitua a alínea a), do artigo 5º, da LBPC, sobre a prioridade a conceder à actividade da protecção civil, que “deve ser dada prevalência à prossecução do interesse público relativo à protecção civil, sem prejuízo da defesa nacional, da segurança interna e da saúde pública, sempre que estiverem em causa ponderações de interesses, entre si conflitantes”. O patamar dos valores a defender e preservar no âmbito da protecção civil é, pois, de grau muito elevado, sendo uma actividade pública absolutamente prioritária.

¹¹ Como sejam operações de limpeza e desinfecção de escolas, instituições e lares, e múltiplas acções de aconselhamento técnico.

¹² Na alínea f), do nº 1, do artigo 4º, da LOBOFA.

¹³ Já o eram no âmbito da primeira Lei de Bases da Protecção Civil, aprovada pela Lei nº 113/91, de 29 de Agosto, tal como se estabelecia na alínea c), do artigo 18º, não havendo, contudo, um capítulo especificamente dedicado ao quadro de intervenção das Forças Armadas como passou a existir a partir da LBPC de 2006.

¹⁴ Contudo, em caso de manifesta urgência, os presidentes das câmaras municipais podem solicitar a colaboração das Forças Armadas directamente aos comandantes das unidades da respectiva área, dando conhecimento de tal pedido ao presidente da ANPC ou ao presidente do Serviço Regional territorialmente competente quando o município em causa se localizar no Continente ou nas Regiões Autónomas, respectivamente. No nº 6, do referido artigo 53º, a Lei de Bases tipifica quais os casos de manifesta urgência, estipulando que são “aqueles em que a gravidade e dimensão do acidente ou catástrofe e a necessidade de actuação imediata não são compatíveis com o normal encaminhamento do pedido através da cadeia de comando prevista nos nºs 1, 2 e 4”.

¹⁵ Nela têm assento: a) um representante de cada Ministério; b) um representante de cada Governo Regional; c) o presidente da ANPC; d) um representante da Associação Nacional dos Municípios Portugueses e da Associação Nacional de Freguesias; e e) representantes da Liga de Bombeiros e da Associação Nacional de Bombeiros Profissionais.

TRAMBOLHÃO



PAULO GUEDES 2020

A viagem de instrução na “Sagres” já ia longa. Ainda para mais os portos escalados tinham ficado longe daquilo que a imaginação dos cadetes considerava como o prémio de final de ano que merecia por direito natural. Para agravar, as tiradas entre portos foram quase todas compridas.

A “Sagres”, independentemente de ser uma bela barca, é um navio muito trabalhoso, mormente para os cadetes. Os dias dividem-se entre aulas, baldeações, pinturas, limpezas de amarelos, fainas de mastros, para além dos inevitáveis quartos. Para os cadetes da classe de Marinha ainda haviam os infundáveis crepúsculos, com as observações de estrelas seguidas de cálculos intermináveis para a determinação do ponto. Como estávamos no Verão, não é difícil adivinhar que o crepúsculo matutino se fazia bem cedo pela madrugada, e o vespertino bem tarde. Além disso, como veleiro que é, a maioria das tiradas foram feitas à vela. Ora, para um veleiro navegar bem, precisa de vento. Vento foi o que naquela viagem de instrução quase não se viu, pois entre a passagem pela latitude das calmarias na ida e regresso de Cabo Verde, e a escala nos Açores, mesmo no olho do respectivo anticiclone que naquela altura do ano por ali assenta arraias, a maior parte do tempo o pano estava pendurado. A nadar navegávamos mais depressa que o navio.

A pasmaceira começava a tomar conta da guarnição. Nem o futebol de convés¹ ou o totomilhas² serviam de grande consolo para

os nossos infortúnios. O cansaço fazia os seus estragos, aliado ao desespero de olhar para uma carta de pequena escala em que os pontos ao meio-dia quase estão em cima uns dos outros.

O bicho cadete é naturalmente propenso para o disparate, mas as condições em que se encontrava, na fase final desta viagem de instrução, era particularmente propícia à sua proliferação. E o mesmo não se fez esperar.

O cadete C. ao marcar o ponto do meio-dia, deu em reparar mais detalhadamente na batimétrica, constatando que a profundidade no local era superior a 5000 metros.

Vai daí, do alto da sua sapiência diz:

– Eh pá! Já repararam no trambolhão que dávamos se o mar desaparecesse de repente?



Mamede Alves
CFR

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

Notas

¹ Jogo de futebol em que as bolas são feitas de meias e o campo é o poço do navio, sendo necessário contornar o mastro grande.

² Concurso feito entre a guarnição e que consiste em tentar adivinhar a quantidade de milhas percorridas entre as 12 horas de um dia e as 12 horas do dia seguinte.



DEFINIÇÃO

A fibrilhação auricular (FA) consiste num ritmo cardíaco anormal que se caracteriza por batimentos rápidos e irregulares das aurículas. As aurículas são as duas cavidades do coração que se localizam acima dos ventrículos, dos quais são separadas por válvulas. A sua função é receber o sangue que chega ao coração pelas veias e enviá-lo para os ventrículos num movimento chamado sístole e que não é mais que a contração simultânea de todas as paredes das aurículas. Ao receber o sangue, os ventrículos também vão contrair, bombeando o sangue para fora do coração, para as artérias.

Quando a contração das aurículas não é rítmica e coordenada, como acontece na FA, o sangue que está dentro das mesmas circula de forma turbulenta e com velocidades lentas e, em consequência, o sangue não é bombeado de forma eficiente para os ventrículos. Ao haver um enchimento ventricular deficiente perde-se cerca de 20% do débito cardíaco (volume de sangue bombeado pelo coração num minuto).

A FA pode ser paroxística (os episódios de arritmia resolvem-se espontaneamente), persistente (arritmia prolongada, mas também possível de reverter) ou permanente (quando não há retorno ao ritmo normal).

EPIDEMIOLOGIA

A prevalência de FA aumenta com a idade pelo que, com o aumento da esperança média de vida, aumentou também a percentagem de pessoas afetadas, sobretudo nos países desenvolvidos. Em Portugal a prevalência de FA é de 12,4% acima dos 40 anos (João Primo et al., 2017). É mais frequente em homens do que mulheres e cerca de 50% das FA são permanentes, 25% paroxísticas e 25% persistentes.

FATORES DE RISCO

São fatores de risco para desenvolver FA a idade avançada, hipertensão arterial, doenças valvulares cardíacas, doença coronária, insuficiência cardíaca, miocardiopatia, cardiopatia congénita, obesidade, dislipidemia, diabetes, doença pulmonar obstrutiva crónica, apneia do sono, hipertireoidismo, alcoolismo e tabagismo. No entanto, metade dos casos não estão associados a qualquer um destes riscos.

COMPLICAÇÕES

A FA ao fazer com que o sangue que entra para as aurículas não seja bombeado de forma eficiente para os ventrículos, pode levar a que o sangue dentro das aurículas coagule. Caso se formem coágulos, estes podem ser arrastados pela corrente sanguínea e alojar-se em qualquer artéria. Uma situação grave que pode ocorrer é os coágulos alojarem-se numa das artérias que irrigam o cérebro causando um Acidente Vascular Cerebral (AVC). A FA é responsável por 15% dos AVC.

Está, também, bem demonstrada a relação entre a FA e a insuficiência cardíaca e as síndromes demenciais.

MANIFESTAÇÕES CLÍNICAS

As manifestações clínicas podem ser muito diversas. Há doentes que são muito sintomáticos e recorrem repetidamente a urgências hospitalares por palpitações (normalmente isto acontece quando a FA é paroxística). Noutros doentes as manifestações evoluem de forma insidiosa e silenciosa, mantendo-se sem diagnóstico, até que uma complicação se desenvolva ou que seja detetada em exames médicos de rotina. Outros sintomas podem ser: síncope (desmaio), tonturas, dispneia (falta de ar), cansaço e precordialgia (dor no peito).

DIAGNÓSTICO

Cerca de 35% dos doentes portugueses com FA desconhecem ter essa arritmia.

Para além dos sintomas que o doente possa apresentar, a suspeição de FA pode levantar-se quando numa consulta médica se detetam irregularidades na auscultação cardíaca e na avaliação do pulso. A confirmação diagnóstica é feita por exames complementares de diagnóstico, nomeadamente por eletrocardiograma (ECG) ou monitorização eletrocardiográfica de 24 horas (holter).

TRATAMENTO

O tratamento depende da patologia coexistente e da idade do doente.

Devido ao risco de formação de coágulos a prioridade na FA é o doente iniciar medicação anticoagulante. Apenas os doentes com baixo risco de AVC (avaliado por tabelas validadas para o efeito) podem ser excluídos desta medida terapêutica. Os recomendados atualmente são os novos anticoagulantes orais que estão associados a uma proteção maior e mais constante, bem como a um menor risco hemorrágico. Além disso, não exigem a realização de análises periódicas de controlo.

Outra medida terapêutica é tentar que o coração volte ao seu ritmo normal (ritmo sinusal), usando-se para esse efeito medicamentos antiarrítmicos. Em situações de emergência esta conversão ao ritmo sinusal pode também ser feita com um procedimento chamado cardioversão elétrica. Em doentes selecionados, numa fase precoce da doença, pode tentar-se a ablação (aplicação de ondas de rádio de alta frequência, através do uso de cateteres, em focos que originam a FA).

É importante nos doentes com FA permanente, em que o controlo do ritmo não é conseguido, atuar no controlo da frequência.



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

COVID-19

A PREVENÇÃO É A CHAVE
PARA A NORMALIZAÇÃO



MEDIÇÃO DE TEMPERATURA

MANTER PORTAS ABERTAS



USO DE MÁSCARAS

MATERIAIS DESCARTÁVEIS



HIGIENIZAÇÃO DAS MÃOS

DESPORTO AO AR LIVRE

EVITAR ATIVIDADES DESPORTIVAS COLETIVAS



DISTANCIAMENTO SOCIAL

REUNIÕES À DISTÂNCIA



AMBIENTES AREJADOS

EVITAR AR CONDICIONADO

DESPORTO

42º CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE CORTA-MATO (2020)



Decorreu nos dias 5 e 6 de março o 42º Campeonato Nacional Militar de corta-mato. Esta competição, que foi organizada pela Marinha – CEFA, teve como cenário de realização a mata da Base Naval de Lisboa e contou com a participação de 148 atletas dos escalões feminino e masculino, em representação da Marinha, Exército, Força

Aérea, Guarda Nacional Republicana e Polícia de Segurança Pública.

Este evento foi organizado em dois percursos – curto e longo, com uma distância de 5 km e 11 km, respetivamente. Salienta-se o facto de ter sido realizado também um outro percurso extracompetição, de 1000 metros, designado de *sprint*.

Class. Escalão	NII	Posto	Classe	Nome	Delegação	Tempo
Corta-mato Curto – escalão veteranos I feminino						
1º	2100871	GUARDA PR.		Marisa Vieira	GNR	19:00,9
2º	7303999	1SAR	CAV	Maria Pinto	EXE	19:11,9
3º	2070267	Guarda		Vera Bernardo	GNR	21:10,8
Corta-mato Curto – escalão veteranos II feminino						
1º	1991002	GUARDA PR.		Mónica Vieira	GNR	20:07,5
2º	9311397	1SAR	ETA	Vera Reis	MAR	22:44,9
3º	7450397	1SAR	ART	Belinda Rodrigues	EXE	22:59,2
Corta-mato Curto – escalão elite masculino						
1º	138973-E	ALFAL	PILAV	Daniel Martins	FAP	15:40,9
2º	2180619	GUARDA		João Valente	GNR	16:01,9
3º	12202610	CAP	ENG	Pedro Lopes	EXE	16:16,2

Classificação por equipas	
Prova	Equipa vencedora
Corta-mato curto feminino – escalão elite	EXE
Corta-mato curto feminino – escalão veteranos I	GNR
Corta-mato curto feminino – escalão veteranos II	EXE
Corta-mato curto masculino – escalão elite	GNR
Corta-mato longo masculino – escalão elite	GNR
Corta-mato longo masculino – escalão veteranos I	GNR
Corta-mato longo masculino – escalão veteranos II	GNR

Troféu Comissão Educação Física e Desporto Militar	
Troféu	Equipa vencedora
Troféu feminino	EXE
Troféu masculino	GNR

1º CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE TRIATLO (2020)

Realizou-se no dia 8 de março o 1º Campeonato Nacional Militar de Triatlo. Portimão foi a cidade que acolheu este evento, que se realizou em simultâneo com o II Triatlo de Portimão.

Participaram nesta competição um total de 28 triatletas distribuídos pelas delegações da Marinha (4 masc. e 1 fem.), Exército (6 masc.), Força Aérea (2 masc. e 1 fem.), Guarda Nacional Republicana (6 masc. e 2 fem.) e Polícia de Segurança Pública (6 masc.).

Todos os triatletas da Marinha demonstraram um bom desempenho, destacando-se o 1TEN MN Mendão Rodrigues, pela obtenção do 2º lugar absoluto e do 2º lugar no escalão de elite.



Colaboração do CEFA

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 234

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

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO

E-W vuln. S joga 6♠ recebendo a saída a R♥. Analise atentamente as 4 mãos e encontre a linha de jogo para S cumprir o seu contrato.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 234

O corte no morto da carta de saída, os trunfos 3-1, 4-2 e a D♠ mal colocada obrigam a que se procure uma linha de jogo que permita formar estas distribuições desfavoráveis. Você apresentará-lhes uma solução, admitindo que outra ou outras possam existir, o que constituirá um bom exercício para encontrar as. Vejamos o desenvolvimento que se propõe: corta a saída e joga V para D de E e ganhar uma entrada na mão com o 10 se necessário; o ataque mais natural será A para obrigar a outro corte. V para D de E e ganhar uma entrada na mão com o 10 se necessário; o ataque mais natural será A para obrigar a outro corte. O resultado será o mesmo, conforme pode exercitar, desde que tenha feito a 2ª jogada como propus; joga R de trunfo, vem à mão no R♥, tira o último trunfo, bate o 10♦ e vai ao morto no A♥ para baldear as duas ♠ no A♥.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 16



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

Word Search - Ropes

- FILAÇA
- CORDÃO
- CORDAME/MASSAME
- COCHA DE CABO
- MERLIM
- BITOLA

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

SOLUÇÕES:

PASSATEMPO Nº 15

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

Valores da Marinha: Disciplina; Lealdade; Honra; Integridade; Coragem. *Discipline; Loyalty; Honour; Integrity; Courage.*

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 66

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 66

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CTEN M Gustavo Pedro Osório das Neves Cabrita, Comandante do NRP *Figueira da Foz* • CTEN M Hugo Miguel Paciência da Silva, Comandante do NRP *Viana do Castelo* • 1TEN M Ricardo Gabriel Simões, Comandante do NRP *Argos*.

RESERVA

• SMOR V Pedro Lúcio Loureiro Justo • SAJ M António Miranda Pinto • CMOR TFH António José Rodrigues Alves.

FALECIDOS

• 13349 VALM M REF Jacinto Ribeiro Gomes Rosa • 69446 CMG EMQ REF Armando Martins Nabais • 63264 CMG MN REF Joaquim Manuel Simas Abrantes • 511658 SMOR FZ REF Alexandre dos Santos Gonçalves • 67573 SCH R REF António dos Santos Cardoso • 229449 SAJ M REF João dos Santos • 338653 SAJ M REF António da Mota Gomes • 327453 SAJ M REF Alexandre Nunes Capucho • 99742 SAJ CE REF Manuel Francisco Pinto • 478257 1SAR CM REF Manuel Colaço Pedro • 2873 1SAR ETS REF Júlio Armando de Almeida Patinha • 477057 1SAR TF REF António Ventura Marques • 36007757 FAROLCHEFE QPMM APO António Henriques Craveira.

POEMA

SAGRES

*Desde o içar da bandeira ao alar dos cabos,
O gritar das tempestades ao abraço das chuvas,
O brilhar do arco-íris ao carregar das velas;*

*Desde o velejar pelas águas,
Numa relação entre o mar e o vento,
Onde o vento beija o mar,
E a Sagres a testemunha deste amor;*

*Desde o observar as estrelas,
Que a todos encanta com a sua beleza,
Como se fosse o canto duma bela sereia,
Que é o som hipnótico da alma apaixonada!*

*Desde a alvorada ao calar do dia,
Sagres, inspiração para poesia,
Cortando cada gota dos oceanos,
Viajando pelos mares na instrução dos Cadetes,
Orientados por uma guarnição experiente,
O que faz da formação excelente;*

*Sagres
Considerada a Escola de Cadetes
Onde eles vivem a realidade do trabalhar em equipa
Que faz o esforço de todos potentes!*

*Sagres que é também o representante cultural,
Só tu representas bem Portugal,
Só tu, Sagres, levas ao mundo o esplendor de Portugal,
Sagres tu és Portugal.*

Avelino Lima
CAD M



Foto SMOR L. Almeida de Carvalho

CONCURSO DE FOTOGRAFIA



Operações de voo
Foto NRP Corte Real



Entre balsas e baleeira
Foto NRP Sagres

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

Travessa S. João da Praça, 4
junto ao Jardim do Tabaco

