

Nº 575 • ANO LII
JULHO 2022 • MENSAL • € 1,50

Revista da **ARMADA**



INICIATIVA MAR ABERTO 22.1

FORÇA NACIONAL DESTACADA

COMEMORAÇÕES
NO RIO DE JANEIRO
TAAS

CADETES DA EN
DESCEM RIO LIMA

TROÇO INTERNACIONAL
RIO MINHO

Quarta de Véspera

LIVROS DE HONRA

Em alguns navios da Armada sói haver, à guarda dos respetivos Comandantes, um “Livro de Honra” (LH) onde os visitantes VIP eram convidados a escrever algumas palavras e assinar.

Quando, a bordo, havia oficial, sargento ou praça com talentos de desenhador, era chamado a abrilhantar a página do dito LH que seria escrita pelo próximo visitante / convidado VIP.

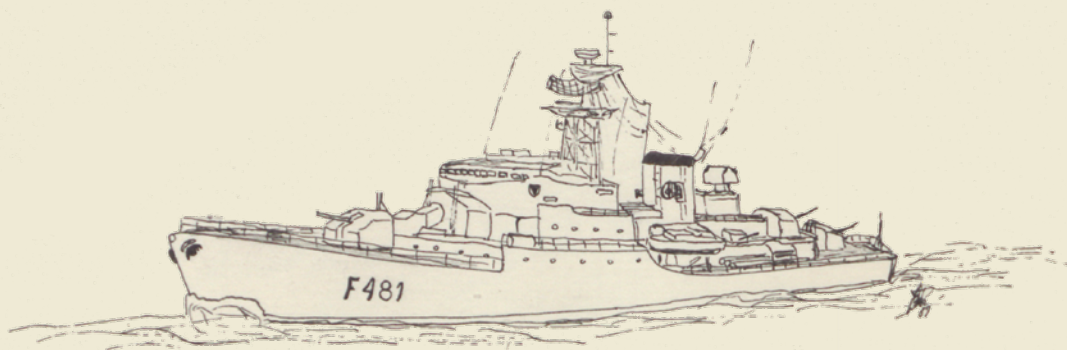
A RA dá agora início, nesta rubrica, à reprodução dessas páginas, identificando quando possível os autores das ilustrações.



Handwritten signature in blue ink, possibly reading "Garcia Belo".



Handwritten signature in blue ink, possibly reading "Walter Bidermann".



LH do NRP *Hermenegildo Capelo* (fragata F481, 1968-2004).

Autor dos desenhos – então 1TEN EMQ Garcia Belo.

Motivo – À chegada a um porto – neste caso Zeebrugge – o oficial general Comandante da Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT ou SNFL) oferecia às “forças vivas” locais um almoço num dos navios da força – página 1 de 2 páginas.

SUMÁRIO

- 02** Quarto de Vigia

- 04** 10 de Junho. Dia das Forças Armadas em Braga

- 05** Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas. Discurso do Presidente da República no 10 de Junho

- 08** Iniciativa Mar Aberto 22.1 – Força Nacional Destacada (Incluindo NRP *Viana do Castelo*)

- 15** Direito do Mar e Direito Marítimo (33)

- 22** ATLANTIC POLEX.PT 2022

- 24** Por onde andamos?

- 26** Marinha Portuguesa em Selos

- 28** Conferencia IDEIA 2022. Relevância do espaço para as operações marítimas e economia azul

- 30** Guerra no Pacífico – A batalha das Ilhas de Santa Cruz

- 31** Estórias (81)

- 32** Saúde para Todos (97)

- 33** Quarto de Folga

- 34** Notícias Pessoais / Convívios

- 35** Concurso de Fotografia

- CC** Marinha Portuguesa em Selos (I)

TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL COMEMORAÇÕES NO RIO DE JANEIRO

10



12 CADETES DA ESCOLA NAVAL REALIZAM EXERCÍCIO DE REMO EM BOTES NO RIO LIMA



EXERCÍCIO DA SOBERANIA DO ESTADO NO TROÇO INTERNACIONAL DO RIO MINHO

18



Capa

Almirante CEMA apresenta potencialidades do sistema aéreo não tripulado AÇOR, em Luanda.



Revista da ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 575 / Ano LII
Julho 2022

Revista registada na ERC
Registo nº 127719
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG M Fernando Manuel Carrondo Dias

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SCH C Luís Fernando Pereira de Oliveira

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
What Colour Is This?
wcit.pt
info@wcit.pt
TI: +351219267950

Tiragem média mensal:
3700 exemplares

10 DE JUNHO

DIA DAS FORÇAS ARMADAS EM BRAGA



Braga foi, este ano, palco das comemorações do 10 de junho, presididas pelo Presidente da República. Os Bracarenses associaram-se e deixaram-se envolver pelas comemorações do Dia de Portugal, de Camões, das Comunidades Portuguesas e das Forças Armadas, participando nos vários eventos e atividades agendadas e, sobretudo, na Cerimónia Militar do dia 10 na Avenida da Liberdade.

Rol não exaustivo dos eventos:

- 02JUN – Conferência “Portugal e as Forças Armadas” na Escola de Economia e Gestão da Universidade do Minho, para alunos do ensino superior.
- 06/09JUN – Programas de divulgação “Alista-te por um dia” no Regimento de Cavalaria 6, para alunos do ensino básico.
- 06/12JUN – Exposição de meios e capacidades militares na Praça da República. Incluía a realização de experiências de mergulho.
- 07, 08, e 10JUN – Concertos pelas Bandas militares na Praça da República.
- 08JUN – Programa de divulgação “Cidadania e Forças Armadas” nas Escolas Secundárias Alfacoop e Maximinos, para alunos do ensino secundário.

– 09JUN – Concerto da Banda militar conjunta no Theatro Circo. A Cerimónia Militar do dia 10 incluiu, além dos discursos do presidente da comissão organizadora das comemorações, Professor Dr. Jorge Miranda, e do Presidente da República¹, Professor Dr. Marcelo Rebelo de Sousa, honras militares, uma cerimónia de homenagem aos mortos, desfile das forças em parada e cumprimentos de antigos combatentes.





Nos 11 anos anteriores à revolução de 25 de abril de 1974, soía realizar-se uma grande Cerimónia Militar na Praça do Comércio (Terreiro do Paço), em Lisboa, a 10 de junho. Essa Cerimónia constituía o ponto alto das comemorações do Dia de Camões, de Portugal e da Raça; nela eram impostas condecorações por feitos em combate no Ultramar.

Depois de abril de 1974, as comemorações do 10 de junho deixaram de incluir qualquer cerimónia militar. Em 2003, através de uma Resolução do Conselho de Ministros (RCM) de 7 de fevereiro, foi “instituído o Dia das Forças Armadas, cuja celebração ocorrerá a 24 de junho², data em que se evocam os aniversários da Batalha de São Mamede e do nascimento do Condestável D. Nuno Álvares Pereira”.

Porém, mesmo sem a revogação da referida RCM, a celebração das Forças Armadas voltou a estar associada ao Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas.

Em Lisboa, fundeado frente ao Palácio de Belém, o NRP *João Roby* participou nas comemorações efetuando 19 tiros de salva frente a Belém, na manhã de 10JUN.



Notas

¹ Transcrito nas páginas 5 a 8 desta edição da RA.

² Segundo a RCM, “as cerimónias e atividades do Dia das Forças Armadas realizam-se no sábado imediato posterior a 24JUN, sempre que a mesma não coincida com este dia da semana”.



Presidência da República



Discurso do Presidente da República

Portugueses,

Braga recebe hoje, muitos anos depois, de novo, o 10 de junho, o Dia de Portugal, de Camões, das Comunidades e das Forças Armadas. O dia do Povo Português!

Porque Portugal é o seu povo. Camões cantou esse povo, as comunidades são o povo espalhado pelo mundo, as Forças Armadas são povo armado para servir Portugal.

É justo e natural que Braga, o Minho, celebrem o nosso povo, como tão eloquentemente o ilustrou a magistral oração do mestre de vida, Professor Jorge Miranda.

Porque aqui, bem junto de onde estamos, a Sé de Braga, a primeira das Espanhas constituiu, sem o saber, um pilar essencial da nossa portugalidade. Muitos, muitos séculos antes de haver Portugal! Porque aqui, neste Minho, onde nos encontramos,

irrompeu a aventura coletiva de nos separarmos do reino de Leão, de nos apartarmos dos nossos irmãos galegos, de arrancarmos do galaico-português para a nossa língua do futuro, de sediarmos cortes em Braga, mas também em Guimarães, de avançarmos para o Sul, de nunca mais pararmos na nossa afirmação nacional.

E o povo sempre presente. Presente na sua fé cristã, mas também abraçando outras fés e a liberdade de ter ou não fé. Uma e outra realidade que sofreu durante tanto tempo, presente naquele templo primeiro de dar a sua vida pelos seus suseranos, pelo seu rei, pela sua independência. Presente nos seus municípios, que nasceram diversos, nos usos e nos forais, antes de serem submetidos ao poder político central.

Sempre, sempre presente o povo! Porque se é verdade que os seus soberanos, os seus líderes, os seus chefes, encheram também páginas da nossa história, não é menos que sem o povo,

10 DE JUNHO



sem a arraia-miúda de que falava Fernão Lopes, não teria havido o Portugal que temos, porque foi esse povo quem morreu, aos milhares na conquista do território. Partiu em cascas de noz, pelos oceanos para o desconhecido. Ficou espalhado um pouco por todo o universo e deixou língua, alma e saudade das raízes. E ainda esteve, nos momentos decisivos, para podermos vir a ser o que somos, desde os combates no século XIV e XVII pela nossa independência e pela nossa restauração.

Portugueses e que ano este, de 2022, para evocarmos o nosso povo – o povo português – já não apenas da história antiga, na história de anteontem, mas na história de ontem e de hoje. Há duzentos anos, em 1822, a soberania nacional, que antecedeu a soberania popular, passava a ser a fonte do poder do Estado português.

Portugal continuava a ser monarquia, uma monarquia à qual devíamos séculos e séculos da nossa pátria, mas a nossa monarquia, em que o rei passava a basear o seu poder na soberania da nação. E uma Constituição escrita, votada por eleitos de uma parte dessa nação, limitava os poderes do rei, consagrava direitos pessoais e políticos, começava uma nova idade na nossa vida coletiva. Celebramos, este ano, dois séculos desse passo fundamental para o reconhecimento do nosso povo, do seu papel nacional.

Em 1822, também, proclamava a pátria irmã do Brasil, a sua independência, pela voz do filho mais velho do rei de Portugal, nomeado regente em nome da sua pátria de origem e que assumiu a luta libertadora inscrita em raízes anteriores a 1500, mas, sobretudo, na vontade de passar a ser um Estado soberano,

com unidade territorial, com um sentimento de pertença a uma nova pátria, no sacrifício de heróis como lendário Tiradentes.

Celebramos, este ano, dois séculos do começo do fim do nosso império colonial. Partilhando o júbilo dos nossos irmãos do outro lado do Atlântico, como outro passo do nosso povo que se desdobrou em dois: o povo brasileiro e o povo português. Com a naturalidade do que era inevitável e portador de futuro, criando reencontros fraternos, como foi a nossa emigração e tanta ida, aqui do Minho, no final do século XIX para o Brasil ou no começo do século XX ou agora, nos anos 70 do mesmo século XX e mais tarde, a imparável imigração brasileira dos anos 90, até hoje.

Cento e oitenta anos mais tarde, em 2002, renascia como Estado independente Timor-Leste, depois de mais de um quarto de século de combate heroico, no qual o povo português esteve todo, mas mesmo todo, a 100%, não a 70, a 80, a 90 ou 95 por cento. Esteve a 100 por cento unido ao povo timorense, apoiando na diplomacia, na política, nas instituições sociais, mas também chorando no massacre do cemitério de Santa Cruz, vibrando com o referendo, cruzando mares com o Lusitânia Expresso, rezando, conduzindo ações não religiosas ou confessionais, vestindo-se branco por todo o país, dando-se as mãos nas ruas de Portugal.

Celebramos este ano duas décadas desse triunfo, mais perto do que nunca dos irmãos timorenses e novamente, o nosso povo presente a viver esses momentos redentores no que foi o fim, do fim do Império. Sortilégio do destino celebrado no mesmo ano em que se celebra o começo do fim do Império com a independência do Brasil.

Portugueses, a unir tudo isto, sempre o povo. O povo português! Porque já o lembrei em 25 de abril, a nossa pátria é história,



é memória, é língua, é alma, é sucessos e fracasso, heróis, líderes, em monarquia como em República, mas é muito mais do que isso... é povo! É povo com séculos de raízes! Mais povo que se juntou a nós, antontem, ontem ou hoje! Povo que vive neste arquipélago feito de um retângulo de terra e dois outros arquipélagos compostos de ilhas variadas e aos quais devemos ainda mais, esse nosso mar que é muito maior que a nossa terra.

É o povo, e a ele que devemos tanto, mas tanto, neste ano em que somos centro do mundo dentro de quinze dias, na cimeira dos oceanos, que só é possível em Portugal, porque o mesmo povo português escolheu o oceano como seu destino.

São os milhões e milhões de portugueses de carne e osso que fizeram Portugal, que fazem Portugal, que farão Portugal. Foi o povo português, que deu o que tinha e o que era, sempre por Portugal. Foi o povo português que cruzou oceanos e fez dos oceanos a nossa nova terra de futuro. Foi o povo português que viu começar a ser reconhecido, há duzentos anos, em 1822, um novo papel na vida nacional.

Foi o povo português que ajudou a criar “Brasis” ou a restaurar “Timores-Leste”. É o povo português, que aprende e reaprende a receber irmãos, vindos das Áfricas, das Américas, das Ásias, do Pacífico. Africanos, irmãos na língua, depois brasileiros, depois europeus de Leste, depois asiáticos e africanos não falando português, há pouco afegãos, agora de novo ucranianos ou vindos da Ucrânia. É o povo com armas que faz e quer fazer a paz, em Moçambique, na República Centro-Africana, no Mali, no Golfo da Guiné, no Mediterrâneo, na Lituânia, na Roménia.

É o povo português, que tudo isso e muito mais faz, resistindo a pandemias globais, a crises mundiais e nacionais, construindo impérios com menos de um milhão de pessoas e depois de acabados esses impérios, deixando pedaços de si, tantas vezes os mais corajosos, os mais sonhadores, os mais resistentes em todos os cantos da Terra.

Este povo que tão depressa e bem sonha, que aprendeu a viver em democracia, apesar de séculos de monarquia absoluta, depois de períodos de ditadura, de uma longa ditadura até há tão pouco. Este povo que ainda há semanas abracei em Timor-Leste, abraçando também o povo timorense. Este povo que dentro de semanas abraçarei no Brasil, no filho e na neta, que como os outros netos estão lá fora e como milhões de pais, irmãos, filhos e netos, de tantos de vós e que quanto mais longe estão, mais portugueses ficam. Este povo, como minhoto que me fez lembrar o meu avô António que partiu de Pedraça em 1881. Miúdo, com um irmão, chamando depois os outros irmãos para fugirem da crise nas terras de Basto para essa nova pátria chamada Brasil, um de milhões e milhões e milhões que arriscaram, quando não havia ainda leis, nem acordos, nem estatutos, nem direitos de vote universais e por maioria de razão a milhares de quilómetros da Terra Natal.

É o povo português a razão de sermos o que somos e como somos, de sermos Portugal. Viva o povo português! Vivam os portugueses de ontem, de hoje e de sempre, onde quer que façam Portugal! Viva o nosso querido Portugal!



Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa



Foto SAU A Ferreira Dias

INICIATIVA MAR ABERTO 22.1

FORÇA NACIONAL DESTACADA

(INCLUINDO NRP *VIANA DO CASTELO*)



NRP *Viana do Castelo* à esquerda e ESPS *Serviola* à direita.

O NRP *Viana do Castelo* regressou à Base Naval de Lisboa no passado dia 9 de junho, após ter concluído nova missão de dois meses no âmbito da Iniciativa Mar Aberto do Ministério da Defesa Nacional.

O Navio Patrulha Oceânico praticou os portos do Lobito e de Luanda em Angola, Malabo na Guiné Equatorial, Lomé no Togo, Bissau na Guiné-Bissau, e Mindelo em Cabo Verde, e ainda o fundeadouro de Ana Chaves em São Tomé e Príncipe.

Para além de ter contribuído para a segurança marítima no Golfo da Guiné, realce para as atividades realizadas no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa com as Marinhas e Guardas Costeiras dos países referidos e para os exercícios realizados com o ESPS¹ *Serviola*, que se encontrava igualmente na região, no âmbito do projeto-piloto Presenças Marítimas Coordenadas da UE.

MISSÃO

Para o cumprimento dos objetivos definidos, a Força Nacional Destacada (FND) constituída para a Missão Iniciativa Mar Aberto 22.1² foi composta pelo NRP *Viana do Castelo*, e por cinquenta e cinco militares, contando com os seguintes elementos adicionais à guarnição que embarcaram no navio: uma equipa de cinco militares do pelotão de abordagem do Corpo de Fuzileiros; uma equipa de dois militares do Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 2; três militares preparados para operar com veículos aéreos não tripulados, pertencentes ao destacamento da Esquadrilha de Helicópteros; e um oficial Médico Naval.

Aquando da passagem do NRP *Viana do Castelo* pelos diversos países membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, foi possível realizar, com as Marinhas e Guardas Costeiras desses países, diversos tipos de intercâmbio e troca de conhecimentos:

- Ações de treino e cooperação com os destacamentos de fuzileiros locais;
- Operações de mergulho em conjunto; e
- Ações de âmbito técnico e profissional nas áreas da eletrónica, da eletricidade, da mecânica e no âmbito das limitações e avarias.

Para além das ações no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa, foi ainda realizado o transporte de quinze toneladas de material diverso³ para apoio a diversas escolas e famílias locais.

ANGOLA

O NRP *Viana do Castelo* largou de Lisboa no dia 11 de abril. Na despedida, marcaram presença a Ministra da Defesa Nacional, Professora Dra Helena Carreiras, e o CEMA/AMN, ALM Gouveia e Melo.

Atracando no Lobito no dia 27 de abril, deu-se início a um conjunto de atividades protocolares e formativas com as Forças Armadas Angolanas nos portos de Lobito e Luanda.



PORTOS	LISBOA BNL	LOBITO ANGOLA	LUANDA ANGOLA	ANA CHAVES S. TOMÉ	MALABO GUINÉ EQUAT.	LOMÉ TOGO	BISSAU GUINÉ BISSAU	MINDELO CABO VERDE	LISBOA BNL
CHEGADA	-	27 ABR	03 MAI	10 MAI	13 MAI	16 MAI	24 MAI	30 MAI	09 JUN
LARGADA	11 ABR	02 MAI	07 MAI	12 MAI	14 MAI	19 MAI	27 MAI	03 JUN	-

Durante onze dias o navio recebeu visitas de vários militares, cadetes e alunos das diferentes Academias, tendo-lhes sido dado a conhecer as potencialidades e as características deste tipo de navios. Realce para o embarque de oito Guarda-Marinhas Angolanos, nos trânsitos de Luanda para Lobito e de Lobito para Luanda.

Nos dois portos praticados, foram diversas as atividades levadas a cabo pelos militares da guarnição no âmbito da limitação de avarias e da mecânica, sendo de destacar a cooperação para a formação dos cadetes angolanos nas áreas da navegação e da mecânica, em Luanda.

Nos portos, foram conduzidas palestras pelo comandante do navio e pelo oficial imediato. Nessas palestras foi efetuada a divulgação dos objetivos da Iniciativa Mar Aberto e dos esforços realizados no âmbito da logística operacional para a preparação do navio e guarnição para esta missão.

Durante o período de permanência em Angola, foram prestados cumprimentos protocolares a diversas entidades de grande relevância para a manutenção das relações já existentes. A bordo receberam-se as visitas do Embaixador de Portugal em Luanda, do Cônsul português no Lobito e, no último dia, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada de Portugal.

O ALM Gouveia e Melo promoveu uma recepção a bordo para as mais elevadas entidades militares angolanas. Nesse dia houve:

- Uma demonstração de capacidades relativas à utilização de meios aéreos não tripulados;
- Uma exibição das capacidades da Unidade de Meios de Desembarque dos Fuzileiros; e
- Uma demonstração das valências da equipa do pelotão de abordagem embarcado.

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Após um mês de missão, o NRP *Viana do Castelo* chegou ao arquipélago de São Tomé e Príncipe, onde permaneceu fundeado durante dois dias.

Apesar do reduzido tempo de permanência na ilha, o navio desenvolveu diversas ações no âmbito dos acordos de cooperação bilateral, e ainda apoiou logisticamente o NRP *Zaire*, que permanece há cerca de quatro anos nesta região, no âmbito da capacitação da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe.

Para além das atividades de âmbito técnico e militar, foi ainda possível apoiar movimentos e organizações locais através da entrega de diversos materiais e brinquedos, provenientes de diversas organizações e associações de cariz solidário sediadas em Portugal.



GUINÉ EQUATORIAL E TOGO

A passagem do navio nos portos de Malabo e Lomé, respetivamente na Guiné Equatorial e Togo, ficou marcada essencialmente pelo reforço e estreitamento de laços com as autoridades locais destes países.

Realce, em Malabo, para a visita do Embaixador de Portugal na Guiné Equatorial e do Ministro da Defesa deste país ao NRP *Viana do Castelo*, acompanhados de uma comitiva da Marinha da Guiné Equatorial à qual foi providenciada uma visita ao navio e a consequente apresentação das valências da plataforma.

No porto de Lomé, a presença do NRP *Viana do Castelo* coincidiu com a do ITS⁴ “Rizzo”, com o qual foi possível promover a importância da presença marítima de navios de guerra europeus em África, por forma a garantir a manutenção da segurança e defesa no golfo da Guiné.

GUINÉ BISSAU

Durante a estadia do navio em Bissau, a guarnição foi empenhada em diversas ações no âmbito de acordos de cooperação bilateral, das quais se destacam:

- A palestra ministrada pelo Comando do Navio às autoridades militares locais;
- As palestras e exercícios ministrados pelo Serviço de Limitações e Avarias de bordo;
- O apoio técnico na área da mecânica, eletricidade e eletrónica à Esquadilha Naval guineense; e
- A instrução e o treino de técnicas de progressão interior e exterior a bordo de meios navais, para uma equipa de fuzileiros guineenses.

Para além do apoio prestado no âmbito da Defesa, é também de realçar o apoio social desenvolvido através do transporte de diversos materiais escolares, brinquedos e roupas recolhidas pela ONG ÚNICA.

CABO VERDE

No trânsito para Cabo Verde, foi possível realizar um exercício de manobras e evoluções com o navio espanhol ESPS *Serviola* que se encontrava também a patrulhar a região do Golfo da Guiné.

A 30 de maio, o navio atracou no porto de Mindelo, onde permaneceu quatro dias. Durante este período foi possível realizar diversas ações de cooperação técnico-militar com a Guarda Costeira de Cabo-Verde, nomeadamente:

- Palestras na área das limitações; e
- Apoio nas áreas da mecânica e da eletrónica a bordo o navio patrulha *Guardião* da Guarda Costeira.

CONCLUSÃO

Em sessenta dias de missão, o NRP *Viana do Castelo*, sob o comando CFR Paciência da Silva, navegou cerca de 10.000 milhas náuticas em mais de 800 horas de navegação.

O pessoal participante nesta FND, incluindo, portanto, a guarnição do navio patrulha oceânico, concluiu a Iniciativa “Mar Aberto 22.1.” e regressou a “casa” com o sentido de dever cumprido, i.e., ter levado a cabo inúmeras ações de cooperação, civis e militares no âmbito dos acordos estabelecidos no domínio da defesa com os países visitados, e ter contribuído para a segurança marítima na região do Golfo da Guiné.



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

Notas

¹ Navio da Marinha de Espanha.

² Primeiro empenhamento em 2022 no âmbito da Iniciativa referida.

³ Material oriundo de diversas ações de recolha promovidas em Portugal por instituições e organizações não governamentais.

⁴ Navio da Marina Militare, a Marinha de Guerra Italiana.



Chegada de Sacadura Cabral e Gago Coutinho à Ilha das Enxadas, Rio de Janeiro, a 17 de junho de 1922.

TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL COMEMORAÇÕES NO RIO DE JANEIRO

A épica Travessia Aérea do Atlântico Sul¹ de Sacadura Cabral e Gago Coutinho terminou no dia 17 de junho de 1922, quando o Fairey 17 amarou na Baía de Guanabara no Rio de Janeiro. A viagem concluiu-se após 11 etapas, 62 horas de voo ao longo de 79 dias, com inúmeras aventuras e contratempos que foram sendo superados devido à perseverança dos aeronautas e ao incondicional apoio que tiveram da Marinha e do povo português e brasileiro.

Para assinalar o centenário deste feito glorioso, deslocou-se ao Rio de Janeiro uma comitiva da Comissão Aeronaval para a Comemoração do 100TAAS² composta por: VALM Coelho Cândido, Vice-CEMA; TGEN Rafael Martins, Presidente da Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea; TGEN Mimoso e Carvalho, Assessor da Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea; COR Mouta Raposo, Diretor do Museu do Ar; CMG Maurício Barbosa, Chefe da Divisão de Relações Externas do EMA; CMG Silveirinha Canané, Adido de Defesa Junto à Embaixada de Portugal no Brasil; e CFR Baptista Cabral, Comandante da Esquadrilha de Helicópteros.

SEMINÁRIO INTERNACIONAL COMEMORATIVO

O programa das comemorações contou com um forte apoio e colaboração da Marinha do Brasil (MB) e da Força Aérea Brasileira (FAB). O primeiro evento - o Seminário Internacional Comemorativo do Centenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul – resultou numa parceria entre a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) e o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), e realizou-se a 21 de junho. Temas abordados:

- “Asas Portuguesas no Rio de Janeiro: 1922-2022”, pelo TGEN Mimoso e Carvalho;
- Dimensão Científica da Travessia aérea do Atlântico Sul”, pelo CFR Baptista Cabral;
- “O papel da Marinha do Brasil”, pelo VALM José Carlos Mathias (MB), Diretor da DPHDM; e
- “Primeira Travessia aérea do Atlântico Sul, Coragem e Precisão”, pelo Brigadeiro do Ar Roberto Ferreira Pitrez, Subdiretor de Divulgação do INCAER.

ILHA DAS ENXADAS

No dia 22 de junho, a comitiva da Comissão Aeronaval visitou o NAM³ *Atlântico*⁴, atual capitânia da esquadra da MB, projetado para

tarefas de controlo do mar e projeção de poder sobre terra, pelo mar e ar. Tem igualmente capacidade para executar missões de carácter humanitário, auxílio a vítimas de desastres naturais, evacuação de não combatentes e operações de manutenção de paz.

Do NAM *Atlântico*, a comitiva da Comissão Aeronaval deslocou-se para a Ilha das Enxadas, um local simbólico onde, há 100 anos, se situava a Escola de Aviação Naval e onde terminou, de facto, a Travessia. Foi aqui que ficou estacionado o *Fairey 17* até à chegada do seu navio de apoio, o NRP *Carvalho Araújo*.



Descerramento da placa comemorativa do 100TAAS no Museu do CIAW, Ilha das Enxadas.



Almoço no CIAW. Passado um século, nada se alterou na hospitalidade brasileira aos marinheiros e aviadores portugueses!...

Atualmente a Ilha das Enxadas acolhe o Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW⁵). Com o objetivo de divulgar a efeméride, enriquecer o conhecimento sobre a viagem e honrar o feito e os seus autores, a Comissão Aeronaval planeou, em conjunto com os seus congéneres brasileiros, a colocação de placas comemorativas em monumentos existentes no Rio de Janeiro. O CIAW foi o primeiro local a receber uma placa.

Como lembrança da Comissão Aeronaval, foi entregue ao CALM Lobo, Comandante do CIAW, um quadro com a foto da recepção aos aviadores portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral, no dia 26 de junho de 1922, na então Escola de Aviação Naval.

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

No dia 23 de junho, a comitiva da Comissão Aeronaval visitou o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), organização militar subordinada ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). A comitiva portuguesa, acompanhada

pelo Diretor do INCAER, Tenente-Brigadeiro do Ar Rafael Rodrigues Filho, foi recebida pelo Chefe do Subdepartamento de Administração do DECEA, Brigadeiro do Ar Fernandes Peçanha, e pelo Chefe do CGNA, TCOR Franklin Rodrigues.

Na apresentação destacou-se o histórico do CGNA, a sua evolução e missão. Outro assunto abordado foi o funcionamento do *Collaborative Decision Making* (CDM), que tem permitido que quaisquer questões sobre o tráfego aéreo sejam resolvidas com a participação dos diferentes *stakeholders*.

MUSEU AEROESPACIAL

O ciclo de eventos terminou no Museu Aeroespacial, com a visita e inauguração da exposição “*Por ares nunca d’antes navegados*”, que tem como objetivo enaltecer e elucidar o feito de Gago Coutinho e Sacadura Cabral. Estes aeronautas portugueses foram uns verdadeiros heróis - idealizadores e realizadores deste verdadeiro marco na história da aviação mundial, uma vez que, numa época ainda tão prematura para a aeronáutica, voaram de Lisboa ao Rio de Janeiro, com os recursos tecnológicos por eles desenvolvidos.

Para além do contributo para a preservação da memória do extraordinário feito dos dois oficiais da Marinha Portuguesa, esta missão contribuiu igualmente para fortalecer os laços entre as Marinhas e Forças Aéreas de Portugal e do Brasil.

ATIVIDADES PARALELAS

No dia 21, a comitiva da Comissão Aeronaval visitou o Real Gabinete Português de Leitura, que possui autênticas joias da literatura portuguesa, com destaque para.

- O manuscrito autógrafo do “Amor de Perdição”, de Camilo Castelo Branco; e
- O “Relicário da Saudade”, uma homenagem póstuma a Sacadura Cabral.

No dia 22 foram efetuadas algumas reuniões de trabalho, nomeadamente do Vice-CEMA com o Comandante do 1º Distrito Naval e do Comandante da Esquadilha de Helicópteros com o Diretor de Aeronáutica da Marinha.

No final do dia 22 assistiu-se a um brilhante concerto da Banda Sinfónica do Corpo de Fuzileiros Navais no Teatro Municipal do Rio de Janeiro, onde foi bastante referenciada a Travessia.

No dia 23 foram efetuadas visitas:

- Ao Clube Militar, onde foi inaugurada uma placa comemorativa; e
- À Escola de Guerra Naval, onde se assistiu ao lançamento do livro *The Influence of Sea Power upon the Maritime Studies*, no qual o CEMGFA, ALM Silva Ribeiro, é co- autor.

No dia 24 houve ainda oportunidade para um encontro entre o Vice-CEMA e o Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, Diretor-Geral de Navegação.



Visita da Comissão Aeronaval ao Real Gabinete Português de Leitura do Rio de Janeiro.

Colaboração do **COMISSÃO AERONAVAL PARA AS COMEMORAÇÕES DO 100TAAS**

Notas

¹ Comumente designada por Travessia ou TAAS.

² 100TAAS – acrónimo do Centenário da 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul.

³ NAM – acrónimo de Navio-Aeródromo Multipropósito.

⁴ Ex-HMS *Ocean*.

⁵ O CIAW tem como missão formar os oficiais dos diversos corpos e quadros para o exercício, na paz e na guerra, das funções previstas nas Organizações Militares da MB.

CADETES DA ESCOLA NAVAL REALIZAM EXERCÍCIO DE REMO EM BOTES NO RIO LIMA



Integrado no seu Plano Anual de Atividades – vertente de aplicação militar-naval – a Escola Naval (EN) realiza um exercício de projeção de cadetes para efetuarem a descida de um rio em Portugal Continental, com recurso a botes pneumáticos a remos e retração para a EN.

RIO LIMA 2022

A descida de um rio tem como objetivo principal proporcionar aos cadetes, futuros oficiais de Marinha, a consolidação e prática dos conhecimentos adquiridos durante as aulas de formação marinha, de comportamento organizacional, logística, organização e instrução militar. Permite-lhes, igualmente, desenvolverem e treinarem a capacidade de liderança, praticarem a camaradagem, fortalecerem o espírito de corpo, a coragem física e moral, consolidando, deste modo, qualidades de chefia e competências de liderança relevantes para o adequado desenvolvimento da carreira enquanto futuros oficiais.

Há ainda a considerar a promoção e fortalecimento da interação entre a EN e as populações do nosso País, nomeadamente através de iniciativas de âmbito desportivo e cultural.

No presente ano letivo, a escolha recaiu sobre o rio Lima, tendo nela participado 82 cadetes da EN, dois alunos convidados da Academia Militar e dois da Academia da Força Aérea.

A DESCIDA

A delegação da EN esteve presente em Ponte de Lima entre 24 e 27 de fevereiro.

A prova desportiva no Rio Lima realizou-se no dia 26, num percurso compreendido entre o Clube Náutico de Ponte de Lima, Cais da Garrida e regresso ao Clube Náutico, perfazendo um total de 14 kms. Após o sinal de partida, cada bote, guarnecido por seis cadetes, suplantou de forma sucessiva e continuada os desafios em torno de um objetivo comum, cimentando construtivamente a capacidade de liderança coletiva, o sentido de camaradagem, o espírito de corpo e a coragem física e moral de todos os participantes.

Resultados – o primeiro bote a concluir a prova era guarnecido por alunos do 3.º ano, tendo realizado a prova em 2 horas, 43 minutos e 29 segundos. Em termos de classificação geral, o 3.º ano, curso que tem como patrono “Fernão de Magalhães”, foi o vencedor.

VISITAS

No dia 25 os cadetes efetuaram diversas visitas culturais coordenadas pela Câmara Municipal de Ponte de Lima das quais se destacaram as seguintes:

– Centro Histórico de Ponte de Lima: iniciou-se a visita na Torre da Cadeia Velha, ladeada pela Cadeia das Mulheres e junto à Muralha, passagem pela Avenida dos Plátanos, pelo Passeio 25 de Abril e paragem na Torre de São Paulo. Prosseguiu-se pelas ruas históricas até à estátua da D. Teresa, terminando junto à Igreja Matriz. Finalizou-se a visita com a travessia da Ponte romana (medieval) e visita ao Parque temático do Arnado.

– Centro de Interpretação de História Militar: o Centro evidencia a importância da localização geoestratégica de Ponte de Lima, assumida desde o período romano, e narra, numa abordagem temporal, os principais episódios de natureza militar que se sucederam nesta vila histórica e no território circundante.

– Centro de Interpretação e Promoção do Vinho Verde: o Centro pretende contribuir para a promoção do Vinho Verde através da investigação e divulgação do seu lastro patrimonial, bem como para o desenvolvimento e afirmação do enoturismo na Região dos Vinhos Verdes.

– Museu do Brinquedo Português: a exposição permanente leva-nos numa viagem pelos fabricantes portugueses, desde os finais do século XIX até 1986. No primeiro andar a disposição por décadas permite ter uma noção dos fabricantes, das técnicas de fabrico, matérias-primas usadas e distribuição geográfica das indústrias portuguesas.

– Centro de Interpretação do Território: espaço museológico que não se confina ao edifício, antes convida a visitar o território, a experimentar as vivências quotidianas da população limiana, no seu mais puro ruralismo. É a porta de entrada para conhecer práticas agrícolas ancestrais, tradições singulares e testemunhos únicos.



APOIOS DAS ENTIDADES LOCAIS

O evento contou com o apoio de várias entidades de relevo da região de Ponte de Lima, o qual foi determinante para a sua realização com sucesso.

Merece particular destaque a Câmara Municipal de Ponte de Lima, que desde o primeiro momento apadrinhou a iniciativa, com dois tipos de apoios:

- Um aliciente programa de visitas culturais para toda a comitiva associada ao evento, proporcionando assim vivências que ficarão para sempre na memória coletiva de todos os participantes, potenciando a descoberta desta região, da sua história, da sua cultura e das suas gentes.

- A disponibilização, juntamente com o Centro Educativo das Lagoas, das instalações para alojamento e para as refeições, possibilitando uma redução muito significativa do esforço logístico despendido na realização do exercício.

Importa também assinalar que o Clube Náutico de Ponte de Lima, o Hospital Conde de Bertandos, os Bombeiros Voluntários de Ponte de Lima, o Comando Territorial de Viana do Castelo da GNR, o Posto Territorial da GNR de Ponte de Lima e a Esquadra da PSP de Ponte de Lima, contribuíram decisivamente para garantir capacidades relacionadas com a segurança da atividade no dia da descida do rio.

COMPONENTE SOCIAL

Decorrente da presença da EN na região, foram realizadas ações de divulgação na Escola Básica, 2.º e 3.º ciclos e Secundária de Arcozelo, na Escola Secundária de Ponte de Lima e na Escola Profissional Agrícola de Ponte de Lima, com apresentações destinadas aos alunos dos 11.º e 12.º anos de escolaridade, contando com a participação de cerca de 150 alunos.

Para marcar o encerramento da atividade, a EN confeccionou e ofereceu um jantar no Centro Educativo das Lagoas, onde marcaram presença o Vice-Presidente da Câmara, o Presidente da Assembleia Municipal, os Vereadores da Câmara Municipal, o Comandante do Comando Territorial de Viana do Castelo, o Comandante dos Bombeiros Voluntários de Ponte de Lima, o Comandante Distrital de Operações de Socorro de Viana do Castelo, a Coordenadora do Centro Educativo das Lagoas, o presidente da Associação de Pais das Lagoas, os Capitães de Porto de Viana do Castelo e Caminha, um representante do Comandante de Zona Marítima do Norte.

Foi possível reunir neste momento de confraternização vários antigos militares da Marinha e contar com a presença de representantes da Associação dos Oficiais da Reserva Naval

e da Associação de Marinheiros de Barcelos. O jantar contou ainda com a presença do canoísta olímpico Fernando Pimenta, que falou aos cadetes, motivando-os a superarem-se nas suas realizações e objetivos.

No decurso do jantar foram entregues os prémios às equipas e algumas lembranças, em forma de agradecimento pelos apoios prestados, e pela realização, com inquestionável sucesso, da iniciativa. O Comandante da EN agradeceu na ocasião, o apoio de todas as entidades e individualidades, reforçando a importância e valor destas atividades de formação militar naval.

APOIOS INSTITUCIONAIS

Importa destacar pela importância, vital, o apoio de todas as unidades da Marinha que contribuíram para a realização desta atividade da EN. Desde logo, o Corpo de Fuzileiros, através da Unidade de Meios de Desembarque, pela disponibilização dos botes, palamenta e motores para as embarcações de segurança e respetivo pessoal; a Esquadilha de Subsuperfície – Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 2, pela disponibilização da equipa de segurança; o Centro de Medicina Naval pela disponibilização da equipa de saúde e a Direção de Transportes pela disponibilização de viaturas e condutores. Em suma, as unidades das Superintendências do Material e do Pessoal, em conjunto com as do Comando Naval, foram essenciais para se realizar a atividade.

CONCLUSÕES

A descida do rio Lima representou um desafio prático de consolidação de ensinamentos militares e marinheiros ministrados na EN, Estabelecimento de Ensino Superior Público Universitário Militar. Com esforço e em segurança, remada após remada, a prova contribuiu para o reforço da capacidade de liderança individual e coletiva, do sentido de camaradagem, do espírito de corpo e da coragem física e moral de todos os participantes.

A presença desta delegação da EN constituiu, igualmente, uma oportunidade de ligação à Sociedade Civil – por um lado, aproximando os cadetes das nossas gentes, da nossa cultura e dando-lhes a conhecer a nossa geografia; por outro lado, levando os cadetes, futuros oficiais da nossa briosa Marinha, a divulgar junto das populações a missão da Escola Naval, as suas atividades, e dando a conhecer aos portugueses o seu lema “*Talant de bien faire*”.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**



TRATADO DE LIMITES ENTRE PORTUGAL E ESPANHA DE 1864, E A REGULAMENTAÇÃO DA PESCA NOS RIOS LIMÍTROFES

A definição de limites territoriais entre Portugal e Espanha tem, já, uma história de muitos séculos. De entre outros momentos relevantes neste âmbito, sublinhem-se as circunscrições territoriais com a Galiza no tempo da Rainha Tarasia no primeiro quartel do Séc. XII, o Tratado de Badajoz de 16 de Fevereiro de 1267, a carta formal de 7 de Maio de 1267 de Afonso X, o Tratado de Alcanizes de 12 de Setembro de 1297¹ e o Tratado de Santo Ildefonso de 1777, este exarado quanto à demarcação de territórios das nações ibéricas na América do Sul. Todos estes momentos envolveram disputas, direitos de conquista², concessões e reconhecimentos de facto.

ENQUADRAMENTO

Havia que proceder à formalização jurídica de soluções para questões e disputas fronteiriças, por vezes de gravíssima índole, que motivaram conflitos, instabilidade política, confrontos locais ou a persistência continuada de rixas, investidas ou actos mútuos de assalto transfronteiriço, âmbito em que os rios limítrofes não constituíram excepção.

No terceiro quartel do Séc. XIX, e fazendo-se expressa alusão a que “(...) *por não existir uma demarcação bem definida do território, nem Tratado algum internacional que a designe, e desejando pôr termo, de uma vez para sempre, aos desagradáveis conflitos que por tal motivo se suscitam em várias pontos da raia, estabelecer e consolidar a paz e harmonia entre os povos limítrofes e, finalmente, reconhecendo a necessidade de fazer desaparecer a situação anómala em que à sombra de antigas tradições feudais, têm permanecido até hoje alguns povos imediatos à linha divisória de ambos os Estados, com conhecido e comum prejuízo d’estes (...)*”, decidiram os soberanos celebrar um tratado que determinasse, além dos direitos das comunidades confinantes, os limites territoriais na linha que se estende desde a foz do Rio Minho, até “(...) *à confluência do Caia com o Guadiana*”.

Em 1855 seria criada a primeira Comissão Internacional de Limites, sendo que, face aos vários conflitos e litígios então existentes nos locais fronteiriços adjacentes ao Rio Minho, a comissão começou os trabalhos nesta zona, preparando, técnica e diplomaticamente, o futuro Tratado de Limites entre Portugal e Espanha.

O TRATADO DE LIMITES

Pelo seu enquadramento, motivações e conteúdos, o Tratado foi de significativa importância pelo seu relevantíssimo significado político – o qual, aliás, mantém até à actualidade –, tendo os processos negociais sido precedidos, nos dois países, de estudos geográficos e cartográficos pormenorizados. A 29 de Setembro de 1864, os representantes plenipotenciários dos monarcas de ambos os países assinaram, em Lisboa, o texto do Tratado, sendo que, pela parte portuguesa figuram, além do Rei, Nuno Mendonça Rolim de Moura Barreto³, e Jacinto de Silva Mengo, membro do Conselho, e chefe da primeira repartição da Secretaria de

Estados dos Negócios Estrangeiros; pela parte espanhola, além da monarca, figurava João Ximenez de Sandoval⁴ e Facundo de Goñi, ministro residente e deputado às Cortes.

Estatuía o seu artigo 1º que “*A linha de separação entre a soberania do Reino de Portugal e a do Reino de Hespanha, começará na foz do rio Minho, entre o districto portuguez de Vianna do Castelo, e a província hespanhola de Pontevedra, e se dirigirá pela principal veia fluída do dito rio até à confluência do rio Barjas ou Trancoso*”, e o seu articulado segue, em 31 artigos, uma rigorosa e pormenorizada definição de extremas e limites, prevendo-se a existência de marcos em toda a extensão da linha de fronteira⁵, sendo que na sua colocação estariam presentes delegados dos municípios de ambos os países, com respectivo interesse nos locais em questão.

De relevante interesse é, ainda, o que ficou estipulado no artigo 28º, nos termos do qual “*Attendendo a que a linha internacional segue em varias partes cursos de agua, a direcção de caminhos, e toca em algumas fontes, conveiu-se em que os caminhos, cursos de aguas e fontes, que se achem no indicado caso sejam de uso comum para os povos de ambos os rios*”, *mais se definindo que as pontes construídas sobre os rios que limitam a fronteira pertençam por metade a ambos as nações, salva a (...) justa indemnização entre os dois governos, proveniente das despesas feitas na construcção das mesmas pontes*”.

O rigor do Tratado estendeu-se, naturalmente, à parte dominial fluvial, constando de dois anexos, ratificados em 26 de Novembro de 1866, a respectiva regulamentação dos rios limítrofes, transparecendo já uma preocupação perscrutadora de gestão política de recursos naturais partilhados, e antecipando aquilo que poderiam ser as questões mais relevantes das relações entre os dois países e especialmente das populações residentes junto ao Rio Minho.

Observando um princípio de continuidade na respectiva aplicação e controlo, e nos termos estipulados no artigo 25.º do Tratado, e bem assim do artigo 8.º do seu Anexo I, está prevista a realização da assinatura anual dos Autos de Reconhecimento⁶ do estado das acima referidas demarcações da fronteira fluvial, entre os municípios portugueses e espanhóis dispostos ao longo do Troço Internacional do Rio Minho (TIRM). A partir de 2016, este acto simbólico passou a ser patrocinado pela Marinha e Autoridade

Marítima Nacional Portuguesa⁷ e pela Armada Espanhola, através da organização de uma cerimónia, para tal disponibilizando o NRP “RIO MINHO” e o Navio Patrulha “CABO FADRERA” para a sua realização (ver Caixa com fotos).



O ANEXO I SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DOS RIOS LIMÍTROFES

O Anexo I do Tratado de Limites celebrado entre Portugal e Espanha em 1864 define, na sua disposição preambular, o princípio de que “as águas cujo curso determina a linha internacional em vários lanços da fronteira sejam do uso commum para os povos dos dois reinos (...)”, mais se estabelecendo no seu artigo 1º que “Os rios que servem de fronteira internacional entre Portugal e Hespanha, na linha compreendida no tratado de limites de 1864, sem prejuízo de pertencerem a ambas as nações pela metade das respectivas correntes, serão de uso commum para os povos dos dois países; e tanto para que estes povos possam convenientemente aproveitar aquelles rios, como para que não haja alteração no limite internacional determinado pelo curso das aguas, ficarão os mesmos rios sujeitos à continua vigilância das auctoridades das povoações confinantes”.

Assim os Troços Internacionais do Rio Minho e do Rio Guadiana são regulados por legislação própria enquadrada nos pressupostos estatuidos pelo Tratado de Limites, e estão, nos termos preceituados no nº2, do artigo 2º, do Decreto-Lei nº 73/2020, de 23 de Setembro, formalmente excepcionados da aplicação do regime jurídico do exercício da actividade profissional da pesca comercial marítima, precisamente devido ao seu enquadramento próprio nos termos da relação bilateral estabelecida e acordada com Espanha.

No referido Tratado está prevista a constituição de uma comissão – a Comissão Internacional de Limites (CIL) Portugal-Espanha – a qual está em funções, e dirige, com representantes de ambos os países, matérias referentes a eventuais questões de extremas, e actividades desenvolvidas em locais limítrofes, bem como as pescas no Troço Internacional. Da Comissão fazem parte os Capitães dos Portos de Caminha e de Vila Real de Santo António, como autoridades marítimas competentes nos espaços jurisdicionais que têm limites com o território espanhol.

Atenta a necessidade de dar execução ao regime acordado entre ambos os países, foi assinado o Convénio luso-espanhol a 14 de Julho de 1878, concernente ao exercício da pesca nos rios limítrofes dos dois países, que cometeu competências de

regulamentação e fiscalização às autoridades marítimas locais, as quais ainda hoje se mantêm, sendo que o primeiro regulamento provisório de pesca foi aprovado logo dois anos depois, a 5 de Agosto de 1880⁸, tendo o Decreto de 17 de Maio de 1897 aprovado o Regulamento da Pesca no Rio Minho, diploma que estaria vigente durante sete décadas, até 1967.

No que respeita ao Rio Minho, e atentos as premissas acima referidas, o Tratado pressupõe a liberdade de navegação e regula a passagem das embarcações duma margem para a outra, salvaguardando a necessidade de se criar um regulamento especial relativo às construções nas margens do rio e em particular no que respeita às suas ilhas, e proibindo a execução de quaisquer obras que possam por em causa o uso ou aproveitamento comum, no leito, margens e ilhas. Como antes referimos, a 26 de Novembro de 1866 foram ratificados dois anexos ao Tratado, sendo um deles referente aos rios limítrofes⁹.

O Comité Permanente da CIL aprovou, a 3 de Dezembro de 1980, um regulamento que viria a ser formalizado, em sede legislativa, pelo Decreto-Lei nº 316/81, de 26 de Novembro. A 31 de Janeiro de 1986 seria celebrado um novo Acordo de Pesca Fronteiriço no Rio Minho, vigente até 1995 e com validade jurídica prorrogada até março do ano seguinte. Pelo Decreto-Lei nº 13/94, de 4 de Maio, seria aprovado o Regulamento de Caça nas Águas e Margens do TIRM.

Actualmente, e após realização de sessão plenária da CIL de 5 de Março de 2004, encontra-se vigente o Regulamento de Pesca do TIRM, aprovado pelo Decreto nº 8/2008, de 9 de Abril, competindo ao Capitão do Porto estabelecer, por Edital, condições, requisitos e definição de áreas para o exercício da pesca, estando-lhe ainda cometido todo o processo fiscalizador e a aplicação de um amplo quadro contra-ordenacional de ilícitos.

O Capitão do Porto de Caminha¹⁰ é, nos termos definidos no nº 1, do artigo 44º, do Decreto nº 8/2008, e pela Delegação Portuguesa, o presidente da Comissão Permanente Internacional do Rio Minho¹¹ (CPIRM), estando a presidência da Delegação espanhola atribuída ao Comandante Naval do Minho. Desta Comissão fazem parte representantes de ambos os países das tutelas dos Negócios Estrangeiros, Defesa Nacional, Obras Públicas, Agricultura e Pescas e do Ambiente, e ainda um representante do Governo Civil da Galiza e, por Portugal, da Administração Interna (devido à extinção do cargo de Governador Civil).

De entre outros preceitos com grande relevância que é útil conhecer, o artigo 4º do Regulamento define, nos seus nºs 1 e 2, que “1 – As licenças e documentos exigidos para a pesca no troço internacional do rio Minho são emitidas pelas autoridades competentes de cada país. 2 – Para a pesca desportiva desde terra firme são também válidas as licenças regulamentares previstas em cada país para a pesca desportiva em águas interiores”.

E QUANTO AO RIO GUADIANA?

Todo este processo regulador para o Rio Minho não se verifica, infelizmente, para o Rio Guadiana, porquanto há mais de década e meia que se está a tentar encontrar, para o respectivo Troço Internacional, em sede de trabalhos da CIL, um instrumento enquadrador em especial para a actividade da pesca, pelo impacto local que tem. De facto, ocorreram, já em 2014, trabalhos de projecto concitados numa proposta de Regulamento da Pesca no Troço Internacional do Rio

Guadiana, mas, ao que se apurou, a proposta foi efectivada antes da implementação do canal de navegação, sendo que, já em 2019, nos estudos do referido projeto, se colocava a hipótese de se instalarem artes no canal, o que, naturalmente, no entendimento assumido pela Autoridade Marítima Local, além da questão da sua marcação, suscitava riscos quanto à segurança da navegação e utilização da via.

No âmbito da náutica de recreio, prosseguem trabalhos para se efectivar um Acordo com Espanha, existindo, desde 2014, uma versão rubricada pelos embaixadores de Portugal e de Espanha, a qual conheceu alterações subsequentes. Sublinhe-se que a última reunião da CIL realizada em Madrid a 24 de abril

de 2019, demonstrou que existem divergências de abordagem, mesmo entre autoridades espanholas de diferentes tutelas, o que torna mais difícil progredir em termos de regulamentação específica para o Guadiana, situação que não se verifica com a relação existente com a Galiza.

Entretanto, no Troço Internacional do Rio Guadiana, têm-se seguido critérios decorrentes da bandeira, da entidade fiscalizadora que detecta o ilícito, e bem assim da proximidade da situação à margem do Estado fiscalizador, fórmulas que, transitoriamente, vão servindo a ambas as autoridades marítimas para evitar o vazio da utilização pelas comunidades piscatórias e nautas de ambos os países, e assim ir executando um modelo regulatório que funcione.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

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



ASSINATURA ANUAL DOS AUTOS

A 28 de outubro de 2021 realizou-se, a bordo do NRP *Rio Minho*, a assinatura anual dos Autos de Reconhecimento de Fronteira, prevista no Tratado de Limites entre Portugal e Espanha, assinado a 29 de setembro de 1864, que tem por objetivo ratificar o reconhecimento efetuado das respetivas secções de fronteira do rio Minho, em ambas as margens, pelos respetivos autarcas.

Esta cerimónia é já considerada tradicional. Os Presidentes das Câmaras Municipais embarcam na lancha de fiscalização NRP *Rio Minho*, em Vila Nova de Cerveira, e os Alcaldes e Alcaldesas embarcam na Navio Patrulha *Cabo Fradera*, da Armada Española, em Tui, navegando ambos os navios em direção a um ponto de encontro, previamente definido, nas imediações de Vila Nova de Cerveira.

Com os navios fundeados de braço-dado nas águas do TIRM, formaliza-se o ato da assinatura, acrescentando-se deste modo, mais uma peça à história daquele troço internacional e às boas relações entre os dois países.



Notas

¹ Pelo superlativo interesse desta matéria, consultar a Bula *Fratrum Nostrum* de 1116, *Crónica dos Cinco Reis de Portugal* de Fernão Lopes, a *Crónica de Portugal* de 1419 (do mesmo cronista), a *Crónica de El-Rei D. Afonso III* e a *Crónica de El-Rei D. Dinis*, ambas de Rui de Pina, a *Monarquia Lusitana* (Parte IV) de Frei António Brandão, e ainda, no aplicável, a *Crónica Geral de Espanha* de 1344.

² Constitui um estudo muito interessante toda a evolução ocorrida quanto aos direitos de conquista, cedências territoriais temporárias, dotes de casamento e concessões dominiais assumidas, de entre outras situações típicas que foram desenhando os perfis e limites territoriais hoje existentes em Portugal e Espanha, e que, claramente, definem Portugal como o país do mundo com as mais antigas fronteiras definidas no seu território.

³ Duque e Marquês de Loulé e Conde de Valle de Reis, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, e interinamente dos do Reino.

⁴ Marquês de la Ribera, e Ministro Plenipotenciário.

⁵ Estatuía o artigo 24º que “*Para fixar com exactidão e de modo que não dê lugar a dúvidas a linha divisória internacional, cujos pontos principais ficam mencionados nos artigos precedentes, convieram as duas Partes Contratantes em que se proceda com a brevidade possível à colocação dos marcos necessários à sua descrição geométrica. Para levar a efeitos estas operações os dois governos nomearão os commissarios competentes*”. No sentido de confirmar a permanência dos marcos colocados, como tal definidos na respectiva *acta de colocação*, mais se statuía no artigo 25º do Tratado que “(...) *Para este efeito no mez de agosto de cada anno se fará um reconhecimento da raia por delegados das municipalidades confinantes, com assistência dos administradores dos concelhos portugueses e dos alcaldes hespanhoes. D’esse reconhecimento se lavrará auto, do qual se remeterá uma cópia às autoridades superiores administrativas, para que estas possam conhecer o estado da demarcação da fronteira, e proceder segundo exijam as circunstancias*”.

⁶ Os Autos têm por objetivo ratificar o reconhecimento efectuado das respetivas secções de fronteira do Rio Minho, em ambas as margens, pelos respetivos autarcas.

⁷ Com a presença do Capitão do Porto de Caminha como Autoridade Marítima Local e presidente da delegação portuguesa da Comissão Permanente Internacional do Rio Minho (CPIRM).

⁸ No ano seguinte, pela Portaria de 12 de Novembro, foi armada uma lancha canhoneira, destinada à fiscalização da pesca no Rio Minho, tendo-se definido a sua lotação e nomeando o seu comandante, e iniciado a sua missão a 14 de Dezembro de 1881.

⁹ E um outro anexo respeitante ao regulamento sobre as apreensões de gado.

¹⁰ O Decreto n.º 8, de 1 de Dezembro de 1892, que aprovou o diploma de Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos, Capitania dos Portos e respectivas Delegações, definiu, nos termos do artigo 2º (Capítulo I) – e depois estabelecida pelo Decreto de 18 de Abril de 1895, publicado na Ordem da Armada n.º 8 desse ano – a área de jurisdição da Capitania do Porto de Caminha, a qual, contudo, já estava criada desde 1884, tendo sido nomeado como primeiro Capitão do Porto o Primeiro-tenente Francisco Augusto Fonseca Regalla, natural de Aveiro, que tomou posse do cargo a 1 de Maio desse ano.

¹¹ Esta comissão foi criada no âmbito da segunda versão do Regulamento de Pesca do Rio Minho, de 1967.



EXERCÍCIO DA SOBERANIA DO ESTADO NO TROÇO INTERNACIONAL DO RIO MINHO

Ao Capitão do Porto de Caminha compete assegurar, na sua área de jurisdição, o cumprimento das disposições legais relativas à proteção civil, segurança marítima, salvaguarda da vida humana no mar, vigilância e segurança do litoral, ao assinalamento marítimo, à preservação dos recursos vivos, proteção e combate à poluição, exploração dos recursos do leito do mar e rios, à preservação e proteção do património cultural subaquático, bem como o policiamento em geral, visando a repressão de atividades ilícitas. Compete-lhe ainda, genericamente, dirigir e fiscalizar os serviços da Capitania, assegurando o cumprimento de todas as suas competências na respetiva área de jurisdição.

INTRODUÇÃO

Sendo o Capitão do Porto, por inerência, o Comandante local da Polícia Marítima, compete-lhe ainda dirigir as atividades de fiscalização e policiamento das disposições legais relativas à segurança marítima, salvaguarda da vida humana no mar, vigilância e segurança do litoral, ao assinalamento marítimo, à preservação dos recursos vivos, proteção e combate à poluição, exploração dos recursos do leito do mar e rios, a preservação e proteção do património cultural subaquático, bem como o policiamento em geral, visando a repressão de atividades ilícitas. Neste âmbito, à Polícia Marítima compete ainda zelar pela segurança marítima, a fiscalização e policiamento do rio Minho, nomeadamente, a fiscalização da caça, pesca, recreio náutico, atividades marítimo-turísticas em todo o Domínio Público Hídrico. A área de jurisdição fluvial inclui todo o troço internacional do rio Minho (TIRM) desde a sua foz até confluência com o rio Trancoso, nas imediações de Cevede, no concelho de Melgaço.

ANTECEDENTES – PERSPETIVA HISTÓRICA

Tendo sido, durante muitos anos, uma linha imprecisa, claramente demarcada por acidentes naturais, e fixada por tratados internacionais, a fronteira portuguesa com Espanha estabelece os limites da soberania Estatal e define a configuração territorial. A linha da fronteira terrestre, ou a raia, como é vulgar designá-la, é uma faixa do território com características específicas, sendo também um espaço único de intercâmbios e de convívios, designados como fenómenos transfronteiriços.

A fronteira de Portugal é considerada como a mais antiga fronteira estável na Europa, tendo mais de sete séculos, num país de quase nove de existência. A primeira demarcação que lhe impõe essa antiguidade foi estabelecida pelo Tratado de Alcanizes, assinado entre os reis de Portugal e Castela, D. Dinis e Fernando IV, a 12 de setembro de 1297. Historicamente, a fronteira foi uma zona de tensões e contendias entre os povos e um e do outro lado, pela disputa e usufruto de espaços que

cada um considerava seus, tendo sido palco de disputas globais na defesa da soberania dos Estados.

A estabilidade da fronteira que se pretendeu obter com a assinatura do Tratado foi, contudo, mais aparente do que real. As fronteiras medievais eram fluidas e imprecisas, e as frequentes disputas obrigavam à intervenção dos poderes régios. Ao longo da História, a fronteira foi palco de múltiplos litígios entre os moradores de um e do outro lado, tal como foram também múltiplas as tentativas de entendimento e de demarcação territorial.

A 29 de setembro de 1864, José da Silva Mendes Leal e Facundo Goñi, plenipotenciários respetivamente do Rei Luís I de Portugal e da Rainha Isabel II de Espanha, assinam em Lisboa, no Palácio da Ajuda, o Tratado de Limites entre os dois reinos, definindo deste modo as fronteiras entre os dois países.

O Tratado que se celebrou "tendo em consideração o estado de desassossego em que se encontravam muitos povos situados nos confins de ambos os reinos"¹¹ é pioneiro pelo seu significado político. O cuidado com que foi preparado revela-se também na existência de dois anexos, ratificados em 26 de novembro de 1866, que regulamentam os rios limítrofes, uma preocupação precursora de gestão política de recursos naturais partilhados, antecipando aquilo que poderiam ser as questões mais relevantes das relações entre os dois países e, especialmente, das comunidades raianas, residentes junto ao rio Minho.

A negociação do Tratado de 1864 é, por isso, precedida, em Portugal e em Espanha, de cuidadosos estudos e levantamentos cartográficos, sendo as situações mais melindrosas diretamente comunicadas ao Rei.

Produto de grande rigor, realismo e visão política, 158 anos decorridos, o Tratado de Limites mantém ainda atualidade como quadro base das relações entre Portugal e Espanha.

NORMATIVO LEGAL DE SUPORTE À FISCALIZAÇÃO NO TIRM – REGULAMENTO DA PESCA NO RIO MINHO

Decorrente do convénio Luso-espanhol de 14 de julho de 1878, de modo a regulamentar a pesca no rio Minho, é elaborado o primeiro Regulamento da Pesca no rio Minho, promulgado através de Decreto Régio datado de 17 de maio de 1897.



O NRP Rio Minho foi aumentado ao Efetivo dos Navios da Armada em 1905 e abatido em 1948.

Esse Regulamento confere:

- Aos Capitães de Porto de Caminha e de La Guardia, a autoridade para conceder as licenças no rio; e
- Aos Comandantes dos navios de guerra das duas Nações, a competência da fiscalização e policiamento do rio.

Pelo lado português, a elaboração deste primeiro Regulamento foi assegurada através da importante participação do então Capitão do Porto de Caminha, CFR Júlio Pereira de Sampaio, tendo, inclusivamente, os seus excelentes trabalhos sido louvados pelo rei de Espanha.

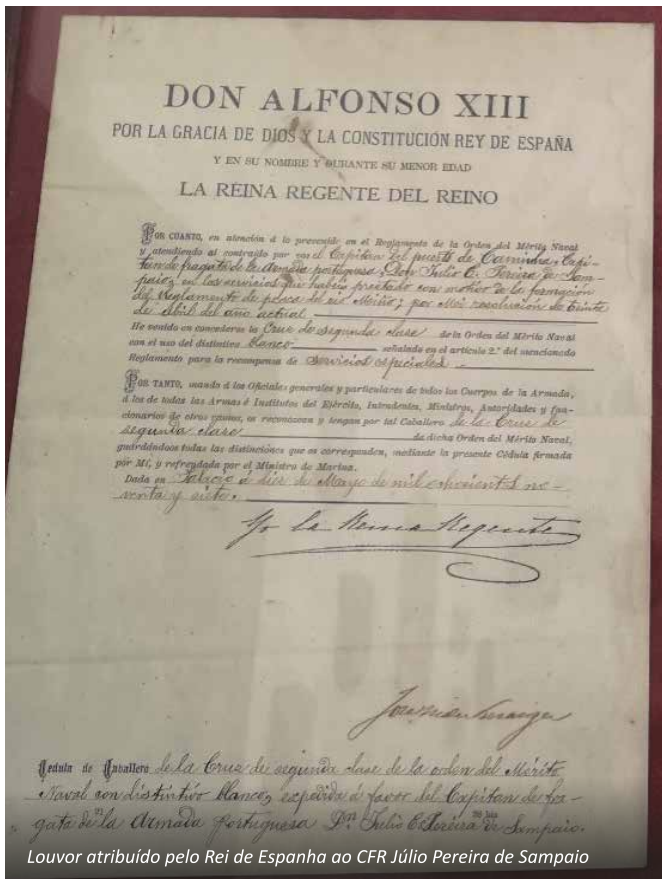
Esse primeiro Regulamento da Pesca determina ainda que, relativamente ao policiamento do rio, as restantes autoridades civis e militares, incluindo a Guarda Fiscal, a Guarda Civil e os Carabineiros, seriam auxiliares dos Comandantes dos navios de guerra. Por seu lado, os Comandantes dos navios deveriam proceder de acordo com as orientações dos Capitães dos Portos que, por seu lado, não deveriam tomar qualquer resolução relativamente ao cumprimento do regulamento sem consulta mútua prévia.

Determina, ainda, o Regulamento que aquelas autoridades teriam às suas ordens o pessoal e material necessário para dar rigoroso cumprimento às disposições em vigor, e que os Comandantes dos navios disporiam do número necessário de delegados ou cabos guarda-pescas, distribuídos pelo rio, com pessoal às suas ordens e o material de que necessitassem para o exercício da fiscalização. A partir desta disposição irão surgir os, entretanto extintos, Postos de Fiscalização da Pesca do Rio Minho.

Face à reestruturação ocorrida na Armada Espanhola, à necessidade de incluir acertos nas disposições inerentes à fiscalização no rio Minho, surge em 1967, por promulgação do Decreto-lei 47595, de 20 de março, a segunda versão do Regulamento da Pesca no Rio Minho. Este novo diploma atribui as competências para o exercício da fiscalização da pesca e policiamento do rio, anteriormente atribuídas ao Capitão do porto de La Guardia, ao Capitão do porto de Tui, em sua substituição. É ainda determinado que as restantes autoridades civis e militares continuassem como auxiliares no que se refere à fiscalização e policiamento do rio, cumprindo-lhes informar os Capitães dos Portos das transgressões de que tivessem conhecimento.

Esta segunda versão cria a Comissão Permanente Internacional do Rio Minho (CPIRM), que teria por finalidade principal o estudo e a apresentação de sugestões tendentes a melhorar as condições biopesqueiras do rio Minho. A CPIRM, que ainda se mantém em funções com as devidas correções, era então, constituída por representantes dos Ministérios da Marinha, Obras Públicas e da Economia de Portugal, e da Marinha, Obras Públicas e da Agricultura de Espanha, e ainda por um técnico de hidrobiologia de cada país, funcionando então, tal como hoje em dia, na dependência da Comissão Internacional de Limites (CIL).

Com a publicação do Decreto-lei 316/81, de 26 de novembro, surge a terceira versão do Regulamento da Pesca no Rio Minho. Nele é atribuída a competência para a fiscalização da pesca e policiamento do rio às autoridades marítimas designadas para o rio Minho, atribuindo-lhes o comando operacional das respetivas lanchas de fiscalização da pesca. Nesta versão é, também, alterada a constituição da CPIRM, adaptando-a às orgânicas dos Governos dos dois países, e são nomeados os representantes



Louvor atribuído pelo Rei de Espanha ao CFR Júlio Pereira de Sampaio

das duas Marinhass como presidentes das respetivas delegações, facto que ainda hoje se mantém – no caso português, o Capitão do Porto de Caminha é o presidente da delegação portuguesa da CPIRM e, pelo lado espanhol, tal responsabilidade cabe ao Comandante Naval do Minho.

Face a exigências relacionadas com a gestão sustentável dos recursos naturais, nomeadamente piscícolas, bem como à evolução da legislação em matéria de conservação da natureza, e atendendo ao facto de que a CPIRM considerou necessário adequar o Regulamento, aprovando um novo texto que visasse assegurar a igualdade de condições para o exercício da pesca em ambas as margens do rio Minho, garantindo a observância de critérios de conservação piscícola, foram encetadas negociações com a parte espanhola para a produção de uma nova versão do Regulamento.

Com a publicação do Decreto n.º 8/2008, do Ministro dos Negócios Estrangeiros, de 9 de abril, surge em Portugal a quarta versão do Regulamento da Pesca, versão esta que se encontra, à data, ainda em vigor.

Com esta versão, a CPIRM adquiriu mais responsabilidades, de entre as quais se destacam:

- A determinação das normas afetas às características das artes a utilizar no rio Minho;
- A determinação das épocas de pesca e defeso de cada espécie piscícola;
- As restrições, dentro das épocas de pesca, do período e das zonas de utilização das diferentes artes de pesca;
- A regulamentação da sinalização das artes de pesca; e
- Medidas de segurança da navegação no TIRM.

Estas normas são publicadas anualmente em cada país, por Edital do presidente da respetiva delegação.

Finalmente, e com uma perspetiva de futuro, na Cimeira realizada entre Portugal e Espanha em Trujillo, a 28 de outubro de 2021, foi

acordada uma nova versão do Regulamento da Pesca no TIRM, assinada pelos respetivos Ministros dos Negócios Estrangeiros. Esta nova versão ainda não está aprovada pelo Governo nem promulgada pelo Presidente da República; conseqüentemente, está por entrar em vigor. Embora também dependente dos condicionamentos legais de promulgação em Espanha, estima-se que, ainda no decorrer de 2022, seja publicada em Diário da República, surgindo assim a quinta versão deste regulamento.

Na 42.ª Reunião da CPIRM foi decidido, por unanimidade, criar um grupo de trabalho encarregado de produzir um relatório sobre o estado da poluição no rio Minho. Tal resultou das preocupações manifestadas pelos municípios relativamente às problemáticas da contaminação da água do rio e do controlo das descargas das barragens; pretende-se que haja um caudal regular, reduzindo, na medida do possível, ocorrências de seca e potenciando a preservação das condições bio pesqueiras. Como a temática extrapassa a competência legislativa da CPIRM, o relatório final, com as devidas recomendações, será encaminhado para as entidades responsáveis em ambos os países, alertando-as assim.

REGULAMENTO DA CAÇA NAS ÁGUAS E MARGENS DO TIRM

Por inerência ao Regulamento da Pesca no Rio Minho, e através de uma iniciativa da CPIRM, em 1991, na sessão plenária realizada em Madrid entre 20 e 22 de fevereiro, é criado o Regulamento da Caça nas águas e margens do TIRM. Este regulamento foi promulgado e posto em vigor pelo Decreto-lei n. 13/94, de 4 de maio, estando ainda em efetividade.

O Regulamento da Caça nas águas e margens do TIRM regula o exercício da caça no TIRM e nas suas margens, de Valença até à sua foz, incluindo as ilhas existentes nesse troço. Confere a competência para a fiscalização às autoridades das Marinhass de Guerra designadas para o Rio Minho, prevendo que estas possam solicitar a colaboração de outras autoridades, nomeadamente das respetivas lanchas de fiscalização e, no caso português, do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF), como órgão consultor.

O RIO MINHO

O rio Minho é navegável desde Valença até à foz; porém, devido ao seu acentuado assoreamento, está a navegação condicionada à altura da maré no troço compreendido entre a foz do Minho e Lanhelas. Ou seja, mesmo para as peculiares pequenas embarcações



42.ª Reunião da Comissão Permanente Internacional do Rio Minho – Salvaterra de Miño (Espanha) - a 7 de junho de 2022.

tradicional do rio Minho, as gamelas, a navegação neste troço é muito difícil a partir de meia maré.

O troço do rio compreendido entre Lanhelas e Valença é normalmente navegável, sendo, contudo, de referir um elevado assoreamento a montante da praia da Lenta, nas imediações de Vila Nova de Cerveira, que limita a navegação a um pequeno canal, progressivamente mais estreito. A navegação no rio é apenas efetuada, em bastantes locais, em canais assinalados por conhecenças em terra, visíveis apenas durante o dia, condicionando fortemente a navegação noturna.

ATIVIDADES NO RIO MINHO

A atividade no rio Minho revela-se sazonal, quer do ponto de vista geográfico quer temporal, com principal incidência, a nível geográfico, a jusante de Vila Nova de Cerveira. Esta sazonalidade aconselha esforços de fiscalização seletivos. O principal esforço da pesca no rio desenvolve-se desde a primeira lua nova de novembro, até ao final de abril. A caça ocorre entre meados de outubro e o fim de janeiro.

A pesca, a montante de Valença, é baseada em pesqueiras (construções fixas nas margens), o que, aliado às dificuldades de navegação, aconselham que a fiscalização seja feita, preferencialmente, por terra.

FISCALIZAÇÃO

A fiscalização do TIRM é feita, quase exclusivamente, pela Polícia Marítima, pela Marinha Portuguesa e pela Armada Espanhola, através dos meios próprios da Capitania do Porto de Caminha e do NRP *Rio Minho*, no caso português, conjuntamente com os meios da Comandância Naval do Minho e de um Navio Patrulha fluvial, denominado *Cabo Fradera*.

As orientações e determinações para a fiscalização são estabelecidas por comum acordo entre o Capitão do Porto de Caminha e Comandante local da Polícia Marítima, e o Comandante Naval do Minho.

A missão atribuída à Capitania e ao Comando local da Polícia Marítima de Caminha resulta dos normativos legais nacionais, nomeadamente as competências decorrentes da lei orgânica do Sistema de Autoridade Marítima, indicadas no Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de março, com as missões explicitadas no Regulamento Geral das Capitánias, as diretivas comunitárias e, em especial, as resultantes dos convénios Luso-espanhóis de cooperação pesqueira, com um especial enfoque nos Regulamentos de Pesca e Caça relativos ao TIRM, sendo, sobre estas últimas referências, caso único em Portugal.

Assim, além dos aspetos administrativos, policiais, de fiscalização, proteção civil e dos relativos à segurança marítima, a missão atribuída assume também uma componente de soberania nacional, devido à área fronteiriça onde é exercida a atividade de fiscalização e policial. A missão atribuída contempla, também, uma forte componente no âmbito das Relações Internacionais, prevista nos Regulamentos da Pesca e Caça em vigor para o TIRM, sendo materializada através da presidência, pelo Capitão do Porto, da delegação portuguesa da CPIRM.

No âmbito da CPIRM, são de salientar as regulares relações de trabalho com as diversas entidades com jurisdição no rio Minho, nomeadamente: a Comissão Internacional de Limites e Bacias Hidrográficas, que depende do Ministério dos Negócios



Ação de fiscalização conjunta entre a Polícia Marítima e a Comandância Naval do Minho

Estrangeiros; o Ministério da Administração Interna, no âmbito do Tratado de Limites e da Proteção Civil; as Câmaras Municipais de Caminha, Vila Nova de Cerveira, Valença, Monção e Melgaço e os Tribunais Judiciais das Comarcas correspondentes; o ICNF, no âmbito do Regulamento de Caça; e a Administração da Região Hidrográfica Norte da Agência Portuguesa do Ambiente, para efeitos de fiscalização e proteção do Domínio Público Marítimo.

DISPOSITIVO DE FISCALIZAÇÃO

Atualmente Portugal dispõe, no rio Minho, de um dispositivo de fiscalização que compreende quatro militares, incluindo o Capitão do Porto de Caminha, e um quadro de 20 elementos da Polícia Marítima. Em complemento, possui ainda, no dispositivo, a lancha de fiscalização NRP *Rio Minho*, que conta com uma guarnição de 8 militares e que colabora com os meios da Polícia Marítima nas ações regulares de fiscalização e de manutenção da segurança no rio.

A Armada Espanhola possui cerca de 30 militares na Comandância Naval do Minho, e o Navio Patrulha *Cabo Fradera* dispõe de uma guarnição de 9 militares.

CONCLUSÃO

Há cerca de 125 anos que o exercício da soberania do Estado, a fiscalização da pesca, da caça e o policiamento no rio Minho faz parte das competências da Marinha Portuguesa/Autoridade Marítima Nacional e da Armada Espanhola. Desde o início, estas entidades tiveram um papel fundamental na elaboração da regulamentação das atividades desenvolvidas no rio, na sua fiscalização e na prevenção e resolução de conflitos entre povos ribeirinhos.

O exercício da soberania e a conseqüente fiscalização do rio Minho têm, assim, que ser compreendidos nas várias envolventes histórica, política e socioeconómica do rio, numa lógica de relação entre Estados soberanos em cooperação transfronteiriça, sendo este relacionamento materializado nos acordos e convénios estabelecidos.



Pedro Santos Jorge

CFR

Capitão do Porto de Caminha

Nota

¹ Do texto do Tratado de Limites

ATLANTIC POLEX.PT 2022

Embora já tivesse sido palco para a realização de um exercício de combate à poluição – o DARQUE 2009 - Viana do Castelo foi novamente considerada por possuir um porto comercial com um grande e diverso movimento de mercadorias, um estaleiro de construção naval com elevada atividade e uma relevante comunidade piscatória.

Planeado como exercício de combate à poluição de média complexidade, o “ATLANTIC POLEX.PT 2022”, concretizou-se nos dias 4 e 5 de maio de 2022 e revelou-se uma mais valia para a região e para a Autoridade Marítima Nacional (AMN), já que permitiu às autoridades e organismos com responsabilidade e competências nesta matéria, testar, validar e aperfeiçoar os seus dispositivos de resposta para fazer face a incidentes de poluição no mar.

PARTICIPANTES

O exercício contou com a participação das seguintes entidades da AMN e da Marinha: Direção-geral da Autoridade Marítima; Direção de Combate à Poluição do Mar; Departamento Marítimo do Norte (DMN); Comando Regional do Norte da Polícia Marítima; Brigada de Intervenção Rápida de Combate à Poluição do Mar (BIRPOL); Capitânias do Porto de Viana do Castelo e de Caminha; Centro de Operações Marítimas; Comando Naval; e Instituto Hidrográfico. Participaram, também, as seguintes entidades externas: Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Viana do Castelo; Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL); Companhia de Bombeiros Sapadores de Viana do Castelo (CBSVC); Centro Interdisciplinar de Investigação Marinha e Ambiental; Câmara Municipal de Viana do Castelo / Serviço Municipal de Proteção Civil; Centro de Recuperação de Animais Marinhos; Força Aérea Portuguesa (FAP); Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA); TINITA, Transportes e Reboques Marítimos; Estaleiros da West Sea; AQUAGOMA; Associação Amigos do Mar; DocaPesca; e Junta Regional de Viana do Castelo do Corpo Nacional de Escutas.

A edição do ATLANTIC POLEX.PT deste ano integrou no seu programa um Seminário subordinado ao tema “A Preservação do Meio Marinho”, que se realizou na tarde do dia 4 de maio, no Auditório Professor Lima de Carvalho (Instituto Politécnico de Viana do Castelo), bem como duas ações de formação dirigidas aos elementos da AMN e das entidades associadas, que contaram com um total de 48 formandos.

OBJETIVOS

O exercício “ATLANTIC POLEX.PT 2022” teve como objetivos:

- O treino de procedimentos de resposta no âmbito do 2º grau do Plano Mar Limpo¹ (PML), incluindo a operação de ferramentas de apoio à decisão e o envolvimento da BIRPOL do DMN;

- A preparação dos recursos da AMN e da cooperação com as entidades regionais do Norte;

- O treino dos procedimentos de resposta a incidentes com substâncias perigosas e com animais marinhos contaminados por hidrocarbonetos;

- A consolidação da integração dos meios nacionais de combate à poluição do mar da AMN, com os meios da Marinha, Força Aérea e outros meios nacionais, nomeadamente através do desenvolvimento de parcerias, e com meios internacionais, como os da EMSA;

- A promoção da visibilidade pública da AMN e das capacidades existentes na Direção-geral da autoridade Marítima e que se encontram ao serviço do país para o eficaz combate à poluição do mar.

CENÁRIOS

O exercício simulou uma explosão num navio porta-contentores ao largo de Viana do Castelo, da qual resultou um derrame de 400 m³ de crude e a queda de contentores ao mar. A ação desenrolou-se em sete cenários:

- Contenção e recolha no mar (*offshore*) – no dia 4;
- Recolha de poluente, limpeza de rochas e recuperação de animal marinho na praia do Aquário;
- Proteção do estaleiro naval e porto de pesca;
- Recolha de poluente no rio Lima;
- Proteção da marina e proteção dos viveiros de aquacultura; e
- Contenção e recolha de contentor com substâncias perigosas na praia do Coral.

Nos diversos cenários do exercício estiveram envolvidos 3 navios, 9 embarcações de apoio ao combate à poluição, 1 aeronave da FAP, 3 sistemas aéreos não tripulados, 19 viaturas, 1600 metros de barreiras de contenção e diversos equipamentos de combate à poluição (recuperadores, tanques de recolha, motobombas, equipamento ligeiro de limpeza de praias, equipamento de proteção individual, entre outros).



Ação em mar aberto – Reboque de barreira para contenção do poluente pelos navios NRP D. Carlos I e rebocador Monte da Lapa. Imagem obtida com recurso a sensores de infra-vermelhos, pelo veículo aéreo não tripulado da EMSA.



Ação em mar aberto – Pormenor do poluente a ser contido na barreira e a sair pela zona aberta da mesma para posterior recolha pelo navio “Ria de Vigo”.

DESENVOLVIMENTOS NO MAR

Tendo ocorrido o derrame de crude no mar, na sequência do alarme do incidente foi estabelecido o 3º grau de prontidão do PML, tendo o Capitão do Porto de Viana do Castelo assumido o comando das operações de socorro.

Face ao aumento do impacto do derrame, foi necessário passar para o 2º grau de prontidão do PML, passando o Chefe do DMN a assumir o comando das operações. Neste nível de atuação foi empenhada a BIRPOL do DMN e foi solicitado o apoio de diversas entidades de atuação local e regional, assim como o apoio de outras estruturas da AMN.

A primeira resposta à poluição do meio marinho foi a ação de contenção e recolha de poluente em mar aberto. Operacionalizou-se o seguinte dispositivo:

- Uma barreira de contenção com 400 metros de comprimento, rebocada por dois navios (o NRP *D. Carlos I* e o rebocador *Monte da Lapa*), contendo uma abertura no seu seio; e

- O navio de combate à poluição *Ria de Vigo* praticamente colado à abertura da barreira.

Desta forma conseguiu-se, com a barreira, conter e orientar a mancha de poluição² e, com a ação do *Ria de Vigo*, fazer a recolha do poluente.

Um contentor cisterna de matérias perigosas deu à costa na praia do Coral, apresentando uma rutura e conseqüente derrame; a situação requereu a ação de uma equipa especializada da CBSVC.

DESENVOLVIMENTOS NO ESTUÁRIO DO LIMA

Porém uma parte do derrame foi arrastada pela corrente, entrou no estuário do Rio Lima e afetou várias zonas:

- Atingiu o areal da praia do Aquário³; e
- Atingiu e arrojou à praia um golfinho⁴.

Como resposta, foram empenhadas várias equipas na limpeza da praia, das rochas e na recuperação do animal marinho afetado.

No leito do rio, uma mancha⁵ de poluente foi contida e recolhida com a ação de uma embarcação com capacidade de combate à poluição, equipada com uma barreira de contenção e um recuperador por acumulação.

Foram identificadas diversas zonas sensíveis em risco de serem atingidas pela mancha de poluição que foi arrastada pelo efeito da variação da maré - na margem direita do rio, o porto de pesca, o estaleiro de construção naval, a marina com o canal por onde circula a água para o Parque Ecológico Urbano; na margem esquerda, a área de aquacultura – pelo que foram estendidas e fundeadas barreiras de estuário para proteção e de forma a orientar a mancha para a zona do leito do rio onde era possível efetuar a recolha de poluente.



Contenção e recolha no leito do rio com a embarcação de combate à poluição “Cachão da Valeira”, da APDL.



Praia do Aquário – Recuperação de animal arrojado à praia e contaminado.

CONCLUSÕES

O exercício recebeu a visita do Secretário de Estado do Mar, Eng.º José Maria Costa, acompanhado pelo Diretor-Geral da Autoridade Marítima e Comandante-Geral da Polícia Marítima, VALM Dores Aresta e do Comandante Naval, VALM Nobre de Sousa, pelo presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, Dr. Luís Nobre, e pelo presidente da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, BGEN José Duarte da Costa, entre diversas outras entidades.

Com a realização do ATLANTIC POLEX.PT 2022, em Viana do Castelo, foi testado o dispositivo, material e humano, de resposta a casos de poluição do mar numa região com uma forte ligação às atividades marítimas, para além de apresentar uma geografia marcadamente talhada pela energia atlântica. Saiu fortalecida a integração e articulação entre as estruturas da AMN, da Marinha, da Administração Portuária, do Município, da Proteção Civil e, ainda, das outras organizações e empresas com atividades ligadas ao meio marítimo acima mencionadas.



Colaboração da DGAM

Notas

- ¹ Plano nacional de contingência para resposta a incidentes de poluição do mar.
- ² O poluente foi simulado por 700 quilogramas de pipocas.
- ³ O poluente na praia foi simulado com 200 quilogramas de estilha de madeira.
- ⁴ O animal marinho foi representado por um modelo de um exemplar de golfinho.
- ⁵ Simulada com 50 quilogramas de pipocas.



Colocação de barreiras de estuário para a proteção da marina e do Parque Ecológico Urbano.



POR ONDE ANDAMOS?

A cerca de 12.000 km de distância de Lisboa, o continente gelado continua a gozar de estatuto de proteção. Graças ao Tratado da Antártida, em vigor até 2041, 12 países suspenderam as suas reivindicações territoriais; mantém-se, porém, a liberdade de exploração científica, em clima de cooperação internacional.

ANTÁRTIDA

A Antártida continua a despertar o interesse de muitas pessoas, não só pelas suas paisagens, mas pelo seu interesse político, económico e, sobretudo, estratégico.

A ratificação, por Portugal, do Tratado da Antártida foi o impulso que faltava para a criação do Comité Polar Português que, ao longo dos anos, tem fomentado as atividades de pesquisa nas áreas polares, quer no Ártico, quer na Antártida, em cooperação com outras nações.

Neste âmbito, também na Marinha Portuguesa tem havido, ao longo dos anos, algumas interações com outras Marinhas, sobretudo na área de hidrografia. Tais ações têm proporcionado uma útil troca de experiências e um ganho de conhecimentos relativamente aos levantamentos hidrográficos na região da Antártida, onde as condições meteorológicas têm tanto de adversas como de diferentes.

A convite da Marinha do Brasil, uma oficial hidrógrafa embarcou, de 30DEZ21 a 12ABR22, no Navio de Apoio Oceanográfico (NaPOc) *Ary Rongel*, de modo a participar na 2.ª fase da Operação Antártida Brasileira deste verão (no Hemisfério Sul) – a OPERANTAR Quarenta. Há já vários anos que nenhum oficial português integrava esta operação em particular.

Com esta interação entre Portugal e o Brasil, o país irmão deu a conhecer o esforço que desenvolve na zona do Polo Sul;

reforçou-se a cooperação mútua no âmbito da investigação científica e estreitaram-se os laços entre as Marinhas e com os investigadores brasileiros na região.

OPERANTAR 40

Durante cerca de três meses e meio, a Tenente Neves de Sousa acompanhou o minucioso processo de coordenação associado a uma missão deste género. Para além do acompanhamento das atividades diárias nos navios onde embarcou,

foi possível participar na difícil logística relativa à projeção de acampamentos científicos em zonas de difícil acesso, no transporte do material necessário à manutenção e funcionamento da Estação Antártica Comandante Ferraz e no transporte da comunidade científica e militar que se encontra na Estação. Um convívio deveras interessante com essa comunidade.

Como hidrógrafa, participou no levantamento hidrográfico realizado com um sistema sondador de feixe simples pelo NaPOc *Ary Rongel* no estreito de Bransfield, o qual permitiu o conhecimento da morfologia do fundo numa zona com cerca de 1.543,5 km²; contribuiu-se assim para o enriquecimento do banco de dados batimétricos da Antártida. Esta sondagem decorreu no âmbito dos compromissos assumidos pelo Brasil, enquanto membro da Comissão Hidrográfica na Antártida (*Hydrographic Commission on Antarctica – HCA*), junto da Organização Hidrográfica Internacional (OHI). O conhecimento gerado permitirá garantir uma maior



segurança na condução da navegação na zona. A execução destes levantamentos hidrográficos tem ganho maior relevância nos últimos anos, face ao turismo emergente na área.

OS NAVIOS E A ESTAÇÃO COMANDANTE FERRAZ

Para além do embarque no NaPOc *Ary Rongel*, foi ainda possível navegar no Navio Polar *Almirante Maximiano*, também da Marinha do Brasil, que possui melhores capacidades tecnológicas e maior capacidade de pesquisa hidrográfica e oceanográfica. A bordo deste navio, foi possível acompanhar o lançamento de boias de deriva para estudos oceanográficos no estreito de Drake.

No decorrer da missão houve ainda a possibilidade de visitar a Estação Antártica Comandante Ferraz, a qual foi inaugurada em 2020; um incêndio destruíra grande parte do complexo anterior. A atual estação possui uma arquitetura futurista, tendo sido projetada de forma a que ser o mais automatizada possível; implantada numa área de quase 4.500 m², é composta por 3 blocos distintos e por unidades isoladas; comporta 17 laboratórios.



Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO

O BRASIL E A ANTÁRTIDA

O Brasil aderiu ao Tratado da Antártida em 1975. O Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) iniciou-se, em 1982, com a chegada do NaPOc *Barão de Teffé* ao continente gelado.

Devido ao sucesso obtido na 1.ª Operação Antártica (OPERANTAR 1), o Brasil alcançou-se a membro consultivo do Tratado a 12 de setembro de 1983. Para manter o estatuto de membro consultivo, o Brasil tem que realizar atividades de investigação na região.

Atualmente, a Subcomissão para o PROANTAR planeia, coordena e executa as Operações Antárticas (OPERANTAR), que englobam diversos projetos de pesquisa e nas quais estão envolvidos o Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*, o Navio Polar *Almirante Maximiano*, a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) e a Força Aérea Brasileira.



A 1ª Tenente M. Laura Neves de Sousa a bordo do NaPOc *Ary Rongel*.

MARINHA PORTUGUESA EM SELOS

Nesta edição dá-se início a uma nova rúbrica sobre filatelia, que vai aparecer em meses alternados na página 36, com nome idêntico ao deste artigo.

SERVIÇO PÚBLICO DE CORREIOS

Em 2020 celebraram-se os 500 anos da criação do serviço público de correios em Portugal. D. Manuel I criou, por Carta Régia de 6 de novembro de 1520, o Ofício de Correio-Mor, dando-se assim o primeiro passo para o estabelecimento de uma das mais importantes infraestruturas para o desenvolvimento socioeconómico do país.

Os CTT Correios de Portugal (CTT da antiga designação Correios, Telégrafos e Telefones) têm uma longa história de dedicação, empenho e profissionalismo, para aproximar os portugueses e o mundo.

Três anos antes, em 2017, comemoraram-se os 700 anos da criação da Marinha Portuguesa, por decreto real de D. Dinis. A Marinha Portuguesa e os CTT Correios de Portugal são, pois, organizações seculares que perduram nos tempos dada a sua importância.

O imaginário do envio de uma carta não dispensa a existência do tradicional selo postal. Em Portugal, o primeiro selo entrou em circulação em 1 de julho de 1853, apresentando o perfil da rainha D. Maria II. Desde então muitos foram os selos emitidos, introduzindo se temas variados, os quais cativam a atenção dos filatelistas nacionais e internacionais.

FILATELIA

A filatelia – o interesse por tudo o que orbita à volta do selo postal – é hoje, além de um passatempo, uma ciência que acolhe muitos colecionadores, incluindo inúmeros militares, militarizados e civis da Marinha Portuguesa.

Este foi, aliás, o mote para o então 197770 2GRT A António V. Pinto, em 1971, propor à redação da Revista da Armada a criação de uma secção dedicada à filatelia, a qual viria a ser dinamizada nas edições da Revista da Armada entre março de 1972 (número 6) e novembro de 1993 (número 259), além do militar mencionado, pelos 2TEN SG G. Brandão, 1TEN SG M. Curado e 1TEN OTS Carmo Pinto.

Na rubrica Filatelia, consistentemente alimentada por novos conteúdos ao longo de duas décadas, eram divulgadas as últimas emissões de selos, transmitidos ensinamentos sobre a arte da filatelia e anunciadas exposições filatélicas.



Selos da emissão "50 anos do Instituto Hidrográfico" (2010). Autor: Hélder Soares.

HISTÓRIA PESSOAL

Um desses filatelistas navais era o 138878 ex-CAB CCT José Luís Gravito Henriques que viria a incutir o mesmo gosto nos seus dois filhos, eu e o meu irmão mais novo, o 9600505 ex-2TEN FZ Cândido Alexandre dos Santos Pereira Henriques.

Neste âmbito, em virtude da formação profissional em Agronomia e da dedicação ao estudo dos cogumelos dos dois, pai e irmão, cresceu uma coleção de selos temática sobre cogumelos que contempla um singular espólio de mais de 3000 selos diferentes de cogumelos de dezenas de países e mais de 1000 peças filatélicas (blocos, folhas de selos, cartas circuladas e não circuladas, cartas com blocos, cartas com carimbos de cogumelos, postais, bilhetes postais e postais máximos).

Esta coleção ímpar já esteve exposta ao público por diversas ocasiões desde 2005, com destaque para o "Centro Ciência Viva da Floresta" em Proença-a-Nova (de 21 de junho a 19 de outubro de 2019), e foi merecedora de alguns prémios internacionais, nomeadamente a "Medalha de Ouro" na Filanias 2021 (Brasil).



Selos da emissão "Faróis de Portugal" (2008). Autor: Hélder Soares.



SELOS RELATIVOS À MARINHA

As várias dimensões da Marinha Portuguesa também serviram a criação de selos postais ao longo dos anos. Destacam-se as cinco emissões realizadas entre 1990 e 1994 da série “Navegadores Portugueses” que contemplaram vinte navegadores históricos da era dos Descobrimentos.

A rubrica “Marinha em Selos” pretende dar a conhecer ou fazer visitar algumas emissões de selos dos CTT Correios de Portugal diretamente relacionadas com a Marinha Portuguesa mediante a reprodução dos respetivos sobrescritos do 1.º dia ou, como na Filatelia nem tudo são selos, bilhetes postais do 1.º dia ou blocos filatélicos, bem como do carimbo do 1.º dia de emissão.

Atualmente é possível criar selos personalizados bastando para tal seguir os passos indicados da página dedicada dos CTT Correios de Portugal (<https://www.ctt.pt/particulares/loja/produtos-personalizados/selos-personalizados>). É fácil e pode ser uma boa forma de surpreender o(s) destinatário(s) da(s) nossa(s) carta(s).

A publicação desta rubrica só é possível com o apoio dos CTT Correios de Portugal e da Fundação Portuguesa das Comunicações, pelo que agradeço publicamente a pronta disponibilidade e inestimável colaboração de Raul Moreira – diretor de Filatelia – e de toda a equipa dos CTT e da Fundação.

S. Henriques
CTEN MN

Com o apoio dos CTT e da Fundação Portuguesa das Comunicações



CONFERÊNCIA IDEIA 2022

“RELEVÂNCIA DO ESPAÇO PARA AS OPERAÇÕES MARÍTIMAS E ECONOMIA AZUL”

A 3.ª edição da Conferência IDEIA, realizou-se de 23 a 25 de fevereiro de 2022, em formato híbrido, presencial na Escola Naval (EN) e online pela plataforma Webex e subordinou-se ao tema “Relevância do Espaço para as Operações Marítimas e Economia Azul”.

CONCEITO IDEIA

Vocacionadas para a apresentação de ideias, projetos, produtos e desafios, as Conferências IDEIA (Investigação, Desenvolvimento, Experimentação e Inovação da Armada) procuram dar voz à Marinha/Autoridade Marítima Nacional (AMN), à Academia e à Indústria, na expectativa de identificar problemas, alinhar conceitos e debater soluções, recorrendo à tecnologia, promovendo a inovação e fomentando a colaboração em rede.

Internamente, destinam-se aos militares, militarizados e civis da Marinha e da AMN que promovem a inovação e/ou procuram soluções inovadoras. O público externo compreende todos aqueles que, não integrando a Marinha/AMN, demonstram interesse pela temática aludida. Os denominados *stakeholders* representam as entidades, instituições e empresas, nacionais e/ou estrangeiras, que pretendem dar a conhecer as suas necessidades, ideias, produtos e serviços. As Conferências IDEIA preconizam os seguintes objetivos principais:

- Promover alinhamentos sobre inovação entre a comunidade das Operações Marítimas, a Academia e a Indústria, mediante a partilha de ideias e desafios operacionais, a identificação de soluções e a divulgação de produtos;
- Apresentar ideias e/ou projetos selecionados a partir dos *Call for Ideas*, atribuindo-lhes visibilidade nas conferências;
- Impulsionar a rede de inovação colaborativa nacional

e internacional, promovendo a ligação da Marinha e da AMN com a Academia e a Indústria, potenciando o seu desenvolvimento, partilhando conhecimento e fortalecendo a unidade de esforço.

IDEIA 2022

Na procura de novas tecnologias e capacidades disruptivas, a Conferência IDEIA 2022 contemplou apresentações de elementos referenciados no setor do Espaço, das Operações Marítimas e da Economia Azul, nomeadamente, do VAdm Keith Blount (NATO MARCOM), do Eng. Ricardo Conde (Agência Espacial Portuguesa) e de Simon Best (AIRBUS Innovation Factory).

Com o intuito de debater a inovação, as operações e a tecnologia aplicadas ao Espaço, foram efetuadas três mesas redondas (*Innovation Talk*) para, especificamente, debater:

- As “Capacidades espaciais emergentes para a segurança e proteção marítima”;
- “A utilização do espaço para o reforço da posição geoestratégica de Portugal”;
- Os “Serviços providenciados por satélite: mudança de paradigma”.

No âmbito da partilha de conhecimento, foram protagonizadas duas apresentações (*Keynote Speaker*) subordinadas à “Relevância do Espaço para as Operações Marítimas” e à “Relevância do Espaço para a Economia Azul”.

Relevância do Espaço para as Operações Marítimas e Economia Azul
Space relevance for Maritime Operations and Blue Economy

IDEIA 2022

Opening Remarks | Keynote Speech

Gouveia e Melo
Admiral
Chief of the Portuguese Naval Staff

Keith Blount
Vice-admiral
Nato Maritime Commander

INNOVATION TALK #1 (15:40 – 16:40 GMT)
Emerging space capabilities for maritime safety & security
Capacidades espaciais emergentes para a segurança e proteção marítima

Moderator

Teresa Ferreira
GMV

Proença Mendes
Rear-admiral
2nd Fleet Commander

Leendert Bal
EMSA

Sérgio Barbedo
EDISOFT

Simon Best
AIRBUS

FEBRUARY 23 | FEBRUARY 24 | FEBRUARY 25

Register @ www.marinha.pt/pt/ideia2022 ORGANIZATION:

Em formato virtual, foram realizadas três sessões paralelas sobre, respetivamente, Inovação, Operações e Tecnologia, durante as quais foram submetidas ideias pela comunidade Académica, pela Indústria e por elementos da Marinha e da AMN.

TRÊS DIAS DE CONFERÊNCIA

O primeiro dia foi concretizado na EN, teve caráter internacional e apenas foi utilizada a língua inglesa. Transmitido *online* pelo Youtube, a participação apenas foi possível mediante convite ou inscrição prévia na plataforma *Webex*. A Cerimónia de Abertura, presidida pelo CEMA/AMN, ALM Gouveia e Melo, incluiu a entrega do Prémio de Inovação da Marinha Portuguesa 2021. Ganhou o galardão a Célula de Experimentação Operacional de Veículos não tripulados (CEOV) pelo trabalho desenvolvido no protótipo do ventilador CEOV-X95 NORTADA, desenvolvido em resposta ao esforço nacional de combate à pandemia COVID-19.

No segundo dia apenas foram realizadas sessões online, em salas virtuais específicas criadas para cada sessão na plataforma *Webex*.

O terceiro e último dia decorreu na EN, em formato híbrido, com participações presenciais e virtuais. Incluiu o encerramento da Conferência IDEIA 2022 pelo Comandante da EN, CALM Valentim Rodrigues, no decurso duma cerimónia presencial no Auditório Almirante Vieira Matias.

– 187 participações presenciais no primeiro (civis – 64) e no último dia (civis – 23);

– 73% das apresentações realizadas pela Indústria;

– 528 visualizações registadas na plataforma *Youtube* no primeiro dia, 169 no segundo e 177 no terceiro.

– 3700 visualizações totalizadas no *microsite* do evento, de 20 países, entre 15 de dezembro e 25 de fevereiro.

A Conferência IDEIA 2022, realizada em formato híbrido e no regime bilingue, conseguiu agregar um enorme conjunto de entidades que desenvolvem atividade no sector da Inovação, públicas e privadas, nacionais e estrangeiras, designadamente a NATO, a AEP, a GMV, a AIRBUS, a EMSA, a EDISOF, a Ivity Brand Corp, a PT Space, o INEGI, a GEOSAT, a ANACOM, a DEIMOS, a NEURASPACE, a AED, o CEiiA e o MDN.

A Marinha e a AMN cumprem as suas missões ao serviço do País num cenário cada vez mais exigente, emergente e iminente. A evolução impõe, para problemas crescentes em quantidade, diversidade e complexidade, soluções incisivas, integradoras e inovadoras. Importa por isso que Portugal no geral, e a Marinha em particular, preconizem a Inovação como sua figura de proa. As Conferências IDEIA constituem um contributo decisivo nesta jornada.

RESULTADOS E CONCLUSÕES

A 3.ª edição da Conferência IDEIA contabilizou:

– 384 inscrições *online* (civis - 52 da Academia e 190 da Indústria);

Colaboração do EMA, DIVISÃO DE INOVAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO



Cargo
Agent



Rua Leopoldo de Almeida, Nº 8A • 1º andar • 1750-138 Lisboa • PORTUGAL

Tel: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826379 | (+351) 969826387 | (+351) 969826388 • Fax: (+351) 217 59 68 48

E-mail: geral@lissa.pt • www.lissa-lda.com

GUERRA NO PACÍFICO

A BATALHA DAS ILHAS DE SANTA CRUZ

REFORÇO JAPONÊS EM GUADALCANAL

No início de outubro de 1942, os japoneses começaram a intensificar o reforço das suas forças em Guadalcanal através do “Tokyo Express”, que continuava a fazer o transporte de tropas desde da área de Buin-Faisi, no norte das Ilhas Salomão. Um destes transportes foi atacado e quase aniquilado, perto do cabo Esperança, na noite de 11 para 12 de outubro, por uma força de cruzadores e contratorpedeiros sob o comando do CALM Norman Scott, naquela que ficou conhecida como “Batalha do Cabo Esperança”¹.

No final de Outubro de 1942, a campanha de Guadalcanal estava prestes a atingir o seu clímax. A 1ª Divisão de Marines, agora reforçada com o 7º Regimento, defendia com determinação o perímetro de Henderson Field, sabendo que este aeródromo era crucial para a sua sobrevivência naquela ilha. Por seu lado os Japoneses, quase dois meses após os desembarques iniciais dos Marines em Tulagi e Guadalcanal, perceberam que suas forças não seriam capazes de expulsar os invasores americanos sem um reforço significativo.

Tendo falhado a reconquista com um Batalhão em agosto² e com uma Brigada em setembro³, o comando Japonês elevou o seu de empenhamento para o nível de uma Divisão, ordenando um ataque que, supostamente, seria definitivamente vitorioso. Entretanto, perante o desânimo de um VALM Ghormley pessimista quanto ao desfecho da campanha, o ALM Nimitz tomou a difícil decisão de o substituir pelo VALM Halsey, o que solucionou a grave crise de confiança que ameaçava estender-se a todos os escalões de comando na área do Pacífico Sul.

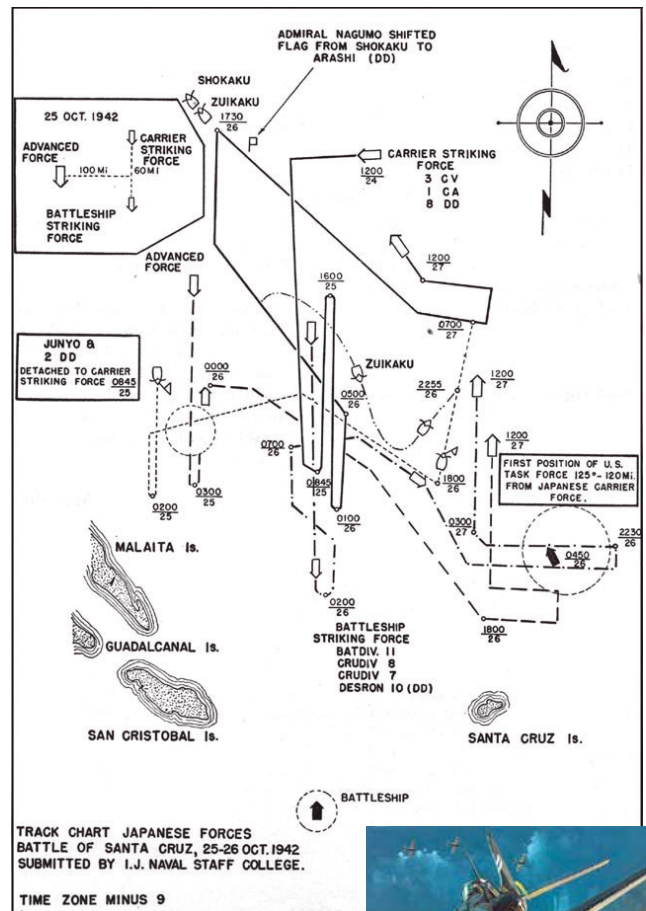
NOVA DERROTA NAVAL AMERICANA

A 24 de outubro, o USS *Enterprise*, após as reparações urgentes e indispensáveis em Pearl Harbor, chegou ao Pacífico Sul, juntando-se ao USS *Hornet* a leste das ilhas de Espirito Santo. Embora cada um operasse independentemente com a sua escolta, ambos os grupos ficaram sob o comando tático do CALM Thomas C. Kinkaid, que tinha participado nas batalhas do Mar de Coral e de Midway como comandante dos cruzadores de escolta.

Halsey, contrariando algumas das orientações mais cautelosas de Ghormley, deu ordens a Kinkaid para patrulhar a área a norte das Ilhas Santa Cruz, de modo a ficar no flanco de qualquer inimigo que se aproximasse de Guadalcanal por norte ou por noroeste. A força americana, designada por TF 61, que era numericamente inferior à força japonesa em quase todas as categorias de navios, incluía os dois grupos de porta-aviões (*Hornet* e *Enterprise*), os couraçados USS *South Dakota* (BB-57) e USS *Washington* (BB-56), 6 cruzadores, e 14 contratorpedeiros.

A força japonesa, comandada pelo VALM Chuichi Nagumo, era constituída por 4 grupos de porta-aviões (IJN *Shokaku*, IJN *Zuikaku*, IJN *Zuiho* e IJN *Junyo*), com cerca de 200 aviões embarcados. Na sua escolta incluíam-se 4 couraçados, 8 cruzadores de batalha, 2 cruzadores ligeiros, 25 contratorpedeiros e 16 submarinos.

Na manhã de 26 de outubro, aeronaves do *Enterprise* em patrulha localizaram e atacaram os porta-aviões japoneses de Nagumo, tendo posto fora de ação o *Zuiho*. Quase simultaneamente, os aviões japoneses também localizaram e atacaram os navios de Kinkaid. Da refrega, que ficou conhecida como “Batalha das Ilhas de Santa Cruz”, resultou o afundamento do porta-aviões *Hornet* e do cruzador *Porter* e danos em vários outros navios americanos.



Do lado Japonês apenas foram causados danos graves no Zuiho e danos ligeiros num couraçado e em 5 navios de menor porte.

A Batalha das Ilhas de Santa Cruz constituiu, de facto, uma vitória japonesa. Tivesse Nagumo explorado este sucesso, perseguindo e destruindo o que restava da esquadra de Kinkaid, no dia seguinte estaria na posse da única força de porta-aviões operacional no Pacífico, consumando a famigerada batalha decisiva preconizada por Mahan. Mais uma vez, à semelhança do que aconteceu no ataque a Pearl Harbor⁴, na Batalha da Ilha de Savo⁵ e, aconteceria mais tarde, na Batalha do Golfo de Leyte, os japoneses não conseguiram alcançar mais do que uma vitória pírrica, que, na verdade, em nada contribuiu para uma estratégia coerente que eventualmente obrigasse os EUA a negociar a paz.



Piedade Vaz
CFR REF

Notas

- ¹ Ver edição Nº 573 da RA (maio 2022).
- ² Ver edição Nº 570 da RA (fevereiro 2022).
- ³ Ver edição Nº 572 da RA (abril 2022).
- ⁴ Ver edição Nº 554 da RA (agosto 2020).
- ⁵ Ver edição Nº 569 da RA (janeiro 2022).

HISTÓRIAS DE MEMÓRIAS VIVIDAS DOS USOS, COSTUMES E LIÇÕES DE VIDA

PARTE II – UMA BOA LIÇÃO DE LIDERANÇA



Autor: 2TEN TSN-ARQ Paulo Guedes

Durante a nossa recruta na Escola de Fuzileiros (EF), um dia fomos avisados que não haveria instrução, pois seríamos visitados pelo Presidente da República, que por lá iria almoçar. (Para quem não sabe, na EF os cadetes faziam uso total da messe, como se de oficiais se tratassem, só ali não dormindo). O Presidente e a sua comitiva chegaram, fizeram a sua visita e dirigiram-se para a messe para almoçar.

(Aqui abro um parêntesis para referir o facto deveras notável de ter sido nesta recepção, vão quase cinquenta anos, que nasceu a febre das *selfies*. É verdade! O nosso amigo Januário não deu descanso ao Presidente da República, sempre na sua peugada, na expectativa de ficarem ambos numa mesma fotografia, para poder mostrar a familiares e amigos.)

Entretanto verificou-se que, face ao grande número de pessoas que faziam parte da comitiva oficial, os cadetes não tinham lugar à mesa, pelo que foram enviados para a copa/cozinha. Nessa altura, eu e mais dois cadetes (que não me compete referir) resolvemos que, não tendo que estar presentes no almoço e não havendo instrução da parte da tarde, o melhor que tínhamos a fazer era dar o salto e voltarmos no dia seguinte de manhã, bem cedo (este trio já fazia isto com algum à-vontade, mas só ao final do dia, quando não havia exercícios nocturnos). Bem dito bem feito. Só que alguém se apercebeu da fuga e, a meio da tarde, foi ordenado que os cadetes fizessem uma formatura na parada. Já em Lisboa, fomos avisados da situação e rapidamente voltámos e fomos à tabanca (local onde nós dormíamos) tirar a roupa civil e vestir a farda, isto tudo muito à pressa, e lá chegámos à formatura, tendo eu ficado num dos seus extremos. É então que

na posição de sentido, sem mexer um músculo como era exigido naquela situação, percebi que o comandante Carlos Pecorelli se aproximou bastante de mim e disse baixinho:

– “Senhor cadete, sabe que é mau sair da EF de salto!”

E subindo o tom de voz, sempre perto de mim, acrescentou:

– “E o Senhor Cadete também sabe que vir para uma formatura sem a farda devidamente completa é muito mau!”

Aí, consegui com algum esforço movimentar os músculos dos olhos e verificar com algum temor que, no solo à minha roda, havia uma luz amarelada. Com a pressa, na altura em que tinha mudado de roupa, esqueci-me de trocar as meias e estava com umas meias amarelo berrante (grande moda na época...), com a agravante de as minhas calças, depois de algumas lavagens, terem subido uns dois dedos. Logo ali percebi que algo de muito mau me iria acontecer...

Então o Comandante Pecorelli, já praticamente de braço dado comigo, a boca a dois centímetros do meu ouvido, disparou naquele tom de voz bem audível que ele tinha:

– “Mas Senhor Cadete, sair de salto e vir de meias amarelas para a formatura, isso é mesmo f...dido, Senhor Cadete!”

E deu uma daquelas gargalhadas tonitruantes e bem-dispostas a que já nos tinha habituado durante o curso, e mandou destroçar sem mais nada acontecer.



José Pedro Pimentel Mesquita e Carmo, 14º CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade, 2019

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

QUEIMADURA SOLAR

Começou o verão! É nesta época que o sol espreita com mais intensidade, e numa posição mais perpendicular relativamente à superfície terrestre. Isto, juntamente com o facto das roupas desta estação serem mais leves e deixarem mais pele exposta, motiva a que nesta altura surjam amiúde queimaduras solares, vulgarmente conhecidas como escaldões.

EXPOSIÇÃO SOLAR

A exposição do corpo humano à radiação solar, desde que regrada, tem muitos efeitos benéficos, sendo fundamental para a saúde física e mental. O sol, além de ser um antidepressivo natural, promove a síntese de vitamina D (importante para a regulação da concentração de cálcio e fósforo), ativa a circulação sanguínea, estimula o sistema endócrino, favorece a atividade intelectual e aumenta a quantidade de glóbulos brancos no sangue, que são os protagonistas do nosso mecanismo de defesa contra agentes infecciosos. Contudo, os riscos associados à exposição solar inadequada podem resultar, entre outros, em queimadura solar, insolação, desidratação, lesões da pele e envelhecimento precoce.

RADIAÇÃO SOLAR

A radiação solar é a designação dada à energia radiante emitida pelo Sol. Esta energia é transmitida sob a forma de ondas eletromagnéticas, em várias frequências e comprimentos de onda. Cerca de metade dessa radiação é emitida sob a forma de raios visíveis, também conhecidos como luz do dia (permite-nos ter claridade). A outra metade é invisível aos olhos humanos e é emitida sob a forma de raios infravermelhos (IV), que se sentem sob a forma de calor, e raios ultravioleta (UV). Os raios UV são os raios mais energéticos emitidos pelo sol, e por isso os mais agressivos e perigosos para todas as formas de vida na Terra. Estes classificam-se em 3 tipos: UV-A, UV-B e UV-C. A quase totalidade (99%) dos raios UV que chegam a superfície da Terra são do tipo UV-A, uma vez que estes não são absorvidos pela camada de ozono na atmosfera. Estes raios incidem de forma igual ao longo de todo o dia e em todas as estações do ano, mesmo em dias nublados e com baixa luminosidade. Embora não causem queimaduras, são capazes de penetrar nas camadas mais profundas da pele e danificam as fibras de colágeno e elastina, causando envelhecimento precoce. Os raios UV-B são parcialmente absorvidos pela camada de ozono e apresentam maior incidência durante o verão, principalmente no período das 10h às 16h, em regiões de altitudes elevadas e próximas à linha do equador. São os responsáveis pelas queimaduras solares. Uma exposição recorrente ao longo de diversos anos a este tipo de raios está associada ao aparecimento de manchas cutâneas, sardas e cancro da pele, bem como a alterações oculares como a catarata e a degeneração macular. Os raios UV-C são totalmente absorvidos pela camada de ozono e não alcançam a superfície da Terra, o que é bom já que são muito nocivos à biosfera. Devido à sua potente ação bactericida, a radiação UV-C (obtida por fontes artificiais) é aplicada na esterilização de materiais cirúrgicos e em processos de tratamento de água.

QUEIMADURA SOLAR

Aqueimadura solar é uma reação inflamatória aguda da pele à exposição intensa aos raios solares, sendo um marcador biológico de exposição à alta dose de radiação UV. Surge habitualmente em contexto de lazer (ida à praia/piscina ou durante desportos

ao ar livre) mas também pode acontecer em contexto laboral (os casos mais graves que assisti nas Forças Armadas foram em contexto de recruta ou exercícios militares de cadetes).

Cerca de metade da população assume já ter tido queimadura solar. Desses, cerca de 25% refere 3 ou mais episódios ao longo da vida. Os principais fatores que têm sido associados à queimadura solar são: sexo masculino, idade entre 10-20 anos, estrato socioeconómico elevado, fotótipos baixos na escala de Fitzpatrick (peles claras e sensíveis ao sol) e ausência de proteção solar adequada.

As queimaduras solares não são imediatamente evidentes, geralmente o eritema cutâneo (vermelhidão) inicia-se após 3h da exposição solar e sofre agravamento nas primeiras 24h. A pele fica quente, existe dor local com hipersensibilidade ao toque e, em casos graves, formam-se bolhas. É um quadro que pode durar até 5 dias a resolver-se. Os casos ligeiros podem e devem ser tratados no domicílio. Os casos mais graves, especialmente quando se formam bolhas ou há destruição da pele, precisam de cuidados médicos. Estes muitas vezes estão associados a quadros de desidratação ou insolação, e o risco de infeção da pele é grande.

O tratamento no domicílio passa pela evicção de exposição solar, arrefecimento da área afetada com banhos de água fria ou compressas molhadas, usar o menos roupa possível sobre as lesões, aplicar cremes/loções específicas para queimaduras (ex: biafine®) para acelerar regeneração cutânea, parar a dor com recurso a analgésicos (ex: paracetamol) e aumentar a ingestão de água.

É importante lembrar que não se deve aplicar gelo ou qualquer mezinha (álcool, perfumes, manteiga, azeite, ovos, pasta dentes) sobre as queimaduras. Se estiverem presentes bolhas, não devem ser rebentadas e sugere-se proteção com penso e recorrer a consulta médica.

PROTEÇÃO SOLAR

Dado as agressões solares terem um efeito cumulativo e potenciarem lesões cutâneas e envelhecimento precoce, é crucial existirem diariamente comportamentos pessoais preventivos contra a exposição solar excessiva, principalmente nos primeiros anos de vida. Sabe-se que ter sofrido queimadura solar em qualquer época da vida está associado a maior ocorrência de melanoma! Algumas das medidas recomendadas, mesmo em dias nublados e nas atividades normais do quotidiano, são: vestir roupas que protejam adequadamente o tronco, os braços e as pernas, usar chapéu que promova sombra adequada a toda a cabeça e pescoço, usar óculos de sol escuros e com proteção certificada contra os raios UV, permanecer à sombra sempre que possível, evitar exposição ao sol nos horários de maior intensidade da luz (10-16h), evitar solários e utilizar corretamente fotoprotetores (não esquecer reaplicar de 2/2h).



QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 256

NORTE (N)

♠	♥	♦	♣
5	5	D	A
7	4	6	7
4	3	5	6
			5

SUL (S)

♠	♥	♦	♣
A	A	R	D
D	D	V	
V	2	7	
10			
6			
2			

GRAU DE DIFICULDADE – FÁCIL CARECENDO DE ATENÇÃO

W-E vuln. Após a abertura de E em 1♣, S dobra, W passa, N marca 1♦ à falta de melhor, E passa e S marca 4♠, recebendo a saída a 10♣. Qual deve ser o seu plano de jogo para cumprir o contrato?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 256

A solução é simples e tem de basear-se na informação dada pela abertura de E que permite localizar as cartas chave da defesa na mão, nomeadamente pela boa colocação dos R de ♣ e ♥. Todavia, não existindo o mais do que uma mão em N, pois E não vai cair no erro de permitir entrar através da D recuando A até à 3ª, não será possível apertar o R de trunfo, a menos que estivesse à 2ª, o que é pouco provável, e nem sequer se torna necessário arriscar. Assim, deve fazer uma pausa para não se precipitar na 1ª jogada e aproveitar o A de ♣ logo na 1ª vez para a passagem ao R de ♥, e não ao R de trunfo, conforme pode ser tentada a fazer-lo. Deste modo vai cumprir o contrato dando apenas 3 vezes (R de trunfo+1♦+A♦+1♥) para 1 cabide. Este problema demonstra mais uma vez a grande importância da 1ª vez no seu cartão, pois é irreversível qualquer decisão sem a devida análise do leilão, saída e hipóteses/probabilidades a considerar para a definição da linha de jogo e mais adequada... se depois tiver que alterar a adaptação a novas circunstâncias com que eventualmente seja confrontado.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 36

What is the level?
Let's talk about...



STANAG 6001

STANAG 6001 Edition 5, Language Proficiency Levels, is the NATO agreed standard for language curriculum, test development, and for recording and reporting Standardized Language Profiles (SLPs).

STANAG 6001 provides NATO forces with a table describing language proficiency levels.

The language proficiency skills – Listening (L); Speaking (S); Reading (R); Writing (W)- are broken down into six base levels coded 0 through 5. In general terms, skills may be defined as follows:

Level 0- No proficiency; Level 1 – Survival; Level 2 – Functional; Level 3 – Professional; Level 4 – Expert; Level 5- Highly-articulate native.

Do you know what type of MILITARY TASKS you are expected to be able to perform (comprehend and produce) at each level? Let's find out!

WHAT IS THE LEVEL (1,2,3,4,5) OF THE FOLLOWING MILITARY TASKS?

“Ask for basic information at a checkpoint, such as name, destination, and identification papers.”

SOLUÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR: Level 4

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 88

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 88

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• 2TEN M Ricardo André Fernandes Gaspar Alberto, Comandante do NRP *Sagitário* • 2TEN M Luís Filipe Silvestre Rodrigues, Comandante do NRP *Centauro*.

RESERVA

• CMG AN Manuel Francisco Silveirinha Canané • SMOR FZ José Manuel Santos Grego • SMOR A Jaime Manuel Tagarro Ruas • SMOR ETC Agostinho António Pereira Farinha • SMOR TF José Vítor Silva Teixeira • SMOR L Rui Manuel Leal Roque Monteiro • SMOR FZ João Martinho Travassos Espada • SCH H Luís Manuel Oliveira dos Santos Pancada • SCH MQ Pedro Manuel Martins Fernandes • SAJ ETA António Manuel Marques de Almeida • CAB CCT Paulo Manuel Caeiro Missas • CMOR TFH António Manuel Malvas da Costa • CMOR CM Joaquim Manuel Candeias Ginja • CAB TFH Pedro Alexandre Travanca Rodrigues.

REFORMA

• CMG SEG José Nanques de Matos • SMOR E Carlos Alberto dos Santos Martinho Lérias • SMOR T Joaquim Antunes dos Santos • SCH H Artur António Costa Silva • SCH H José Manuel Lucas Carapau • SCH T Filipe Jorge dos Santos Silva • SCH U João Manuel Guerreiro Maria • SAJ FZ Jorge Manuel de Almeida Salomão • 1SAR CM José Mariano Giroto Teles • CMOR L Américo Vieira de Sousa • CMOR CM António Manuel Anastácio • CAB L José Mário Figueiredo dos santos • CAB CRO Carlos Manuel Moreira dos Santos.

FALECIDOS

• 59754 CALM MN REF Joaquim dos Santos Felix António • 64266 CALM MN REF Fernando Helder Silvestre Romero • 9045 CALM M REF Aurélio Fernando de Castro e Silva Junqueira • 122555 CMG SEM REF Armando Freire Alves dos Santos • 72558 CMG EMQ REF Carlos Nelson da Silva Sousa • 775661 CTEN OTT REF José Miguens Louro Hilário • 94754 CFR SG REF Fernandino Oliveira Simões • 277051 1TEN OTT REF João Julião Pereira • 520958 1TEN OTS REF José Pedro Cosme Lopes • 327853 1TEN OT REF Domingos Apolinário Fradinho • 404755 1TEN OT REF António Inácio • 762661 SMOR V REF José Augusto Sousa Borges • 262249 SMOR A REF José António da Assunção Bispo • 855862 SMOR L REF José Gonçalves Valente Mira • 772882 SMOR FZ RES António Luís Marques dos Santos • 390055 SMOR CM REF José dos Santos Gregório • 640160 SCH SE REF José Luis Monteiro Figueiredo • 502183 SCH MQ REF Carlos Duarte Pereira dos Reis • SAJ FZ REF Alfredo José Araújo • 257550 SAJ M REF Eduardo Alinho • 377954 SAJ M REF José Nunes de Alcântara Junior • 200148 SAJ M REF Arnaldo Bento Isidoro • 484657 SAJ A REF Leonídio Ferreira Felicidade • 341853 SAJ CM REF Luís Nascimento Redondo • 421556 SAJ E REF José Furtado de Sousa • 424756 SAJ E REF José Duarte Oliveira • 335053 FZ REF Manuel Ramos Medeiros • 200448 1SAR CM REF Fernando da Silva • 22071 1SAR L REF Albano Dias Madureira • 868262 1SAR CE João Manuel de Oliveira • 500658 1SAR MQ REF José Rodrigues Fernandes • 134983 1SAR A Manuel Francisco Duarte do Amaral • 222078 1SAR E REF José António Calado Mognat • 301164 2SAR DFA REF Abel Pereira Vilela • 219953 CAB R REF Américo Loução Martins de Carvalho.

CONVÍVIOS

SARGENTOS TRC/ETC ELETROTÉCNICOS DE COMUNICAÇÕES 6º ALMOÇO-CONVÍVIO

Realizou-se no passado dia 4 de maio, no Clube de sargento da Armada, na Delegação do Feijó, o 6º almoço-convívio dos Sargentos TRC/ETC Eletrotécnicos de Comunicações da Marinha Portuguesa.

O almoço retomou a sua realização depois de uma interrupção de 3 anos devido à pandemia Covid-19, reunindo cerca de 60 camaradas e amigos do Ativo, Reserva e Reforma e decorreu em ambiente de franca e sã camaradagem.

A organização agradece a disponibilidade e a presença de todos os camaradas e amigos.



NRP COMANDANTE JOÃO BELO ALMOÇO-CONVÍVIO

Vai realizar-se no dia **10 de setembro** o 6º Encontro Nacional das ex-guarnições de 1967 a 2008 da Fragata *Comandante João Belo*. O almoço-convívio é alargado a familiares e amigos e vai ter lugar na Quinta dos Girassóis em Fernão Ferro, Seixal.

Para mais informações e inscrições os interessados deverão contactar: joabeloguarnicoes1967.2008@gmail.com, António Chaveiro 1050363 SMOR T TM 912181547, João Códices 114973 SAJ A TM 937494548, Amândio Martins 120574 Gd 1ªCl TM 961408469, António Ubaldo 1370 SCH SE TM 962676664, Manuel Matias 96469 MAR R TM 919713010 ou Álvaro Vilaverde 160281 MAR C TM 934516810.

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

Bucolismo ao largo da Ilha do Pessegueiro.
NRP Polar



Rumo ao pôr do sol.
NRP Polar

MARINHA PORTUGUESA EM SELOS (I)

Navegadores Portugueses (4.º grupo), 1993



Sobrescrito e carimbo de 1.º dia da emissão
Autor: Luís Filipe de Abreu

Coleção CTT Correios de Portugal
Imagens cedidas por CTT Correios de Portugal e Fundação Portuguesa das Comunicações.

O Padrão dos Descobrimentos localiza-se em Belém, na cidade de Lisboa, em Portugal. A conceção arquitetónica é de Cottinelli Telmo e as esculturas são de Leopoldo de Almeida. Dos quatro navegadores do 4.º grupo de selos, apenas o Fernão de Magalhães se encontra deste lado, o friso leste do Padrão.

