

Nº 582 • ANO LII
MARÇO 2023 • MENSAL • € 1,50

Revista da **ARMADA**



ORDEM DE CAMÕES

100 ANOS TAAS

FAROL DE VILA REAL DE
SANTO ANTÓNIO
100 ANOS

PLATAFORMA GOOGLE
ARTS & CULTURE

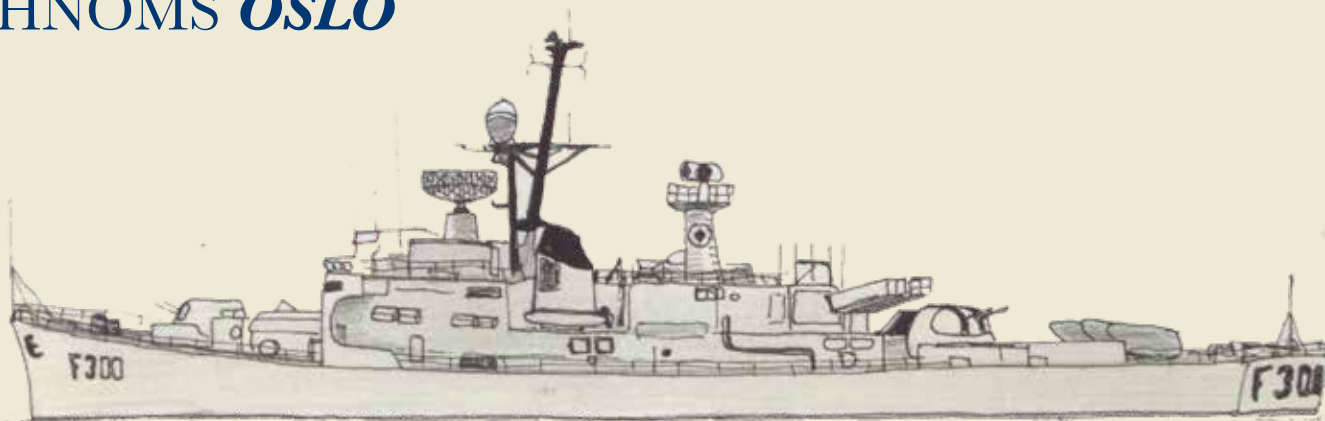
AQUÁRIO VASCO DA GAMA
125 ANOS

Quarta de V^{ga}

Livros de Honra

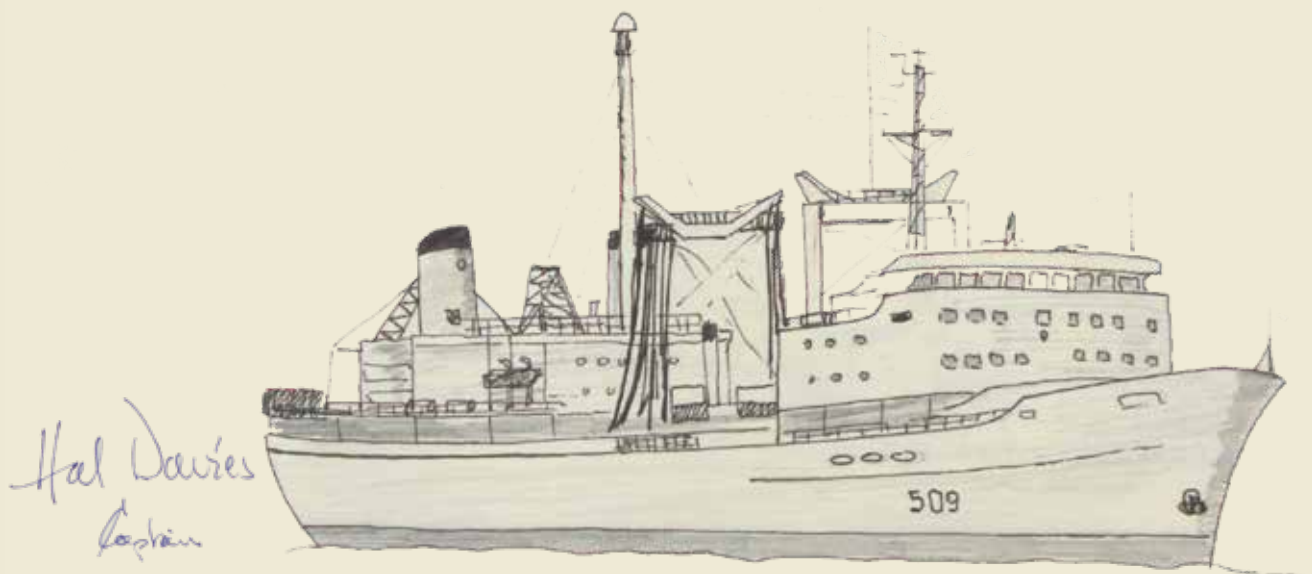
Conclusão da reprodução de desenhos do “Livro de Honra” (LH) do NRP *Comandante Hermenegildo Capelo*, referente a navios que, conjuntamente com a F481, integraram a *Standing Naval Force Atlantic* (SNFL) 1987.

HNOMS *OSLO*



Jan. H. Rouch.
CDR (RNH)

HMCS *PROTECTEUR*



Hal Davies
Captain

Autor dos desenhos – então 1TEN EMQ Garcia Belo.

Motivo – visita a bordo, dos Comandantes do Reabastecedor HMCS *Protecteur* (AOR 509, 1969-2015) e da Fragata HNOMS *Oslo* (F 300, 1968-1994).

Todas as imagens desta rubrica, dedicada ao Livro de Honra do NRP *Comandante Hermenegildo Capelo* foram cedidas pelo Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha.

SUMÁRIO

02	Quarto de Vigia
04	Ordem de Camões – 100 Anos TAAS – Encerramento das Cerimónias
06	Reflexões sobre estratégia (2)
08	NRP <i>António Enes</i> . Zona Marítima dos Açores
13	Informação e Segurança (1)
21	Direito do Mar e Direito Marítimo (35)
25	Guerra no Pacífico. A Batalha de Guadalcanal – Epílogo
26	Entregas de Comando / Tomadas de Posse
27	Academia de Marinha
30	Lancha <i>Cachalote</i>
31	Foi assim... (5)
32	Saúde para Todos (103)
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / XVII Exposição de Artes Plásticas
35	Concurso de Fotografia
CC	Marinha Portuguesa em Selos (IV)

FAROL DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO 100 ANOS

10



16 PLATAFORMA GOOGLE ARTS & CULTURE



AQUÁRIO VASCO DA GAMA 125 ANOS – PARTE I

18



Capa

Os aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral receberam, a título póstumo, a Grã-Cruz da Ordem de Camões na cerimónia de encerramento das comemorações dos 100 anos TAAS.

Composição gráfica CTEN TSN-DSG Nobre Rodrigues



**Revista da
ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 582 / Ano LII
Março 2023

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 CM Paulo Jorge Dias Matias

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
(Chamada para a rede fixa nacional)

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

E-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt
ra.sec@marinha.pt
Paginação eletrónica e produção
What Colour Is This?
wcit.pt
info@wcit.pt
Tl: +351219267950
(Chamada para a rede fixa nacional)
Tiragem média mensal:
3700 exemplares

ORDEM DE CAMÕES

100 ANOS TAAS

ENCERRAMENTO DAS CERIMÓNIAS



Decorreu no passado dia 13 de janeiro de 2023, no Museu do Ar (anexo à Base Aérea N.º 1, em Pêro Pinheiro – Sintra), a cerimónia de encerramento das comemorações do Centenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul (100TAAS). Os méritos dos protagonistas desse feito heróico foram de novo reconhecidos, agora com a atribuição da Ordem de Camões.

O FEITO E A COMISSÃO

A viagem, concretizada em 1922¹ por dois oficiais da Marinha Portuguesa, o Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho e o Comandante Artur de Sacadura Freire Cabral, teve o seu início em Lisboa, a 30 de março, a bordo do hidroavião Fairey III, batizado "Lusitânia". Após uma série de peripécias que incluíram o recurso a mais duas aeronaves, e percorridas as 4.527 milhas do trajeto em 62 horas e 26 minutos, os aviadores chegaram ao Rio de Janeiro a 17 de junho. A travessia ficou para sempre imortalizada por ter sido a primeira ligação aérea entre a Europa e a América do Sul e pela utilização de um método inovador de navegação aérea desenvolvido pelos portugueses; constituiu, por isso, um marco da maior relevância, importância e visibilidade para Portugal, para a Marinha e para a Força Aérea.

O planeamento das efemérides que iriam marcar 2022 começou com a criação de um Grupo de Trabalho (GT-CTAAS) para planear e coordenar as comemorações do 1.º Centenário da Travessia Aérea do Atlântico Sul (Despacho n.º 23/19, de 3 de abril, do Almirante CEMA). Dos trabalhos desse GT concluiu-se que fazia sentido fazer as comemorações em conjunto com a Força Aérea Portuguesa (FAP), e foram feitos contactos nesse sentido. Essa colaboração foi formalizada em Protocolo firmado a 8 de julho de 2021 pelos Chefes dos dois Ramos das Forças Armadas.

Desse Protocolo nasceu a Comissão Aeronaval para a Comemoração do Centenário da Travessia Aérea, com dupla presidência – ambos os vice-CEM (VALM Novo Palma, substituído no início de 2022 pelo VALM Coelho Cândido, e TGEN Rafael Martins). Pela parte da Marinha, integravam a referida Comissão: o Subchefe do Estado-Maior da Armada; o Chefe da

Divisão de Relações Externas do EMA, o Chefe do Núcleo de Comunicação Estratégica da Divisão de Planeamento do EMA, um 2TEN da Divisão de Relações Externas, o Chefe do Protocolo e Serviço Administrativo e Financeiro do Gabinete do ALM CEMA, o Diretor da Comissão Cultural de Marinha, o Diretor do Museu de Marinha, o Chefe do Departamento Administrativo e Financeiro da Comissão Cultural de Marinha, o Chefe da Secção de Planeamento e Estatística da Direção de Administração Financeira e os especialistas CMG M RES Costa Canas (historiador) e CFRAG M Baptista Cabral (aviador naval). Por parte da FAP, a composição da Comissão era mais ou menos equivalente à da Marinha, com relevo para o TGEN REF António Mimoso e Carvalho, Chefe da Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea (CHCFA).

Um dos primeiros trabalhos da Comissão foi a organização de um concurso de ideias relativo ao logótipo das Comemorações. Um enfermeiro português que trabalha em Inglaterra, apaixonado por feitos aéreos e com gosto pelo *design*, venceu o concurso. O logótipo inclui os dois componentes deste feito: o marítimo, representado pelo mar, e o aéreo, presente através da imagem de uma das aeronaves que, em 30 de março de 1922, levou Sacadura Cabral (piloto) e Gago Coutinho (navegador) a percorrerem o Atlântico e a atingirem o Brasil.

PRINCIPAIS EFEMÉRIDES DAS COMEMORAÇÕES

Na Cerimónia de encerramento das Comemorações discursou, em primeiro lugar, o VCEMA, VALM Coelho Cândido, que, em nome da Comissão Aeronaval 100TAAS, agradeceu, em primeiro lugar, ao Presidente da República, “por se ter dignado presidir às cerimónias mais relevantes destas comemorações...” e em

seguida, a todas as organizações civis e militares – autarquias, embaixadas de Portugal, Forças Armadas de Cabo Verde e Marinha e Força Aérea do Brasil - que se associaram às comemorações, contribuindo para o sucesso da aventura de celebrar em conjunto este feito nesses locais e países irmãos.

Foi objetivo inicial da Comissão Aeronaval, desenvolver e organizar um conjunto de ações e atividades que marcassem indelevelmente um dos mais notáveis feitos da nossa História. “Esta viagem não foi a primeira travessia aérea do Atlântico, nem tão pouco foi um record de velocidade, apanágio do espírito aventureiro que caracterizou a aviação do período entre guerras. Esta viagem acabou por ser uma expedição científica e uma



Foto Carlos Barbosa - Força Aérea Portuguesa

prova de superação na qual se evidenciaram valores que sempre nortearam a Marinha e a Força Aérea, valores que eram tão atuais há 100 anos como continuam a ser na atualidade” disse o VCEMA. E continuou “...a esmagadora maioria das iniciativas acabou por ser materializada em eventos concretos, dos quais realçam:

- O início oficial das comemorações e a apresentação do respetivo programa, em janeiro de 2022;
- A exposição itinerante que, ao longo do ano de 2022, percorreu os 18 distritos de Portugal Continental, Madeira e Açores;
- Os 13 concertos das bandas da Armada e da Força Aérea integrados nas comemorações;
- A cerimónia militar e celebração eucarística por ocasião do centenário da partida dos aviadores para o Brasil, no dia 30 de março;
- O desfile aeronaval em Lisboa, no dia 3 de abril, que contou com a presença de milhares de pessoas;
- As comemorações da Travessia em Cabo Verde e no Brasil;
- A publicação da obra literária “Travessia Aérea do Atlântico Sul – 100 anos”, assim como os diversos artigos publicados em revistas nacionais e internacionais;
- As palestras, conferências e produções televisivas nas quais a Comissão Aeronaval participou; e
- As parcerias que estabelecemos para a criação de produtos 100TAAS, com empresas e instituições, assim como os projetos de autores, académicos ou entusiastas que apoiámos ...”.

O EVENTO

A cerimónia de encerramento, presidida pelo Presidente da República e Comandante Supremo das Forças Armadas, Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, contou com a presença dos



Foto Carlos Barbosa - Força Aérea Portuguesa

Chefes Militares dos três Ramos, da Ministra da Defesa, Prof. Doutora Helena Carreiras, e do Presidente da Câmara Municipal de Sintra, Dr. Basílio Horta, entre outras entidades militares e civis.

Num breve discurso, o Presidente da República elogiou as Forças Armadas, em particular a Força Aérea e a Marinha, por “terem sido o polo celebrador de uma efeméride nacional”, agradecendo-lhes o seu “sentido histórico”. “... Não houve comissão nacional a nível de Estado para esta efeméride e até instituições científicas que deviam ter registado a importância na ciência e tecnologia do feito de Sacadura Cabral e de Gago Coutinho não estiveram despertas o suficientemente para aquilo que se estava a celebrar”. “... Não tivessem sido as Forças Armadas Portuguesas e esta efeméride teria passado quase insensível para os portugueses, o que mostra o papel fundamental das Forças Armadas”.

O momento de maior relevo foi a condecoração, a título póstumo, dos obreiros desse feito glorioso da história marítima e aérea de Portugal – Gago Coutinho e Sacadura Cabral – com a Grã-Cruz da Ordem de Camões.

Na ausência, por motivos de saúde, de familiares de Sacadura Cabral e uma vez que Gago Coutinho não teve descendentes, o Presidente da República entregou nas mãos do chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Gouveia e Melo, as insígnias correspondentes “a uma ordem que não existia no momento em que eles atravessaram o Atlântico Sul”. Segundo as palavras do Presidente da República, trata-se do “reconhecimento da Pátria Portuguesa a estes dois filhos notáveis, notáveis no passado, notáveis no presente e notáveis para o futuro”.

A cerimónia que assinalou o final de um ano de eventos comemorativos do feito histórico dos dois marinheiros e aviadores, contou ainda com a apresentação e lançamento duma emissão filatélica (ver página 36).

A INSÍGNIA

A Ordem de Camões, criada pela Lei n.º 10/85, de 7 de junho e regulamentada no ano de 2021, destina-se a distinguir quem tiver prestado serviços relevantes à língua portuguesa e à sua projeção no mundo e à intensificação das relações culturais entre os povos e as comunidades que se exprimem em português e serviços relevantes para a conservação dos laços das comunidades portuguesas com Portugal.



A figura central do distintivo da Ordem é uma efígie laureada, comumente reconhecida como sendo a de Luiz Vaz de Camões. A fita de suspensão tem duas cores, amarelo e azul-marinho. O amarelo simboliza a luz, o conhecimento, o saber; o azul-marinho representa os mares que ligam todas as Comunidades Portuguesas e, em especial, as Nações que têm o Português como língua oficial.

A Grã-Cruz da Ordem de Camões é destinada a galardoar atos heroicos de extraordinária abnegação e valentia ou de grande coragem moral e excepcional capacidade de decisão.



Aníbal Ramos Borges
CALM

Nota

¹ A travessia quis celebrar o decurso de um século sobre a independência do Brasil.

REFLEXÕES SOBRE ESTRATÉGIA

2



FIM DA GUERRA

Apesar de teórico, este artigo tece algumas considerações a ter presentes para terminar um conflito.

Terminar um conflito é um processo para decidir quando e como parar a guerra, e faz parte do processo da resolução de conflitos. É um processo alargado que tem lugar em todas as fases, desde o planeamento, nas pré-hostilidades, nas hostilidades, na execução (nas pós-hostilidades), e acordo final¹. Não iremos abordar a fase das operações de manutenção da paz (PKO – *Peace Keeping Operations*) que se desenrolam a seguir ao fim do conflito e que garantem o cumprimento dos acordos do final da guerra.

PORQUE TERMINA UMA GUERRA?

A forma mais simples de terminar um conflito ocorre perante uma vitória militar decisiva, deixando o opositor incapaz de continuar a resistir. Não é comum acontecer nas guerras modernas.

Uma guerra acaba quando os seus custos (políticos, militares, económicos e morais) excedem os benefícios, e existe uma baixa probabilidade de haver uma vitória. Os decisores precisam de ter uma informação de grande rigor e confiança para os seus cálculos. Os custos de uma guerra podem ter consequências económicas devastadoras e uma perda de vidas humanas que enfraquecem o apoio da opinião pública, levando a uma pressão para terminar o conflito.

Organizações internacionais e regionais (ex: UN, EU, NATO) têm influência para finalizar a guerra. Novas ameaças na cena internacional podem resultar numa vontade de iniciar negociações para pôr fim ao conflito.

PORQUE NÃO TERMINA?

Os líderes podem ter interesse em continuar a guerra se virem que podem perder o seu poder, deixando para trás um empreendimento sem obter qualquer vitória. Nalguns casos, aspectos psicológicos, nacionalismo ou ideologia podem conduzir ao prolongamento dos conflitos. Normalmente, os responsáveis por iniciar a guerra são relutantes em aceitar que a vitória não é possível.

Desentendimentos entre grupos e organizações que supervisionam a guerra, serão um obstáculo para acabar com a guerra. As elites internas terão grande dificuldade em aceitar a derrota e fazer concessões.

Factores domésticos e vários aspectos do Sistema Internacional podem afectar a liberdade de acção e criar um dilema para os líderes, que necessitam de manter a credibilidade dos seus compromissos no mundo e a sua reputação no tocante às decisões.

Outros factores podem retardar as decisões para acabar com a guerra, tal como desejar obter uma situação pós-conflito melhor do que a anterior; evitar futuros conflitos pelo uso da força; necessidade de uma vitória suficiente para justificar os custos e os sacrifícios já sofridos, o que pode levar a custos de uma nova escalada.

COMO TERMINA UMA GUERRA?

Depois dos esforços para obter uma vitória decisiva terem falhado, há outras formas de terminar o conflito. Através de uma escalada para convencer o opositor de que não irá obter qualquer sucesso se continuar, sendo de esperar as seguintes respostas:

procurar um cessar-fogo; escalar o conflito usando novas armas, escolhendo novos alvos ou novas áreas de operações, gerando uma subsequente escalada em espiral (**paradoxo da escalada**).

Os líderes de ambos os lados devem aceitar que falharam e não atingiram os seus objectivos iniciais, e que a situação não irá alterar-se. Por vezes, o lado que inicia as negociações pode ser visto como tendo uma determinação enfraquecida (**paradoxo da negociação**).

Frequentemente, a acção de um terceiro interveniente (mediador) ajuda a ultrapassar os obstáculos para pôr fim ao conflito. Um mediador neutro ajuda as partes a salvar a face, evitando as conversações directas. As negociações podem ainda tomar uma forma de coerção, de ameaça ou de incentivos económicos.



Uma de-escalada unilateral levando a uma retirada de forças sem qualquer acordo, pode marcar o fim das hostilidades.

Terminar uma guerra através de tratados de paz formais, apesar de ser raro nos tempos que correm.

Os mecanismos mais comuns de terminar um conflito são acordos de cessar-fogo, tréguas e armistícios, que ocorrem por sequência cronológica, reflectindo um sucessivo progresso e contributo político ao encontro da paz. Os beligerantes devem ter uma convicção comum, e abandonar ideias tais como uma das partes ter mais poder que a outra, ou que a guerra está num impasse e o balanço de poder não vai alterar.

Tipicamente, o processo de negociação envolve um número de questões importantes sobre as quais ambos os lados discordam: o momento e as condições do cessar-fogo, disposição de territórios e fronteiras, troca de prisioneiros, retirada de forças, novos governos.

Uma análise sequencial da negociação deve considerar os desenvolvimentos no campo de batalha, as situações domésticas de ambos os lados e o contexto internacional que influenciam os objectivos de ambos.

IMPLICAÇÕES PARA OS COMANDANTES MILITARES

Apesar de ser do nosso interesse manter esta pequena análise ao nível estratégico, vamos referir algumas implicações, que a seguir se descrevem, que os comandantes no terreno devem ter presente.

Parte essencial do processo de planeamento de uma campanha militar é o Plano para Terminar o Conflito, devendo ser dada atenção aos objectivos políticos de reconciliação, que podem mudar já próximo do final do conflito.

Evitar a tendência de aplicar soluções militares para problemas políticos, e também a tendência de obter uma vitória que pode vir a afectar a cessação das hostilidades.

Estar atentos a uma escalada. As negociações têm um impacto significativo nas operações militares. Os comandantes devem estar particularmente sensíveis ao ambiente político alargado existente no final da campanha (ex: evitar o uso da força nas negociações do cessar-fogo).

Em caso de impasse ou escalada, e quando existe uma clara superioridade de forças, o potencial vencedor deve comunicar e convencer o adversário que o prolongamento das hostilidades não vai melhorar a situação, e que o cessar-fogo será no melhor interesse de ambos.

Um acordo de cessar-fogo tem que ser perfeitamente claro para ser aceitável e para convencer ambas as partes de que o opositor não recebe qualquer vantagem. Deve conter detalhes suficientes, procedimentos de comunicações e assegurar que terceiros possam monitorizar e arbitrar, para evitar desentendimentos e violações.

As negociações implicam compromissos. Ao negociar uma proposta de rendição, cada parte deve reconhecer os interesses de ambos. Propostas de rendição incondicional, ou outras que não contenham pelo menos algum grau de cuidado para salvar a face, devem ser evitadas.

Deve ser previsto um momento, um local e procedimentos para a rendição planeada ou intencional se realizar, evitando erros.

Grande cuidado com os prisioneiros de guerra, os doentes, os feridos e os refugiados é uma responsabilidade que vai ter uma importância crescente, dado que os números envolvidos irão aumentar dramaticamente no final da guerra.

A partir do momento em que o território foi libertado ou ocupado, os comandantes militares vão ser confrontados com assuntos complexos relacionados com a governação civil, tais como lei, ordem, comida, abrigos, apoio às populações civis, saúde e apoio de serviços, etc.

CONCLUSÃO

Os planos para terminar o conflito devem ser considerados logo desde o início do planeamento da campanha, para assegurar

os efeitos e em que grau o estado-final militar e os objectivos políticos associados são atingidos.

Os casos para terminar uma guerra através de uma vitória militar decisiva são raros. A escalada será provavelmente tentada para obter a vitória, e evitar a derrota ou o impasse. Neste caso os líderes políticos e militares terão grandes dificuldades em determinar os custos e benefícios das várias opções para continuar ou terminar o conflito. Esta escolha não é somente baseada em avaliações objectivas e impessoais de custo-benefício. Os líderes políticos e as suas elites, e as chefias militares terão influência, e os seus interesses irão atrasar qualquer solução racional para o fim do conflito.

Algum tipo de acordo de cessar-fogo será uma pré-condição necessária na maioria dos casos. Os comandantes militares precisam de estabelecer comunicações com o opositor (directamente ou através de mediadores) para o convencer dos custos de continuar com os combates. Um acordo terá um valor muito maior se ambas as partes estiverem convencidas que um cessar-fogo não afecta as suas vantagens relativas ou não traz desvantagens relativas.

Finalmente, como parte do processo de planeamento, os comandantes militares devem considerar uma série de assuntos que incluem a rendição das forças inimigas e a gestão dos militares, populações e territórios capturados e libertados.

A forma como um conflito termina é crítica para atingir o estados-finais político e militar desejados, e os comandantes militares devem fazer um balanço entre o estudo da prevenção e a condução da guerra, bem como terminar as guerras.

A abordagem apresentada neste artigo é aplicável a qualquer conflito.

Não apontando uma solução para o fim da guerra na Ucrânia, deixamos à consideração do leitor acompanhar a evolução do conflito e imaginar qual a forma como vai terminar.



Reis Madeira²

CMG REF

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

Notas

¹ Tal como definido nas sessões do *Advanced Command and Staff Course*.

² MA in Defense Studies, King's College London.



NRP ANTÓNIO ENES

NA ZONA MARÍTIMA DOS AÇORES

27ª COMISSÃO

A corveta *António Enes* largou da Base Naval de Lisboa no dia 23 de julho, rumo ao Arquipélago dos Açores, e regressou a 11 de dezembro de 2022, concluindo mais uma missão na Região Autónoma dos Açores (RAA). 142 dias de missão no Arquipélago sob o controlo operacional do Comando de Zona Marítima dos Açores.

MISSÃO



O navio garantiu na RAA a busca e salvamento marítimo e o exercício da autoridade do Estado Português no mar, i.e., contribuiu de forma permanente para o incremento da segurança da navegação no mar dos Açores, para todos aqueles que o praticam, seja por motivos profissionais ou de lazer.

Assegurou-se o controlo da navegação, a prevenção e combate à poluição marinha, o combate a atividades ilegais, como o narcotráfico, tráfico de armas e outros ilícitos. Paralelamente, o planeamento da missão contemplou escalas do navio nas diferentes ilhas que constituem o arquipélago, por forma a reafirmar a disponibilidade e presença da Marinha junto das comunidades locais.

No que concerne à Busca e Salvamento Marítimo, o navio, em cooperação com o RCC Lajes, efetuou vários exercícios “SAREX”, diurnos e noturnos, em conjunto com o helicóptero EH-101 da Força Aérea Portuguesa. A formação e o treino conjunto, entre os dois ramos das Forças Armadas, revelam-se de extrema importância para garantir que as operações de resgate no mar são realizadas com eficácia e eficiência.

DADOS OPERACIONAIS

No âmbito da salvaguarda da vida no mar, o navio esteve empenhado, durante quatro dias, numa missão de busca por

um mergulhador desaparecido ao largo da ilha do Faial.

Das horas de navegação efetuadas, 347 foram devidas ao esforço de fiscalização marítima nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional da região. Nas missões de vigilância e de patrulhamento executadas, o navio focou-se no controlo:

- Das reservas marinhas, nomeadamente a reserva natural dos Ilhéus das Formigas;
- Dos Bancos D. João de Castro, Condor e Princesa Alice; e
- Da atividade piscatória realizada nos espaços marítimos entre as 100 e as 200 milhas náuticas do Arquipélago.

O navio realizou várias missões de apoio logístico à Marinha, à Autoridade Marítima Nacional (AMN) e a outros organismos públicos e forças de segurança da RAA, transportando material entre ilhas; destaque para o transporte de material médico entre o Faial e a Terceira, com destino à Guiné-Bissau.

EXERCÍCIOS / TREINO / PROTOCOLO

Paralelamente às missões acima descritas, o navio teve ainda oportunidade de realizar o exercício AÇOR 22, na modalidade *Command Post Exercise* (CPX). Este exercício conjunto, que envolveu o Comando Operacional dos Açores, os Comandos de Zona da RAA e o Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores, visou testar e avaliar os procedimentos de resposta no âmbito do apoio militar a Emergências Cíveis na Região. Cenário escolhido para o desenvolvimento da ação: a missão de



Colocação de sismómetros ao largo da ilha de São Jorge.



Apoio Militar à Emergência Civil (AMEC), provocada pela crise sísmo-vulcânica na ilha de São Jorge¹.

Enquadrado no conceito de presença naval, importa salientar a participação nas comemorações do Dia do EMGFA em São Jorge, bem como as ações protocolares junto das diversas comunidades locais.

O comandante prestou os habituais cumprimentos nas diferentes ilhas, destacando-se o almoço protocolar a bordo com o Presidente da Câmara Municipal de Santa Cruz da Graciosa.

OPERAÇÃO GAIA

Relativamente à grande atividade sísmica que se registou ao longo do ano na ilha de São Jorge, o navio participou na

Operação GAIA, no âmbito do apoio das Forças Armadas ao Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores, nomeadamente no apoio à colocação de seis sismómetros (ocean bottom seismometers) ao largo da ilha de São Jorge. Este projeto, financiado pela agência britânica NERC, conta também com o apoio do Governo Regional dos Açores, Universidade dos Açores, Instituto Hidrográfico e vários centros de investigação portugueses, irá permitir durante os próximos cinco meses recolher dados no fundo do mar.

A informação gerada através da recolha destes dados vai reforçar o conhecimento científico do sistema vulcânico da ilha de São Jorge, de forma a aumentar a capacidade de interpretação de futuras crises sísmo-vulcânicas.

CONCLUSÕES

Para fins operacionais, de apoio logístico e treino próprio, foram praticados os portos de Ponta Delgada, Praia da Vitória, Horta, Vila do Porto, Velas, S. Roque do Pico e Vila da Praia.

Comandado pelo CFR M Madeira Gonçalves, o NRP *António Enes* contou com uma guarnição de 61 militares, incluindo dois mergulhadores; completou 3373 horas de missão, 637 horas de navegação e percorreu 6686 milhas náuticas.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ANTÓNIO ENES**

Nota

¹ Ver OPERAÇÃO GAIA no artigo referente ao NRP *Setúbal* na RA nº 578.

Marinha

Holística, Focada, Pronta, Útil, Significativa e Tecnicamente Avançada

Junta-te a nós...

www.marinha.pt

FAROL DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

100 ANOS



No dia 20 de janeiro de 2023 comemorou-se o centenário do Farol de Vila Real de Santo António (VRSA). A cerimónia decorreu nas instalações do Farol, tendo sido presidida pelo Presidente da Câmara Municipal (CM) de Vila Real de Santo António, Dr. Álvaro Palma de Araújo, na presença do Subdiretor-geral da Autoridade Marítima e 2º Comandante-geral da Polícia Marítima, CALM Noronha Bragança (em representação do ALM CEMA / AMN). Estiveram também presentes o Presidente da Junta de Freguesia, Sr. Valentim Santos, o Diretor de Faróis, CMG Miranda de Castro, o Capitão do Porto de Vila Real de Santo António, CFRAG Afonso Martins, entre outras entidades civis e militares locais e da vizinha Espanha.

Após a atuação de André Ramos, um artista local que interpretou vários temas musicais, em modo acústico, enchendo os sentidos dos convidados, usaram da palavra o Subdiretor-geral da Autoridade Marítima e o Presidente da CM VRSA. O CALM Noronha Bragança agradeceu a presença de todos “neste evento de grande simbologia para a Autoridade Marítima Nacional e para o nosso país, um ancião Estado Costeiro”; endereçou ainda um agradecimento especial ao Presidente da Câmara de Vila Real de Santo António “em nome de todos os que servem regionalmente e localmente a AMN”, e aos representantes do Reino de Espanha, “um sinal de amizade entre povos” e entre “as nossas autoridades marítimas nacionais”.

Na alocução não foram esquecidas as intervenções efetuadas ao longo destes 100 anos, as modernizações e alterações “recorrendo a automatismos e sucessivos aperfeiçoamentos tecnológicos”, e uma referência à memória a todos “aqueles que garantiram e garantem o contínuo funcionamento deste farol e de todos os outros 52 faróis do nosso país” evidenciando e enaltecendo todo o seu empenhamento, dedicação e brio dedicados aos faróis, “dos quais são ao mesmo tempo técnicos e guardiões”.

O CALM Noronha Bragança sublinhou a “significativa especificidade da profissão de faroleiro, única pela sua natureza e multidisciplinaridade de ações que a mesma implica” e afirmou que “a AMN e os seus órgãos centrais e locais contam com o apoio das Autarquias em que se inserem”, exemplificando a reciprocidade evidenciada com as atividades desenvolvidas no âmbito do centenário do Farol de Vila Real de Santo António.

Já o Dr. Álvaro Palma de Araújo iniciou a sua alocução cumprimentando e dando as boas vindas a todos os presentes, dirigindo um cumprimento especial “aos homens para quem o farol, representa a lida diária das suas vidas – os três faroleiros, que trabalham e cuidam do nosso farol”. Este farol, conforme descrito pelo Presidente da CM, é um símbolo e um marco da história de VRSA, um “património material e imaterial da cidade de Vila Real de Santo António”.

Referiu ainda que a história de VRSA estará sempre ligada ao mar, escrevendo-se com “homens e mulheres, mas também se escreve com edifícios e com tudo o que eles representam”, sendo o sustento de várias famílias, e que “todos os dias esperam pelos barcos de pesca, que regressem a terra firme”, sempre guiados pela luz da torre de 46 metros, circular e imponente que marcou para sempre “a malha urbana de VRSA”, sendo o farol “da nossa terra”.

O Presidente da CM finalizou a sua intervenção sublinhando a importância da Autoridade Marítima Nacional e do Capitão do Porto, que tem desempenhado um papel fundamental em tudo o que diz respeito ao concelho de VRSA.

Seguiu-se o descerramento de uma placa alusiva ao centenário pelo CALM Noronha Bragança, acompanhado pelo Dr. Álvaro Palma Araújo, e a oferta, simbólica, de uma pequena réplica da placa comemorativa ao presidente da CM VRSA, como lembrança e recordação desta efeméride.



Relacionadas com o centenário, foram desenvolvidas algumas atividades desportivas e culturais em conjunto com a Capitania do Porto de Vila Real de Santo António, a Câmara Municipal de VRSA e a Direção de Faróis. O “pontapé de saída”¹ destes eventos foi a tertúlia “Memórias do Farol de VRSA: À conversa com Fernando Pessanha (historiador), Neto Gomes (investigador, memorista e biógrafo) e José Cruz (membro da Assembleia Municipal de VRSA)”, contando ainda com a participação do Diretor de Faróis, Comte. Miranda de Castro, e levada a cabo no Arquivo Histórico Municipal António Rosa Mendes.

Outras atividades:

- Um torneio de padel, em coordenação com a CM VRSA, no Padel Clube de VRSA, que fica na vizinhança do Farol;
- Um conjunto de regatas de vela ligeira nas modalidades de Optimist infantil e juvenil, Laser 4.7 e Laser radial, em vários escalões, organizadas pela Associação Naval do Guadiana;
- Um desafio de fotografia, através da Associação ¼ Escuro – Associação de Fotógrafos Amadores de VRSA, versando os «100 anos do Farol de VRSA», com o objetivo de continuar a imortalizar a perspetiva do público sobre o farol;
- A emissão de um postal inteiro com carimbo comemorativo ao centenário do farol de VRSA, aprovado pelo Gabinete de Filatelia dos CTT; e
- Uma exposição cronológica, temporária e evocativa do centenário, em colaboração com a CM de VRSA, a Capitania e a Direção de Faróis, a inaugurar em 13 de maio (dia da cidade de Vila Real de Santo António).

De relevar o elevado esforço de todos os faroleiros que prestaram serviço no Farol de Vila Real de Santo António, e em especial aos faroleiros da atual guarnição, por manterem este património digno e pronto desde a data de entrada em funcionamento. De forma a alargar a participação da comunidade nas comemorações, o Farol esteve aberto ao público em geral, entre os dias 16 e 19 de janeiro, durante o período da tarde.

O Farol de VRSA é um dos mais relevantes monumentos do município; oferece uma vista deslumbrante sobre a serra e sobre o mar, alcançando o Rio Guadiana, a Mata Nacional das Dunas Litorais, a Baía de Monte Gordo e o litoral da Andaluzia. A estrutura representa um marco na costa leste do Algarve, servindo a sua torre de 46 metros e a sua luz com um alcance de 26 milhas náuticas, ainda hoje, como um ponto de referência à navegação de embarcações em águas portuguesas e espanholas.

A história do Farol de VRSA foi contracapa da RA nº 386, de maio de 2005.



Colaboração do DIREÇÃO DE FARÓIS

Nota

¹ Expressão utilizada pelo historiador e moderador Dr. Fernando Pessanha.



Foto 2SAR TA Ricardo Pinho



Foto CM de Vila Real de Santo António

INFORMAÇÃO E SEGURANÇA

1



DO CAOS ORGANIZACIONAL À PROFISSIONALIZAÇÃO DAS INFORMAÇÕES

Sherman Kent, um professor de história da Universidade de Yale e que durante quase vinte anos desempenhou funções de alto nível no OSS (*Office of Strategic Services*) e, posteriormente, na CIA (*Central Intelligence Agency*), definia «Informações» segundo três pilares: organização, atividade e produto. A organização é dos pilares essenciais para uma eficiente e eficaz capacidade de produção de conhecimento credível, de qualidade e em tempo.

ORGANIZAÇÕES

O produto final das Informações, que proporciona um avisado e sustentado conhecimento àqueles que tomam decisões aos vários níveis em diversos escalões hierárquicos, depende de uma organização que abrange infraestruturas físicas, tecnológicas e de segurança, com uma estrutura robusta de gestão e apoio pessoal, técnico, treino, formação, relações e intercâmbios com congéneres, com interação constante com a academia, grupos de reflexão, entre tantos outros elementos que são parte integrante deste pilar.

As organizações não são estáticas e não devem manter uma condição de cristalização no tempo; mas estão antes envoltas num dinamismo externo e interno que muitas vezes lhes impõem processos de transformação ou reorganização. O mundo está em constante mutação, tal como os agentes de ameaça. Se estes agentes de ameaça acompanham a evolução e transformação, também as organizações que possuem a missão de detetar, monitorizar, avaliar e antecipar as motivações e intenções desses mesmos agentes, necessitam de manter um estado de atualização que lhe proporcione vantagem.

Mas como é que muitas destas organizações conseguem perceber que não estão a desempenhar adequadamente a missão para a qual foram edificadas? Normalmente quando existem incidentes ou acidentes que são supostamente causados pela incapacidade das organizações de informações anteciparem e avaliarem adequadamente os agentes de ameaça. As apelidadas falhas de informações.

FALHAS DE INFORMAÇÕES I

As falhas de informações não são só inevitáveis como também são naturais. Elas podem assentar em fatores cognitivos que possam interferir, de forma substancial, em todo o processo analítico, bem como aspetos organizacionais e burocráticos inerentes às estruturas responsáveis pela produção de

informações; e também à influência ou interferência que os decisores poderão ter em todo o processo, mormente no que a politização das organizações responsáveis pela produção de informações diz respeito.

As diversas falhas de informações analisadas e alvo de comissões de investigação nas últimas décadas, tiveram na sua génese o «elemento humano», mas em última análise a base do problema estava ancorado em questões organizacionais que mereceram subsequentes processos de transformação ou reorganização.

No caso de Portugal não há registo, pelo menos do conhecimento público, de qualquer estudo sobre falhas dos serviços de informações da República em matéria de incapacidade de prever as ameaças. Esta afirmação pode suscitar, pelo menos, duas hipóteses: ou nunca houve qualquer falha a registar; ou o sigilo que encobre uma das mais antigas profissões do mundo não permite a divulgação pública.

Mas em outros países alguns acontecimentos trágicos foram tornados públicos, proporcionando um escrutínio e análise pela comunidade civil e académica que muitos resultados trouxeram em termos de discussão pública. As falhas não são sinónimo de incompetência ou incapacidade por parte dos serviços de informações em antecipar uma qualquer ameaça à segurança nacional.

Depois de analisados os falhanços de informações, assumido porventura Pearl Harbor e o 11 de setembro de 2001 como os de maior envergadura e impacto, os serviços de informações souberam trilhar alternativas para fazer face a um conjunto de debilidades identificadas.

DESCOORDENAÇÃO

As falhas de informações são sempre motivo de descontentamento por parte dos decisores e, em oposição, os sucessos são facilmente esquecidos. O corolário do falhanço é causado, principalmente, pelas limitações cognitivas dos analistas e as barreiras organizacionais e burocráticas que se

opõem à eficiência, pelo que mesmo com as constantes reformas da comunidade de informações a inevitabilidade das falhas das informações deverão permanecer eternamente.

Por norma o analista é uma peça central em todo o processo, pois a condição de ser humano torna-o incapaz de prever o futuro e, igualmente, de desvendar mistérios. O quotidiano de um analista tem sido exacerbado pelo massivo fluxo de informação que necessita de ser processado e analisado, pelo que a diferenciação do que é «segredo» e o que é «mistério» tem-se revestido de enorme complexidade. Pode-se dizer que o segredo é algo que pode ser descoberto, um facto que ainda não é conhecido, como por exemplo o número de mísseis de um determinado país, e o mistério é muito mais efêmero, tal como as intenções do Presidente desse mesmo país.

Os sempre incompletos pedaços de segredos ou informação são, muitas das vezes, insuficientes para entender os «sinais» e rejeitar o indispensável «ruído» que circula num determinando «canal». Uma das falhas identificadas como sendo de natureza organizacional foi a incapacidade de as organizações de informações norte-americanas detetarem o ataque à base naval norte-americana de Pearl Harbor pelas forças imperiais japonesas. A comissão que investigou este ataque concluiu que o facto de o sistema nacional norte-americano ser «miseravelmente descoordenado», onde a cooperação e coordenação entre serviços era praticamente inexistente, foi a causa principal deste terrível acontecimento.

Em 1947, em consequência da falta de coordenação e das disputas entre os diversos serviços de informações militares que proporcionaram a tragédia em Pearl Harbor, o Presidente Harry S. Truman criou a CIA (*Central Intelligence Agency*) em resposta ao problema.

Mas por outro lado, tal como argumenta Richard Betts, a falha de informações é «política e psicológica mais do que organizacional¹», e que muitas vezes poderá ser usada como desculpa para um incremento do «tamanho da organização ou orçamento²».

As discussões em torno das falhas de informações também deverão reconhecer que a informação recolhida pelos serviços de informações ou compilada pelos analistas possui pouca utilidade se não forem colocadas nas mãos dos consumidores, os decisores políticos e militares. Esta é a *la raison d'être* da comunidade de informações, mesmo que por vezes os decisores políticos, e não só, estejam mais recetivos para aceitar a sua própria preconceção da situação, do que aquelas que recebem dos profissionais de informações.

DEFICIÊNCIAS ORGANIZACIONAIS I

A maioria das imperfeições na arena das informações podem derivar de o inevitável compromisso na estrutura, onde as alterações organizacionais poderão conduzir a outras deficiências inesperadas dentro do próprio sistema.



Em termos de deficiências organizacionais podem dividir-se pelo menos em três tipos: profundas divisões estruturais; patologias culturais; e incentivos perversos que encorajam precisamente um comportamento errado. A existência de organogramas bonitos e perfeitos das organizações, com múltiplas caixas e linhas representando as relações formais, institucionais e técnicas entre todos os intervenientes, é uma característica de qualquer organização, e onde as dedicadas às informações não são exceção. No entanto, as causas das falhas dentro das organizações não estão relacionadas com as caixas, mas sim com lutas de poder.

As estruturas são capazes de se dividir, divergir, competir, criar rivalidade e inveja, proporcionando um estado de fragmentação no interior das organizações. Culturalmente, as organizações poderão desenvolver um síndrome patológico que pode deteriorar o desempenho na forma de um debilitante sentido de provincianismo, resistência à mudança e uma crença exacerbada na segurança.

No caso do 11 de setembro foi salientada a incapacidade das agências e serviços partilharem a informação dentro da comunidade de informações norte-americana, proporcionando a criação de «*stovepipes*» de informação, onde, de forma ciumenta, foram guardadas as suas fontes e métodos, não só porque queriam em muitos casos esconder a sua ignorância, mas também porque receavam que fossem comprometidas se as informações que eles produziam fossem usadas de forma imprudente.

Em consequência deste facto, a comissão de investigação do 11 de setembro recomendou que o anterior paradigma, reinante na comunidade de informações norte-americana e considerada regra de ouro durante a Guerra Fria, de a partilha ser efetuada numa base do «*need-to-know*», fosse substituída por uma cultura de «*need-to-share*» que fomentasse a integração.

Por último, o sistema de incentivo criado no seio das organizações tem assumido uma posição de liderança no que deficiências organizacionais diz respeito, uma vez que as avaliações de desempenho, critérios de promoção e prémios de carreira e quotas de produção, têm estado, geralmente, na causa de ruturas e rivalidades entre colegas.

DEFICIÊNCIAS ORGANIZACIONAIS II

Todas as organizações estão sujeitas a variadas ineficiências e obstáculos, as quais contribuem para as falhas de informações. Concomitantemente, a burocratização, hierarquia, especialização, centralização, rotina e sigilo poderão distorcer ou dificultar o processamento de informações e impedir a análise e um julgamento adequado da situação.

Como entidades burocráticas que são, as organizações de informações estão interessadas em manter um certo *status quo* relativamente a alguns agentes de ameaça, para que os seus orçamentos permaneçam conectados pelo cordão umbilical aos níveis de ameaça, o que representa uma condição *sine qua non* em toda a atividade. Apesar deste facto, por vezes as organizações de informações possuem a necessidade de se reformar, de forma a estar permanentemente preparadas para os desafios futuros; contudo, por norma estas ações poderão assumir uma prioridade imediata numa relação de proporcionalidade à dimensão da falha identificada.

Uma das idiossincrasias das ações desenvolvidas pelos políticos é a sua necessidade de tomar decisões, a partir de uma plethora de informação recebida, num curto espaço de tempo. Mesmo com sistemas sofisticados que podem digerir milhões de bytes num segundo, o tempo disponível para processar e gerar conhecimento não é uma equação fácil de resolver pelos

decisores e oficiais de informações. Em consequência, nos últimos anos os decisores políticos têm vindo a produzir as suas próprias informações, conceivelmente devido a algum desapontamento com o sistema ou, como Cynthia Grabo sublinha, causado pela «desconfiança da máquina impessoal das informações, ou talvez porque simplesmente a curiosidade intelectual leva os [políticos] a quererem saber mais em primeira mão»³.

Aparentemente, a sobrecarga causada pelas inúmeras solicitações obrigou os decisores a preferirem as informações correntes em detrimento das avaliações preditivas de longo prazo. Desta forma, os interesses dos decisores foram estimulados para questões ou crises atuais em vez de projetos de pesquisa de longa duração com a missão de ver para além do horizonte. Se a tarefa das organizações de informações é reportar sobre os acontecimentos que estão a fazer manchete nas primeiras páginas, então o seu trabalho poderá estar, provavelmente, na mesma senda de um jornal. Amy Zeagard demonstrava algum ceticismo sobre esta nova tendência, sublinhando que enquanto os grupos terroristas estão a planear cuidadosamente ataques, a «CIA tornava-se a CNN com segredos, respondendo à crise do jour em vez de produzir análise estratégica de longo prazo sobre os perigos que impedem para lá do horizonte»⁴.

FALHAS DE INFORMAÇÕES II

Outra das causas de falha de informações reportadas remete para a politização das informações, e poderá ser a mais prejudicial em todo o processo das informações. Isto, normalmente, representa a «manipulação das provas para satisfazer explicações preferidas e pré-existentes, ou a seleção de provas – envolvendo omissão bem como a inclusão – para inserir num determinado resultado desejado conhecido»⁵.

Tal como Michael Turner argumenta, os políticos estão muito interessados em ler os relatórios de informações que estão em sintonia com os seus pontos de vista ou agendas políticas, pois por norma são «proporcionalmente receptivos a informações que apoiam as suas posições»⁶. A noção de que a politização é sempre uma estratégia perpetuada pelos decisores políticos não é totalmente correta, já que há oficiais de informações que, por qualquer motivo, tais como ambição de carreira ou fatores psicológicos, sucumbe à tentação de escrever o que os políticos querem ouvir, ou seja, arquitetando as informações às «necessidades ou convicções políticas – informações para agradar».

As barreiras organizacionais e metodológicas entre os serviços tenderam a continuar perpetuamente, uma vez que estas não são meros acidentes da estrutura ou processo de informações, mas «inerentes à natureza das próprias informações»⁸. Por conseguinte, isto poderá limitar o progresso da atividade de informações. Estas barreiras só servirão para reforçar o impacto burocrático e cognitivo da precisão analítica. As atuais dinâmicas e a complexidade das relações internacionais em todo o mundo estão cada vez mais difíceis de separar o que pode ser descrito como «sinais» e «ruído», pelo que uma das mais importantes lições apreendidas em Pearl Harbor é que as informações terão sempre que lidar com sinais em constante mutação. A visão retrospectiva tem muitas vezes a capacidade de revelar o ruído onde os sinais de alerta estavam embutidos de forma tão óbvia, mas unicamente perceptível após a falha ter ocorrido.

CONCLUSÕES

Decorrente da complexidade do ambiente em que as organizações de informações atualmente operam, condicionado



ainda pelas transformações dinâmicas sociais, políticas e económicas, e a incapacidade em se adaptarem às mudanças constantes deste mundo global, poderá ser uma das causas que ditam as falhas nas informações. Enquanto a reação natural é providenciar o melhoramento ou reforma adequada de forma a reduzir a probabilidade do erro para um mínimo, os paradoxos e barreiras no domínio das informações implica que o fracasso seja inevitável e, mesmo, um fenómeno natural.

Os inevitáveis compromissos que são intrínsecos às reformas das informações são a peça central na impossibilidade de conseguir reformas organizacionais e processuais eficazes. Em termos de publicidade do próprio fracasso, pode existir alguma relutância da comunidade de informações compartilhar com o público em geral os sucessos de informações obtidos, bem como as suas falhas. Poderão, certamente, não ter autorização para revelar e expor as fragilidades ou deficiências das suas organizações, devido as naturais razões operacionais, estratégicas, éticas e deontológicas.

No entanto, por vezes, parece que alguns das falhas de informações são libertadas propositadamente para o domínio público, de forma a desencadear uma investigação de apuramento de responsabilidade e, consequentemente, proporcionar reformas que impliquem aumentos de pessoal ou de orçamento.

Em suma, o caos que normalmente as organizações de informações se arrogam, num quadro de complexidade e dinamismo envolvente, alavancam a profissionalização das informações, quer no pilar organização, como nos pilares método e produto.



Fernando Cavaleiro Ângelo⁹

CMG M

Notas

¹ Richard Betts, 'Analysis, War and Decision: Why Intelligence Failures are Inevitable', p. 61.

² John Hollister Hedley, 'Learning from Intelligence Failure', International Journal of Intelligence, Vol. 18 Number 3 (2005), p.438.

³ Cynthia M. Grabo, Anticipating Surprise (2004), p.15.

⁴ Amy Zegard, 'CNN With Secrets: 9/11, the CIA, and the Organizational Roots of Failure', p. 42.

⁵ Michael Turner, Why Secret Intelligence Fails, p. 113.

⁶ Turner, Why Secret Intelligence Fails, p. 76.

⁷ Loch Johnson, 'Bricks and Mortar for a Theory of Intelligence', p.11.

⁸ Richard Betts, 'Analysis, War and Decision', p. 72.

⁹ Mestre em Intelligence and Security Studies, pela Universidade de Salford, no Reino Unido.

PLATAFORMA *GOOGLE ARTS & CULTURE*

ÓRGÃOS CULTURAIS EM DESTAQUE *ON-LINE*

A Marinha Portuguesa celebrou, recentemente, um protocolo com a Google Cultural Institute, visando a integração na plataforma “Arts & Culture”. Após dois anos de inventários e catalogações de materiais em todas as áreas museológicas da Marinha, mais de 22 mil arquivos históricos dos seus órgãos de natureza cultural (ONC) passaram a estar disponíveis ao público.

Este projeto constitui uma oportunidade para promover a imagem e a marca da Marinha, como forma de potenciar um aumento da empatia com a sociedade civil.



PLATAFORMA

A plataforma *Arts & Culture*, uma iniciativa da Google, teve origem a 1 de fevereiro de 2011, e conta com diversas parcerias de instituições culturais espalhadas por inúmeros países. Utiliza tecnologia de vista de rua (*street view*) para divulgar o património turístico-cultural, onde é possível realizar visitas virtuais gratuitas a algumas das galerias de arte do mundo.

Esta plataforma *on-line*, com alcance global, visa promover e fortalecer o legado cultural da Humanidade. No caso presente, a herança cultural marítima portuguesa e o seu património histórico. Com novos impulsos ao nível da tecnologia, não só do ponto de vista operacional como do ponto de vista histórico-cultural, a Marinha Portuguesa torna-se caso único no mundo: é inédito um ramo das Forças Armadas divulgar e dinamizar, com uma parceria desta dimensão, o seu património.

Com mais de 50 milhões de visualizações, milhares de exposições virtuais e captações de imagens de alta resolução, em parceria com museus e equipamentos culturais de todo o mundo, esta

plataforma está disponível também em formato orientado para telemóveis conferindo-lhe mais flexibilidade e alcance.

EVENTO

O evento de apresentação da Marinha Portuguesa nesta plataforma internacional ocorreu no passado dia 1 de fevereiro de 2023, em cerimónia realizada no Museu de Marinha, e que contou com a presença do Secretário de Estado da Defesa Nacional (SEDN), Prof. Doutor Marco Capitão Ferreira, o Secretário de Estado do Mar, Eng. José Maria Costa, o CEMA/AMN, ALM Gouveia e Melo, o Diretor da Google Arts and Culture Lab, Dr. Laurent Gaveau e o Diretor da Comissão Cultural de Marinha (CCM), VALM Bastos Ribeiro.

Dos discursos então proferidos, merecem realce as seguintes afirmações:

– *Em conjunto com a Google, a disponibilização de milhares de registos históricos na plataforma “Arts and Culture”, através do projeto “Portugal, um legado marítimo”, é sem sombra de dúvida um olhar para frente, recorrendo às tecnologias para divulgar a nossa história e cultura marítima, enriquecendo assim todos nós, onde quer que nos encontremos (SEDN); e*

– *Não estamos habituados a receber aplausos pelos nossos feitos, até porque no mar não há assistência, mas hoje sinto-me orgulhoso do que aqui estamos a mostrar. (Almirante CEMA).*





CULTURA ON-LINE

Por forma a cumprir a missão de “Proteger e promover os interesses de Portugal no e através do mar”, a Marinha dá uso, com esta parceria, às ferramentas de suporte – Comando e Controlo, Ciência e Cultura – para fortalecer a cultura marítima e divulgar o seu património real.

Associando-se à “Google Arts & Culture”, com conteúdos criados numa perspetiva de *edutainment* (educação mais entretenimento), a Marinha materializa uma oportunidade estratégica de comunicação e de marketing digital, divulgando Portugal e a sua ligação ancestral ao mar através de conteúdos históricos e museológicos.

Sob o mote “Portugal, um Legado Marítimo”, valiosos acervos do Aquário Vasco da Gama, da Banda da Armada, da Biblioteca Central de Marinha, da Fragata *D. Fernando II* e *Glória*, do Museu de Marinha e do Planetário de Marinha estão disponíveis, para todo o mundo, desde 1 de fevereiro de 2023, dia em que se comemoraram os 706 anos de existência da Marinha Portuguesa.

Os seis ONC mostram o património da história marítima portuguesa e o espólio mais relevante dos sete séculos de história da Marinha, e colocam ao fácil alcance de todo o público mais de 22 mil conteúdos digitais, entre imagens, vídeos e exposições.

Esta parceria estratégica, uma sinergia oportuna para ambas as partes, cria uma lógica de complementaridade, de dois sentidos, entre as visitas presenciais aos órgãos de natureza cultural e o acervo online.

Para cada ONC foi criada uma página individual dedicada ao seu conteúdo histórico e cultural único, tendo sempre presente a máxima “Portugal, um Legado Marítimo”. Os conteúdos agora disponíveis representam uma mais-valia para o público em geral e historiadores de temas marítimos, de arte e de história, e também para escolas, universidades e respetivos docentes e investigadores.

Assim, é possível imergir nos espaços interiores de cada órgão cultural através de visitas 360º, completando a oferta nas suas respetivas páginas. Está ainda disponível ao público algumas atividades para maior interação.



Colaboração da CCM



Fotos 2SAR TA Ricardo Pinho

AQUÁRIO VASCO DA GAMA

125 ANOS

PARTE I

O Aquário Vasco da Gama (AVG) faz parte das memórias de muitos de nós. Várias gerações da mesma família regressam a este espaço e sentem-se em casa. Essa memória afetiva é o nosso maior património.

O COMEÇO...

A construção do Aquário foi integrada nas comemorações do 4º Centenário da Descoberta do Caminho Marítimo para a Índia e a sua inauguração, a 20 de maio de 1898, na presença da Família Real, foi um acontecimento público com grande destaque na imprensa da época. Assinalando o importante acontecimento, o rei D. Carlos realizou, numa das salas, uma exposição com o material zoológico por ele recolhido nas campanhas oceanográficas de 1896 e 1897.

O Aquário faz parte da família alargada dos primeiros aquários públicos criados em todo o mundo, entre finais do século XIX e a 1ª Guerra Mundial. A partir desse primeiro *boom*, a maioria foi fechada ou convertida em modernos aquários. E, por isso, podemos hoje dizer que somos o aquário-museu mais antigo do mundo que permanece aberto ao público.

ESTAÇÃO DE BIOLOGIA MARÍTIMA

A instituição tem atravessado várias fases ao longo destes 125 anos. Em 1901 o Aquário é entregue à Marinha Portuguesa, no seio da qual permanece, até hoje, como organismo científico e cultural. Anos mais tarde, em 1909, a administração e orientação técnica do Aquário é confiada à Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais.

Esta Sociedade foi fundada em 1906, com o objetivo de criar uma Estação de Biologia Marítima em Portugal, sendo o seu Presidente Honorário o rei D. Carlos I. O Aquário passou, então, por um período de forte incremento, até se converter legalmente, em 1919, numa Estação de Biologia Marítima, tendo como objetivo o desenvolvimento de investigação científica. Dessa época, destacam-se estudos importantes realizados sobre os *stocks* de sardinha, a sobrepesca, o plâncton, as correntes e a topografia marinha.

Esta foi a Estação de Biologia Marítima mais importante em Portugal durante a primeira metade do século XX, e podemos, por isso, dizer que foi no Aquário Vasco da Gama que nasceu o estudo do mar, e onde se formaram muitos biólogos do nosso país.

MUSEU OCEANOGRÁFICO

Em 1935, o património histórico do AVG valorizou-se extraordinariamente com o legado da Coleção do Museu Oceanográfico D. Carlos I e a respetiva biblioteca, assumindo doravante o papel de museu de história natural.

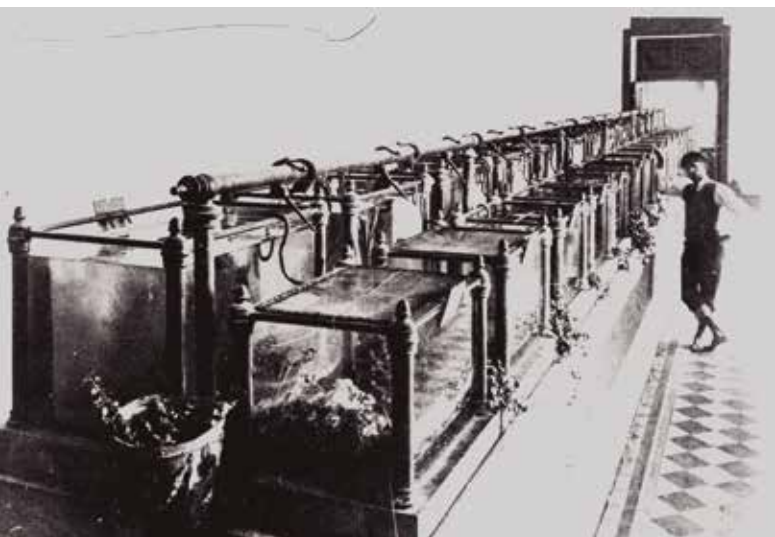
Esta coleção resulta do extraordinário trabalho realizado por D. Carlos durante os

doze anos de campanhas oceanográficas, e representa um valioso contributo para o inventário faunístico da costa portuguesa, tendo sido, posteriormente, estudado por investigadores que publicaram diversos artigos científicos, nomeadamente sobre peixes e crustáceos.

Desde então, o AVG tem sido responsável pela conservação deste precioso legado, parte do qual se encontra em exposição permanente ao público visitante. A parte restante do acervo mantém-se reservada, mas disponível para consulta a efetuar por especialistas, com vista à realização de estudos científicos.

EM PROL DO PROGRESSO

Em 1940, em consequência da construção da estrada marginal Lisboa-Cascais, o Aquário sofre um corte de cerca de um terço na área edificada, provocando uma grave crise no funcionamento da instituição, que conduziu à separação do Aquário da Estação de Biologia Marítima. O AVG retoma, assim, a sua missão inicial, dedicando-se preferencialmente à área da educação e lazer.





Aquário Vasco da Gama

Onde o mergulho Começa!

Inicia-se, então, um intenso trabalho de recuperação e restauro das instalações, bem como a construção de novos aquários, trabalho que teve continuidade nas décadas seguintes. Na década de 70 realizaram-se obras de ampliação no edifício, que permitiram alargar a área de exposição do museu e instalar, condignamente, os serviços técnicos e administrativos. Destacam-se, ainda, as obras de construção, em 1971, de um pavilhão destinado à exposição de focas e leões marinhos.

Contudo, o AVG não abandonou completamente a atividade científica, a qual teve um período de desenvolvimento notável no campo da aquacultura entre 1976 e 1986, quando se realizaram estudos de cultivo e desenvolvimento larvar de peixes marinhos, tais como linguados e robalos.

Em 1984 retomaram-se as campanhas oceanográficas do Aquário, tendo-se desenvolvido uma expedição com grande visibilidade mediática, em parceria com a Faculdade de Ciências e o Centro Português de Atividades Subaquáticas (CPAS). Nesta campanha estudou-se o mar do Arquipélago da Madeira e dos Açores, e produziu-se, em parceria com a RTP, um documentário televisivo com vários episódios, “O Mar e a Terra”.

Na sequência desta importante campanha oceanográfica, e já na década de 90, regista-se uma nova abertura à comunidade científica. Foram criadas parcerias para a realização de numerosos projetos de investigação sobre a biologia e comportamento de espécies aquáticas. Das atividades científicas e educativas desenvolvidas, destaca-se o projeto de “Conservação de organismos fluviais *ex-situ*” em parceria com o ISPA¹, a QUERCUS² e a Faculdade de Medicina Veterinária, no âmbito do qual se realizaram vários repovoamentos de espécies endémicas ameaçadas de peixes de água doce.

ESCOLAS E UNIVERSIDADES

Mais recentemente, e em parceria com a Câmara Municipal de Oeiras, lançou-se o projeto **OeirasEduca+**, que abrange todas as escolas do concelho de Oeiras e permite que realizem, gratuitamente, visitas de estudo guiadas aos espaços do Aquário.

Assim se difunde o conhecimento dos ecossistemas aquáticos e a necessidade de preservação dos Mares, garantindo que as atuais gerações se encontrem mais preparadas para os desafios do amanhã.

Instituição onde tantos biólogos encontraram oportunidades de formação, o Aquário ainda hoje acolhe estudantes de todos os níveis escolares para o desenvolvimento de projetos de investigação e conservação no meio aquático, continuando a ser uma referência para todos aqueles que se interessam pela Biologia Aquática, e pela preservação dos ecossistemas marinhos.

Acompanhando a evolução do conceito de aquário público, o AVG tem desenvolvido e dinamizado, a nível nacional, a sua atividade pedagógica, através de um programa devidamente estruturado, que acolhe visitas escolares de todos os níveis de ensino, do país e do estrangeiro. Paralelamente, o Aquário é muito procurado para realizar programas de voluntariado; os jovens adquirem, assim, experiência de trabalho na área das ciências aquáticas.

LOOK / INOVAÇÃO

Com o virar do milénio, o AVG pôs em marcha uma série de melhoramentos e projetos, nomeadamente com a reformulação do seu discurso expositivo, através da atualização dos princípios de comunicação e relação com os visitantes, da criação de novos laboratórios e da mostra de peças de coleção, há tantos anos escondidas.

Assente numa nova museografia que abarca os seus seis espaços expositivos museológicos, e com a reestruturação das galerias vivas, o Aquário adotou uma linguagem mais acessível e capaz de melhor transmitir o conhecimento sobre a vida subaquática e as histórias que as novas peças em exposição guardam.

Mantem, ainda, o apoio a diversos projetos científicos, com os novos laboratórios já preparados para os desafios da atualidade na exploração dos mares.





Simultaneamente, e sempre fiel à sua missão educativa, o Aquário foi ao encontro dos valores fundamentais da sociedade e o bem-estar animal passou a ser a preocupação fundamental na manutenção dos tanques e aquários.

Sem perder de vista a sua história, o AVG encaminha-se para o futuro. Numa época em que as novas tecnologias de informação abriram novas oportunidades de comunicação, a reformulação foi aproveitada para se iniciar a transição para o futuro digital. No antigo tanque dos leões marinhos nasceu um novo espaço tecnológico que projeta o Aquário para uma nova fase, promovendo a inovação, a procura do conhecimento e a sustentabilidade dos mares.

Desafiando as oportunidades que se abrem na área da inovação, foi recentemente criada a plataforma digital "Tesouros do Rei", um passo importante para a disseminação da obra científica do rei D. Carlos que assim passou a estar acessível a todos, dentro e além-fronteiras. A aplicação inclui informação e imagens de documentos, livros, fotos, instrumentos e outras peças pertencentes ao Museu Oceanográfico D. Carlos I. Além de estar disponível fisicamente no AVG, a plataforma está também acessível online para a comunidade científica e escolar em <https://tesourosdorei.com>

No ano em que o Aquário completa os seus 125 anos de vida (1898-2023), a sua missão e propósito continuam comprometidos com os valores da sua génese, "conhecer e dar a conhecer a biodiversidade aquática de Portugal".



Colaboração do **AQUÁRIO VASCO DA GAMA**

Notas

¹ Acrónimo de (???).

² Associação Nacional de Conservação da Natureza – Organização Não Governamental de Ambiente (ONGA) portuguesa que tem por objetivo a conservação e preservação da natureza e dos recursos naturais, assente numa perspetiva de desenvolvimento sustentado.



REGULAMENTO GERAL DAS CAPITANIAS

OS 50 ANOS DO CÓDIGO MARÍTIMO PORTUGUÊS



Perfizeram-se, há uns meses, os 50 anos da publicação de uma das mais perfeitas peças legislativas publicadas no último século em Portugal no âmbito do Direito Marítimo e da legislação marítima de especialidade – o Regulamento Geral das Capitanias (RGC), aprovado pelo Decreto-Lei nº 265/72, de 31 de Julho – que é, ainda hoje, um instrumento algo relevante para a aplicação de parcelas significativas da regulação marítima no ordenamento nacional¹.

ENQUADRAMENTO E HISTORIAL

O RGC foi estruturado, concetualmente, com base em diplomas basilares como sejam, entre outros, o Decreto de 1 de Dezembro de 1892 sobre a *Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos, Capitanias dos Portos e respectivas Delegações*², o *Codice della Navigazione*³ de 1942, diploma que marcaria o Direito Marítimo e o designado Direito da Navegação em Itália, e as premissas do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante (CPDMM) de 1943⁴.

Resultante, também, do regime orgânico aprovado pelo Decreto-Lei nº 49 078, de 25 de Junho de 1969⁵, e em especial o resultante do preceituado nos seus artigos 9º, e 11º e 14º, ganhou maior acuidade o impulso de se rever o diploma estruturante de 1892, atendendo, ainda, às alterações introduzidas por legislação específica no primeiro quartel do Séc. XX, designadamente pelo Decreto nº 5703, de 10 de Maio de 1919, pelo Decreto nº 6151, de 1 de Outubro de 1919, pelo Decreto nº 9704, de 21 de Maio de 1924, pelo Decreto nº 12 822, de 15 de Dezembro de 1926, e pelo Decreto nº 15 372, de 9 de Abril de 1928⁶.

O RGC promoveu uma sistematização jurídica de grande fôlego em toda a vastíssima produção legislativa de muitas décadas – seguramente mais de uma centena de diplomas, dos quais o Regulamento revogou, expressamente, pelo seu artigo 249º, 59 –, assumindo uma acção jurídico-legal que é, claramente, característica do movimento de codificação jurídica⁷ tendente a criar bases legislativas uniformizadoras, claras e sequenciais no tratamento das matérias. Foi, aliás, apenas em 1972, com a publicação do RGC, que se revogou, expressamente, o Acto de Navegação de 1853.

Pela sua relevância, e por ter sido, juntamente com o Livro Terceiro⁸ do Código Comercial de 1888, a base legislativa de execução do Direito Marítimo durante três gerações de exercício funcional, é útil aduzir alguns comentários sobre o seu âmbito, estrutura, e configuração material, bem como anotações várias sobre as partes que ainda subsistem, e bem assim as mais importantes que foram revogadas.

ESTRUTURA DO DIPLOMA

O RGC foi construído com base em 15 Capítulos (CAP).

Estruturalmente, o alinhamento jurídico do RGC segue uma lógica sequencial que privilegia – CAP I, *Repartições*

Marítimas – a estrutura, jurisdição e competências do Capitão do Porto como Autoridade Marítima Local, bem como do Delegado Marítimo, a organização das Repartições Marítimas, e a articulação funcional interna dos serviços⁹, dedicando, depois, os CAP II a VII¹⁰ às embarcações, sua classificação, aquisição e construção, arqueação, registo, identificação e documentos e papeis de bordo¹¹.

Os CAP VIII a IX são dedicados a regular matérias concernentes à actividade das embarcações e as questões da sua segurança estrutural¹² e da segurança da navegação, incluindo a os procedimentos a tomar no âmbito de sinistros e os ancoradouros e atracações.

Depois de um CAP específico (o X) que trata dos objectos achados no mar¹³, os CAP XI e XII eram (já revogados) dedicados às regras processuais e às transgressões marítimas. Como se disse, por razões de constitucionalidade, os Capitães dos Portos, como órgãos da Administração do Estado, não poderiam continuar a deter funções jurisdicionais e a ser presidentes dos Tribunais Marítimos¹⁴ e assumir a acção penal em matéria de transgressões marítimas, dirigindo julgamentos¹⁵ e aplicando as penalidades previstas no Regulamento.

Finalmente, os CAP finais – do XIII ao XV – eram dedicados, respectivamente, a disposições especiais sobre actividades das embarcações, emolumentos – e tratamento processual das receitas – e outras verbas aplicáveis e disposições finais e transitórias.

ORGANIZAÇÃO FUNCIONAL DAS CAPITANIAS

O RGC foi edificado para ser o instrumento regulador das actividades marítimas, sendo, em muitas das matérias que tratava, o complemento jurídico objectivo do estabelecido em vários Títulos do Livro Terceiro do Código Comercial (CCmr) – também ele actualmente já muito revogado nalgumas das suas Secções e em muitos dos seus normativos em virtude de publicação de legislação avulsa –, o que é desde logo notório em matérias de grande relevância como sejam as questões registrais, o regime do abandono, os sinistros e as arribadas forçadas.

Quando ao CCmr, não obstante as ilustres comissões de estudo¹⁶ que foram criadas há cerca de 90 anos em âmbito da Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional no sentido de rever, de forma estruturada e não avulsa, os

seus conteúdos normativos, nunca tal desiderato foi conseguido. Como se verá adiante, este mesmo caminho seria tentado, também sem sucesso objectivo nos seus propósitos, muito mais tarde, em finais do Séc. XX, com o próprio RGC.

Na sua função estruturante e uniformizadora, o RGC foi, igualmente, concebido como uma peça legislativa de complemento em relação a um conjunto relevante de diplomas de especialidade, para os quais remete e concilia o seu regime, como sejam, além do Código Comercial e do referido CPDMM, o Regulamento de Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e das Pescas, o Regulamento de Assistência aos Banhistas nas Praias, o Regulamento da Direção de Faróis, o Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e Ilhas Adjacentes e o Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações, bem como os diplomas que receberam, no ordenamento jurídico nacional, as convenções internacionais aplicáveis, e nele referidas.

ORGÂNICA DAS CAPITANIAS

Organicamente, o RGC definiu novas premissas para as Capitánias dos Portos, que são resultantes da evolução ocorrida nas estruturas da Autoridade Marítima durante todo o Séc. XX. Atente-se, em especial, ao seguinte:

– Quanto à Intendência das Capitánias, artigos 8º e 9º do Decreto-Lei nº 49 078, de 25 de Junho, definia-se no nº1 deste último preceito que “A Intendência das Capitánias destina-se a coordenar o funcionamento das capitánias dos portos de forma a obter-se a maior eficiência e a desejável uniformidade de procedimentos nestes organismos”, i.e., atribuía-se ao Intendente, além de lhe estar legalmente cometida a substituição, no cargo, do diretor-geral dos Serviços do Fomento Marítimo¹⁷, inspecionar as Capitánias.

– No seu articulado, o RGC apurou o pressuposto hierárquico vertical nos cargos, tendo estatuído no nº2, do seu artigo 5º, que: “Os capitães dos portos estão hierarquicamente subordinados ao intendente das capitánias, principalmente no que respeita ao aspecto disciplinar e à coordenação do funcionamento das capitánias (...)”.

O Regulamento encontrou, ainda, uma forma de fazer depender os Capitães dos Portos de vários dirigentes que exerciam funções na DGSFM, e do próprio Diretor-geral, tendo estabelecido, no referido artigo 5º, um vínculo dir-se-ia mais de cariz hierárquico-funcional dos diretores do Instituto de Socorros a Náufragos, da Direção de Faróis (DF) e dos chefes de Departamento Marítimo, nas matérias que, respectivamente, lhes estavam cometidas pelo Decreto-Lei nº 49 078, e, no caso específico da DF, do Regulamento aprovado pela Portaria nº 537/71, de 4 de Outubro. O quadro de dependências destes dirigentes intermédios da DGSFM¹⁸ – que não tinha características hierárquico-disciplinares – resultava do preceituado logo no nº1, do artigo 1º do próprio RGC onde se definia que: “As repartições marítimas da metrópole – capitánias dos portos e delegações marítimas – são órgãos externos da Direção-Geral dos Serviços do Fomento Marítimo (DGSFM) destinados a desempenhar nas respectivas áreas as funções que lhes estejam ou forem atribuídas por lei e a fiscalizar o cumprimento das decisões, e consequentes procedimentos, da competência da mesma Direção-Geral.”

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES / REVOGAÇÕES

Apenas 2 dos 15 capítulos – os Capítulos XI e XII – estão totalmente revogados por via do início de vigência da Lei nº35/86, de 4 de Setembro, que, por imperativo constitucional da separação de poderes, aprovou a Lei dos Tribunais Marítimos.

Estão quase totalmente revogados, ou fortemente prejudicados nos seus regimes:

– O Capítulo II, que regula a *Classificação das embarcações nacionais*, na parte respeitante às embarcações de pesca, suas áreas de operação e condicionalismos à actividade;

– O Capítulo III, de epígrafe *Aquisição, construção ou modificação de embarcações*; e

– O Capítulo VI, sobre *Identificação das embarcações*.

Desde meados dos anos oitenta até inícios dos anos noventa (Séc. XX), foram criadas duas comissões de revisão do seu articulado. Esses dois grupos de trabalho¹⁹ e os elementos representativos designados nomeadamente pela (então) Direção-Geral de



Cédula de inscrição marítima de 1947.





Vista aérea do porto de Leixões.

Marinha²⁰ – que presidia – pela Direção-Geral de Portos, pela Direção-Geral da Navegação e dos Transportes Marítimos e pela Direção-Geral de Pescas, geraram um produto útil objectivo, independentemente das valiosas análises jurídicas e técnicas e das amplas discussões havidas, não foi relevante ao ponto de incrementar as reformas pretendidas ao RGC, tendo as tutelas entendido²¹ que terá terminado a utilidade sistémica dos seus trabalhos aquando da publicação da legislação de 1992 e 1993²².

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES / REFORMAS

Quanto às reformas introduzidas em matérias reguladas pelo RGC, esta matéria exigiria um desenvolvimento mais amplo do que o que lhe destinamos neste âmbito, mas importa, ainda assim, em complemento ao que antes vem analisado, aduzir algo sobre as mais relevantes.

A principal reforma prende-se com a publicação da já mencionada Lei dos Tribunais Marítimos, através da qual foram revogadas as competências que o Regulamento cometia em matéria jurisdicional e sancionatório-penal – e no âmbito das transgressões marítimas – aos Capitães dos Portos, tendo a Lei nº 35/86, de 4 de Setembro, revogado os artigos 206º a 228º

do RGC, além das alíneas oo) e qq), do nº1, do seu artigo 10º. Especificamente quanto às embarcações de pesca, condições de segurança e áreas de operação, o regime do RGC foi alterado pelo Decreto-Lei nº 278/87, de 7 de Julho²³, tendo sido revogadas partes substanciais dos CAP's II e III. Este diploma, por sua vez, já foi sucessivamente alterado pelo Decreto-Lei nº 383/98, de 27 de Novembro, e, mais recentemente, pelo regime aprovado pelo Decreto-Lei nº 35/2019, de 11 de Março, actualmente vigente.

No âmbito da segurança de navegação, é relevante o regime aprovado pelo Decreto-Lei nº 64/2005, de 15 de Março, regulador do processo de remoção de navios, ou seus destroços, encalhados ou naufragados, e que revogou o artigo 168º do RGC, bem como o regime constante do Decreto-Lei nº 195/98, de 10 de Julho – diploma que recebeu, em direito interno, o quadro regulador do Controlo de Navios pelo Estado do Porto²⁴ –, que revogou o artigo 162º do RGC, cuja epígrafe era *Vistorias suplementares a embarcações estrangeiras*.

Ainda concernente a actos e procedimentos do âmbito da segurança marítima, foi significativamente relevante a reforma operada pelo Decreto-Lei nº 370/2007, de 6 de Novembro, que instituiu o novo quadro regulador dos actos de visita e de despacho de largada de navios e embarcações²⁵, procedendo, desta forma, à revogação do artigo 145º do RGC, bem como dos seus artigos 139º, 140º, 144º, e 151º a 153º, embora estes tendo permanecido vigentes²⁶ até à publicação de um diploma previsto no artigo 12º do DL 370/2007.

Mais recentemente, em termos de registo convencional, no referente ao registo patrimonial de navios e embarcações, e atento o estatuído no artigos 3º, 4º e 7º do Decreto-Lei nº 43/2018, de 18 de Junho, o Decreto-Lei nº 92/2018, de 13 de Novembro, revogou, expressamente, os artigos 74º, 105º a 107 e 109º a 118º²⁷, e o 122º do RGC, bem como outros preceitos do seu CAP V que possam ter ficado prejudicados pelo regime aprovado em 2018. Contudo, parte significativa deste capítulo ainda se encontra vigente, sobretudo os termos procedimentais e executórios do regime próprio do registo patrimonial de navios e embarcações²⁸, que encontra nas disposições normativas do RGC a sua única base de aplicação²⁹.



Capitania da Horta.

CONCLUSÕES

No preâmbulo do RGC, enuncia-se expressamente, no seu ponto 4, que este decreto-lei “*tal como sucedeu com o Regulamento de 1892, constitui o diploma fundamental das actividades marítimas civis*”. De facto, o RGC tem já um muito longo período de aplicação e execução, tendo estado, durante décadas, estruturalmente totalmente vigente; dele, muitas partes ainda significativamente subsistem.

Este código marítimo é, ainda hoje, sobretudo para as embarcações que o seu articulado classifica e tipifica como integrando a marinha mercante, um instrumento algo relevante para a aplicação de parcelas significativas da regulação marítima, não obstante as inúmeras alterações a que, como vimos, uma ampla parte dos seus 250 artigos já foram objecto neste meio século de vigência.



Dr. Luís da Costa Diogo

Diretor Jurídico da DGAM

Dr. Tiago Benavente

Consultor Jurídico da DIRJUR

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



Capitania de Lagos.

Notas

¹ Não obstante as inúmeras alterações a que uma ampla parte dos seus 250 artigos já foi objecto neste meio século de vigência.

² Diploma com 329 artigos e 20 modelos anexos, a cujo relatório justificativo de aprovação, subscrito pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, já fizemos análise em artigo publicado na Crónica da Autoridade Marítima, dos Anais do Clube Militar Naval, de Julho de 2016.

³ Código com 1331 artigos, que foi determinante numa fase muito relevante do Direito Marítimo italiano, que sempre foi uma das fontes materiais do nacional.

⁴ Aprovado pelo Decreto-Lei nº 33 252, de 20 de Novembro.

⁵ Que aprovou o enquadramento e orgânica da Direção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo (DGSFM).

⁶ Entre outros relevantes que, face às características do presente artigo, aqui se não desenvolverão.

⁷ De que igualmente se podem apontar como exemplos característicos, além do Regulamento Consular, o Regulamento das Alfândegas, aprovado pelo Decreto nº 31 730, de 15 de Dezembro de 1941, o Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem, das Barras e Portos do Continente e Ilhas Adjacentes, aprovado pelo Decreto-Lei nº 41 667, de 7 de Junho de 1958, e o Regulamento da Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca, aprovado pelo Decreto nº 45 969, de 15 de Outubro de 1964.

⁸ Regulador da matéria do *Comércio Marítimo*.

⁹ Escritório e Secretaria, Patronia e serviço de policiamento marítimo.

¹⁰ Que têm como epígrafes, respectivamente: CAP II – *Classificação das embarcações*; CAP III – *Aquisição, construção ou modificação das embarcações*; CAP IV – *Arqueação das embarcações*; CAP V – *Registo das embarcações*; CAP VI – *Identificação das embarcações*; CAP VII – *Bandeira e papeis de bordo*; e CAP VIII – *Segurança das embarcações e da navegação*.

¹¹ Sendo que o CAP VII incluída toda a relevante matéria relativa aos certificados, livros de registo e desembaraço, matéria esta que seria regulada, com maior especificidade, no ano seguinte ao da publicação do RGC, através do Decreto-Lei nº 325/73, de 2 de Julho, também ele já revogado por força do regime aprovado pelo Decreto-Lei nº 370/2007, de 4 de Novembro.

¹² Designadamente a tipificação e procedimentos em termos de vistorias a realizar.

¹³ Mantendo, no essencial, nos termos do artigo seu 185º, o regime aprovado pelo Decreto-Lei nº 416/70, de 1 de Setembro, complementando-o com os 18 artigos que lhe dedica.

¹⁴ Estatuiu o artigo 215º – de epígrafe *Competência para o julgamento; recurso* – que “*É competente para o julgamento das transgressões marítimas o presidente do tribunal de comércio marítimo em cuja área ocorrer o facto punível ou, sendo no alto mar, o do porto de armamento da embarcação*”, normativo que se tinha

que conjugar com a alínea qq), do nº1, do artigo 10º, do RGC, que estabelecia que competia ao Capitão do Porto: “*Julgar, como presidente do tribunal marítimo, as transgressões marítimas, observando as disposições do capítulo XII deste Regulamento*”. Ver o que sobre esta matéria desenvolvemos em Manual de Direito Internacional – TOMO II, PETRONY, 2022.

¹⁵ Sublinhe-se que, nos termos do nº1, do artigo 13º, do supramencionado Decreto-Lei nº 49 078, de 25 de Junho, se estatuiu que “Em cada uma das capitánias haverá um tribunal marítimo, que apreciará e julgará as infracções penais classificadas como crimes marítimos no Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante.”

¹⁶ Integradas, sucessivamente, pelos mais reputados especialistas nacionais em matéria de Direito Marítimo, Direito Civil e Direito Comercial.

¹⁷ Obviamente nas suas faltas ou impedimentos.

¹⁸ Sobretudo daquelas duas direcções que tinham, morfologicamente, quase um perfil de subdirecção-geral, em especial o ISN, cujo regime orgânico previa que podia ser dirigido por um oficial general.

¹⁹ Sendo que, do último dos quais, o primeiro autor deste artigo, então aspirante, já interveio como secretário técnico e assessor do presidente.

²⁰ Antecessora orgânica, até 2 de Abril de 2002, da Direção-Geral da Autoridade Marítima.

²¹ Terá sido esta uma decisão eventualmente pouco reflectida, porque se presumiu então, e mal, que as competências do capitão do Porto iriam ser fortemente prejudicadas pelo quadro jurídico institucional criado pelo diploma que instituiu a Direção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos.

²² Em especial, o Decreto-Lei nº 154/92, de 25 de Julho, o Decreto-Lei nº 319/93, e o Decreto-Lei nº 323/93, ambos de 21 de Setembro.

²³ Atenta a redacção que lhe havia sido dada pelo Decreto-Lei nº 218/91, de 17 de Junho, e considerando o regime desenvolvido pelo Decreto Regulamentar nº 43/87, de 17 de Julho.

²⁴ *Port State Control*, sistema de controlo e de inspecção de navios de bandeira não nacional hoje regulado, em direito interno, pelo Decreto-Lei nº 61/2012, de 14 de Março, na sua redacção actual, e que, em termos de actos típicos da Autoridade Marítima, prevê, designadamente, os de acesso, de recusa de acesso, de admissão em caso de força maior e de proibição da saída do navio do porto.

²⁵ E cometendo, o seu Capítulo III, à matéria dos documentos de bordo.

²⁶ Em matéria de livros, documentos, papeis e diários de bordo, matéria sobre a qual ainda se terá que legislar de forma sistémica e uniformizadora.

²⁷ Estes em matéria específica de identificação das embarcações.

²⁸ E que não se confunde com os actos de registo comercial de navios, previstos em legislação própria, e determinados, aliás, no nº3, do artigo 72º, do RGC.

²⁹ Tendo, como aplicação subsidiária para determinadas matérias, o Código do Registo Predial.

GUERRA NO PACÍFICO

A BATALHA DE GUADALCANAL - EPÍLOGO

A épica campanha de Guadalcanal durou seis meses, de 7 de agosto a 9 de fevereiro de 1942. Nela ocorreram sete grandes batalhas navais, várias batalhas em terra, o confronto quase diário de aeronaves e dezenas de recontros entre navios e aviões. De facto, esta foi a mais longa campanha ocorrida durante a Segunda Guerra Mundial em três dimensões – terra, mar e ar.

LABORATÓRIO

Apelidada pelos americanos de operação *Shoestring* pela inadequada preparação operacional e falta de planeamento logístico, acabou por ser o ambiente em que foi experimentada, e desenvolvida, muita da doutrina operacional, posteriormente adotada pela Marinha americana.

Em termos navais, a única vantagem real por parte dos japoneses, durante toda a campanha, foi a sua superioridade em combates de superfície noturnos, para os quais estavam melhor treinados que os seus opositores. Naturalmente, essa era uma tática enfatizada para tirar o máximo partido do excelente torpedo *Long Lance*.

Do lado americano, embora muitos dos navios já estivessem equipados com o novo radar, o treino incipiente e a não valorização das suas capacidades, não permitiu tirar partido desta inovação tecnológica em muitos dos combates ocorridos durante a campanha.

Como se veio a provar mais tarde, Guadalcanal foi o laboratório para a aprendizagem em dois níveis distintos: o dos comandantes das forças em ação, que tinham liberdade para ajustar as táticas consoante as situações; e o da análise dos resultados dessas mesmas ações pelo estado-maior de Nimitz, em Pearl Harbor, que revia os relatórios de combate identificando as fraquezas e as potenciais oportunidades.

FRAGILIDADES REVELADAS

Do lado americano podem apontar-se dois pontos fracos: o treino e as informações em combate. Quanto ao primeiro, os comandantes não tinham o tempo necessário para preparar adequadamente as suas unidades para combate. A rapidez com que se desencadeavam as operações e a escassez de meios, muitas vezes reunidos à pressa, não permitiam que os comandantes das forças exercitassem doutrinas e táticas antes de entrar em combate. Sem doutrina clara, as formações de combate perdiam a coesão e os navios combatiam como unidades independentes.

O segundo foi a falta de um processo coerente e eficaz para tratar a informação. Apesar de o radar e de outras fontes de informação proporcionarem uma imagem clara da situação tática, os comandantes não faziam

ideia do que estava a acontecer à sua volta durante o combate, em particular durante o combate noturno. O problema não era a falta de informação, mas a incapacidade de a integrar e processar. De facto, independentemente da organização interna de cada navio, era fundamentalmente o comandante da força que recebia e processava mentalmente a informação para, depois, decidir o que fazer. Foi para superar esta situação que Nimitz aprovou, em novembro de 1942, o boletim tático 4TB-42 que obrigava à criação de um centro de informações em combate (CIC) em cada unidade naval, no qual eram registadas e integradas todas as informações relativas à imagem de superfície. Uma melhor compreensão da situação tática facilitava uma tomada de decisão mais consentânea com o desenrolar do combate.

Do lado japonês, a principal fraqueza foi a sua já revelada incapacidade para explorar, estrategicamente, as vitórias táticas, sendo os casos mais flagrantes a não destruição dos transportes americanos após a batalha da ilha de Savo e a falta de agressividade após as duas batalhas de porta-aviões, designadamente a batalha das ilhas Salomão Orientais e a batalha da ilha de Santa Cruz.

MUDANÇAS

Se a batalha de Midway pôs em cheque a capacidade da Marinha Imperial Japonesa para continuar a sua dinâmica vencedora, a importância da vitória na campanha de Guadalcanal não pode ser subestimada. Na realidade, os japoneses continuavam na ofensiva no Pacífico Sul, pelo que Guadalcanal, mais que uma vitória estratégica, constituiu a mudança de uma postura defensiva para uma postura ofensiva americana no Pacífico.

Além disso, na Primavera de 1942, um eventual avanço do Japão no oceano Índico e a consequente aniquilação da esquadra Inglesa do Oriente, possibilitaria a ligação com as forças nazis no Médio Oriente, o que teria graves consequências para os Aliados. Na realidade, a ofensiva americana em Guadalcanal obrigou o Japão a concentrar forças nesta campanha, desistindo do avanço no Índico.

Ainda uma outra dimensão a não desprezar desta campanha, foi a questão anímica. O escritor americano, novelista da Segunda Guerra Mundial, James Jones, no livro autobiográfico sobre a sua participação na guerra do Pacífico, *The Thin Red Line*, refere que uma das questões fundamentais que estava em jogo era saber se a sua geração teria a vontade e a capacidade para lutar e vencer os soldados das potências do Eixo, que se exaltavam a si próprios como as “raças guerreiras por excelência”. A forma como os militares americanos lutaram em Guadalcanal respondeu afirmativamente a esta questão, mostrando aos seus contemporâneos que o desfecho da guerra só poderia ser um: a rendição incondicional do Império do Japão.



ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

DIRETOR DE SAÚDE

No dia 1 de fevereiro de 2023, tomou posse como Diretor de Saúde o CMG MN Oliveira Anão, rendendo no cargo a COM MN Maria Halpern Diniz, em cerimónia presidida pelo Superintendente do Pessoal VALM Soares Ribeiro.

De entre a assistência salienta-se a presença do Diretor de Saúde Militar MGEN André Baptista, do Diretor do Hospital das Forças Armadas COM Quaresma Guerreiro e dos Diretores de Saúde do Exército e Força Aérea, respetivamente BGEN Fazenda Branco e BGEN Ferreira dos Reis, bem como de diversos ex-Diretores de Saúde Naval.

Na cerimónia, realizada no átrio da Superintendência do Pessoal, foi imposta, pelo VALM Soares Ribeiro, a Medalha Militar de Serviços Distintos – grau ouro – à COM MN Maria Halpern Diniz.

Após a leitura do despacho de nomeação, foi proferida uma alocução pelo recém-empossado Diretor de Saúde, iniciada pelo agradecimento à sua antecessora, seguida da referência às principais atribuições da Direção de Saúde e as grandes opções estratégicas que se colocam perante a saúde naval. De entre estas foram salientadas a importância de assegurar o apoio sanitário à atividade operacional da Marinha, a articulação



com o Hospital das Forças Armadas e a manutenção das especificidades inerentes à saúde naval, no contexto da atual reforma do Sistema de Saúde Militar. Foi também abordado o tema do recrutamento e retenção de quadros de saúde qualificados, sendo referidos aspetos singulares da saúde militar e naval e a importância da estruturação de carreiras de saúde coerentes e atrativas, capazes de promover e articular a diferenciação técnica com as funções e cargos inerentes à carreira militar.

No decurso da cerimónia, o VALM Soares Ribeiro usou da palavra, dirigindo os seus agradecimentos à Diretora de Saúde cessante e felicitando o CMG Oliveira Anão pela escolha para o cargo. Do discurso proferido, salienta-se a referência às recentes alterações promovidas pela reforma da saúde militar na arquitetura da saúde naval e à importância que o Centro de Medicina Naval assume, no contexto atual, no apoio operacional de proximidade à esquadra e à Marinha em geral.



Fotos 25AR TA Ricardo Pirho

SÍNTESE CURRICULAR

O CMG MN António José Machado dos Santos de Oliveira Anão nasceu em Luanda em 1971. Concluiu a licenciatura em Medicina pela Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Nova de Lisboa em 1996, tendo ingressado na Marinha em 1998.

No decurso da sua carreira realizou diversas missões operacionais, destacando-se as efetuadas em unidades navais - diversas corvetas, NTM *Creoula*, NRP *Alvares Cabral* e NRP *Corte-Real*, totalizando mais de 3500 horas de navegação.

No âmbito da sua formação especializada, para além da competência, reconhecida pela Ordem dos Médicos, em Medicina Subaquática e Hiperbárica, salienta-se a obtenção do grau de especialista em cardiologia em 2005 e a obtenção do grau de consultor em cardiologia da carreira especial médica em 2015. É ainda

possuidor do Curso de Promoção a Oficial Superior, concluído em 2008 e do Curso de Promoção a Oficial General, em 2022.

Como especialista, exerceu funções clínicas nos Serviços de Cardiologia do Hospital da Marinha entre 2005 e 2013 e no Hospital das Forças Armadas entre 2017 e 2021.

No decurso da sua carreira desempenhou diversas funções de direção e chefia, salientando-se as de coordenação e chefia do Serviço de Cardiologia do Hospital da Marinha (2009-2012), de subdiretor do Centro de Medicina Subaquática e Hiperbárica (2011-2014), subdiretor do Centro de Medicina Naval (2014-2016), chefia da Unidade de Tratamento Intensivo de Toxicodependências e Alcoolismo do Hospital das Forças Armadas (2016-2019), bem como de Diretor Clínico do Hospital das Forças Armadas (2020-2021).



ACADEMIA DE MARINHA

XVII SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

Desde 1992 que a Academia de Marinha reúne, no seu Auditório, distintos investigadores, académicos ou convidados, com o objetivo de aprofundar e divulgar o conhecimento sobre o mar e as atividades marítimas, cumprindo, assim, aquela que é a sua principal missão.

Essas reuniões académicas formam os Simpósios de História Marítima, eventos com a duração de 3 dias, subordinados a um tema principal que é, depois, analisado e aprofundado pelos diferentes painéis e comunicações.

Com início em 2019 e durante 4 anos, as comemorações do V Centenário da primeira Circum-navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães levaram à organização, articulada, de várias iniciativas, às quais a Academia de Marinha juntou os seus Simpósios de História Marítima.

O **XVII Simpósio de História Marítima**, levado a cabo nos dias 22, 23 e 24 de novembro de 2022 e dedicado ao tema **Magalhães e Elcano: do Ocaso de uma Expedição à Génese de um Mundo Global**, marcou o final da viagem iniciada em 2019. Foram 4 anos de intensa atividade académica relacionada o tema da primeira circum-navegação marítima, atividade essa que o Prof. Doutor Henrique Leitão considerou como a «de maior relevo» no âmbito destas comemorações.

Como que marcando esse final, a Sessão de Abertura deste Simpósio, que contou com a presença do Eng. José Maria Costa, Secretário de Estado do Mar, foi o momento escolhido para o lançamento da obra **Magalhães e Elcano e a Exploração das Pacíficas às Índicas Águas**, resultante dos trabalhos realizados no II Simpósio de História do Oriente, reforçando a importância dessa comemoração plurianual.

Voltando a apostar no espírito de multilateralismo e abertura ao diálogo e à descoberta que pautaram todas estas comemorações, a realização do XVII Simpósio de História Marítima pode ser considerada um sucesso em toda a linha, com a reunião a congregar 38 investigadores vindos de Portugal, Espanha, Brasil, França e Hungria, apresentando 37 comunicações distribuídas por 11 painéis, ao longo de 3 dias.

A título de exemplo, a conferência de abertura desta edição, intitulada *D. Fernando Magallanes, el capitán general; Juan Sebastián Elcano, el comandante de la Victoria*, ficou a cargo do Comandante José Maria Blanco Núñez, da Armada Espanhola, que se dedicou a explorar a dualidade do comando da expedição, entre o Capitão-Geral que iniciou a viagem, e o Comandante de Navio que completou a circum-navegação, explorando a vida de ambos até à expedição e o seu papel durante a mesma.

Os 11 painéis foram divididos por 5 grandes temas: (i) *Dos oceanos, da fauna e da flora*; (ii) *Da náutica, cartografia e arte de navegar*; (iii) *Dos agentes e da sua ação*; (iv) *Do encontro de culturas*; e (v) *Da génese de um mundo global*.

Espalhados por estes temas, encontraram-se comunicações bastante diversas como *O olhar de um médico sobre a expedição Magalhães/Elcano*, do CALM MN Moreira Braga, uma fascinante análise sobre os desafios sanitários de tal expedição, ou *Uma consequência da expedição Magalhães-Elcano? A circulação de pilotos, cartógrafos e cosmógrafos portugueses para Espanha*, de Nuno Vila-Santa, explorando as transferências de conhecimento na Europa da época moderna.

Destaque para a conferência de encerramento do Prof. Doutor Henrique Leitão, intitulada *A viagem de circum-navegação: um*



Cerimónia de abertura do simpósio.

sucesso? um fracasso? ou ainda uma outra coisa?, em que foi brilhantemente explorado o legado da expedição e a produção historiográfica que daí decorre. O orador partiu da tese geral do livro *Straits: Beyond the Myth of Magellan*, por Felipe Fernández-Armesto, «que pretende reapreciar a figura de Magalhães (...) [oferecendo-se] sem ambiguidades com um tom abertamente revisionista, como uma desconstrução», para daqui exprimir algumas reflexões sobre a pergunta «como avaliar ou fazer um julgamento sobre um evento histórico desta dimensão e complexidade? Como julgar se se tratou de um imenso fracasso ou de um feito excepcional? Ou ainda de outra coisa?».

Em primeiro lugar, foram analisados os objetivos declarados da expedição versus os seus resultados, numa abordagem simples, mas eficaz ao problema exposto, que atribui à expedição o estatuto de fracasso total, mas onde não cabem outros factos de enorme densidade histórica (e.g. passagem do Estreito de Magalhães, navegação do Pacífico) que voltam a turvar a resposta, numa «contabilidade oposta».

Em segundo lugar, o Prof. Doutor Leitão debruçou-se sobre a caracterização moral da expedição que tem vindo a ser elaborada nas últimas décadas, que foi rapidamente descartada por ser óbvia a rejeição e denúncia das brutalidades cometidas ao longo

da expedição, mas que foi considerada pouco útil por «reduzir o historiador a um contabilista de factos históricos».

Em terceiro lugar, foi tido em conta o «Juízo imediato» da expedição pelos autores coevos, que a consideraram um sucesso inigualável, cheia de superlativos, e que até mesmo as rejeições e críticas são confirmação desse sucesso. Este juízo imediato é, ele próprio, um facto histórico que não pode ser ignorado na análise em elaboração, tal como não pode ser excluído o eco que a expedição produziu ao longo da história, comprovando a sua importância e tornando-a num acontecimento histórico de relevo, produzindo impactos não imediatos que também devem entrar na aferição do sucesso/fracasso da expedição.

Finalmente, o Professor inquiriu-se sobre as origens da fama de Magalhães, que considerou um produto da cultura popular, uma mitificação da sua figura de origem pouco clara, muito ligada à ideia, popular e errada, de que a expedição pretendia provar a esfericidade da terra ainda em dúvida, e que deve ser associada ao mito da modernidade, de que os presentes são mais inteligentes que os antigos. Nesta senda, Magalhães tornou-se exemplo dessa superioridade, como o Homem que destruiu a ideia do mundo plano.

XVII SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

Sessão de abertura



Almirante Francisco Vidal Abreu



José María Blanco Núñez

1.ª Sessão

DA NÁUTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR



Nuno Vila-Santa



Maria Emilia Granduque José

2.ª Sessão

DA GÊNESE DE UM MUNDO GLOBAL



Filipe Themudo Barata



Nunziatella Alessandrini



José Manuel Maia

3.ª Sessão

DOS AGENTES E DA SUA AÇÃO



Ana Carolina de Carvalho Viotti



Rafael Afonso Gonçalves



Intván Rákóczi



Bernard Lavallé

4.ª Sessão

DO ENCONTRO DE CULTURAS



Gil Clemente Teixeira



José Manuel García



Ester Prieto Ustio



Sónia Aires Lima

5.ª Sessão

DA GÊNESE DE UM MUNDO GLOBAL



Marília dos Santos Lopes



Sílvia Brito



Fernando Gomes Pedrosa

Concluindo, o Prof. Doutor Henrique Leitão destacou que «o que está sempre em causa é a radical dificuldade da tarefa histórica, e a tão difícil tarefa de querer compreender o passado a partir da situação atual», avisando que «os mitos históricos (...) alimentam-se sempre da crença simplista que o acesso ao passado é simples» e que «a viagem de circum-navegação está permanentemente diante de nós em toda a sua complexidade, em toda a sua ambiguidade, disponível para mais um novo olhar». Finalmente, procurando resposta para se a expedição foi um sucesso ou um fracasso, acabou dizendo «entre fracasso ou sucesso, a viagem de circum-navegação permanece como um imponente e complexo acontecimento histórico que reclama e exige o esforço contínuo do trabalho histórico».

Encerrando o Simpósio, o Presidente da Academia de Marinha, ALM Francisco Vidal Abreu, descreveu os contributos que a expedição de Magalhães-Elcano legou para a posteridade como «A abertura de um novo mundo, um mundo maior, sem barreiras, onde todos os oceanos se cruzam e ligam e através dos quais os mais díspares e distantes povos e culturas passaram a poder tocar-se e trocar bens e conhecimento».

Seguindo estes passos, os Simpósios procuraram incidir sobre o Conhecimento dos Oceanos, o novo mundo que se abriu com a passagem das Pacíficas às Índicas águas e, finalmente, debruçando-se sobre o ocaso de uma expedição e o começo de um novo mundo.

Como destacou o Presidente da Comissão Científica do Simpósio e Vice-Presidente da Classe de História Marítima da Academia de Marinha, Prof. Doutor Vítor Conceição Rodrigues, «a história é um processo em contínua construção, e o que aqui fizemos, ao longo de três dias de intenso labor científico, visou elaborar o estado de arte sobre os contextos que permitiram e ditaram esta expedição e o tecer de um mundo global, aquele que foi intensamente entrevistado neste nosso encontro».

A série de simpósios, agora encerrados, dedicados à viagem de Magalhães-Elcano, deixou um legado de novos conhecimentos que, se espera, sejam aproveitados e aprofundados pela comunidade global, nesse processo de contínua construção que é a História.

Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA

6.ª Sessão

DOS OCEANOS, DA
FAUNA E DA FLORA



José Filipe Moreira
Braga



Paulo Assunção



João Abel da Fonseca

7.ª Sessão

DA NÁUTICA,
CARTOGRAFIA E ARTE
DE NAVEGAR



António Vasconcelos
de Saldanha



José Maria Moreno
Madrid



José Ramon Vallespín
Gómez



António Costa Canas

8.ª Sessão

DOS AGENTES E DA SUA
AÇÃO



José Maria Moreno
Martín



Carmo Lacerda



Susana García Ramírez



9.ª Sessão

DO ENCONTRO DE
CULTURAS



Jürgen Pohle



António Ruiz
Castelhanos



Francisco Ferreira da
Silva

10.ª Sessão

DA NÁUTICA,
CARTOGRAFIA E ARTE
DE NAVEGAR



Jorge Semedo de
Matos



Joana Lima



Luana Giurgevich

11.ª Sessão

DA GÉNESE DE UM
MUNDO GLOBAL



Amândio Barros



Mariano Cuesta
Domingo



Ana Paula Avelar



Vítor Gaspar Rodrigues

Sessão de encerramento



Henrique Leitão



Almirante Francisco
Vidal Abreu



LANCHA CACHALOTE

COOPERAÇÃO NO DOMÍNIO DA DEFESA



No final de 2021, a Marinha de Guerra Angolana realizou, pela primeira vez, um Plano de Treino Básico (PTB) num navio da sua esquadra.

APOIO MARINHA PORTUGUESA

O apoio da Marinha Portuguesa à Marinha Guerra Angolana enquadrava-se no Programa Quadro de Cooperação no Domínio da Defesa entre Ministério da Defesa Nacional da República Portuguesa e o Ministério da Defesa Nacional da República Angolana para o período 2018-2021.

Com efeito, a Marinha Portuguesa encontra-se a assessorar a Marinha de Guerra Angolana no desenvolvimento da prontidão operacional dos meios navais, nomeadamente no processo de edificação da capacidade de Treino e Avaliação. No âmbito desse apoio técnico, e durante um período de cinco semanas, foi realizado um exigente Plano Treino Básico na lancha *Cachalote*, com o intuito de treinar e avaliar os padrões (capacidade de resposta), focando-se nas seguintes áreas:

- Comando e Controlo;
- Navegação;
- Marinharia e Manobra;
- Segurança e Higiene e Saúde no Trabalho e Proteção Ambiental;
- Luta pela Vitalidade;
- Mecânica, Eletrotecnia e Armas e Eletrónica;
- Logística;
- Operações de Segurança Marítima; e
- Operações de Mergulho.

AVALIAÇÃO

Para o efeito, deslocou-se a bordo uma equipa de treino e avaliação constituída por 3 elementos angolanos – 2 oficiais e um sargento – que, com supervisão portuguesa, efetuou as devidas Inspeções Administrativas (incluindo a verificação dos cartões de detalhe para as várias condições, a navegar e atracado), atestou o trabalho de carteação e de planeamento e condução da navegação em águas restritas, supervisionou os procedimentos respeitantes à Limitação de Avarias (mormente o emprego dos meios de ataque a rombos e incêndios), verificou a perícia nas manobras de cabos (ao atracar e ao desatracar), homem ao mar, arriar e içar do bote e ainda atestou o cumprimento dos procedimentos de segurança e o “à vontade” nas operações de mergulho.

Num processo sequencial, a guarnição foi sendo alvo de classificação desde o início do treino até ao final. Os resultados finais obtidos atestam a progressão no desempenho de todo o pessoal embarcado e a mais valia do PTB.

O navio ficou apto a navegar com aquela guarnição.

CONCLUSÃO

A Marinha de Guerra Angolana considera este projeto de grande relevância, tendo em conta a chegada dos novos meios navais. O processo de edificação da capacidade de Treino e Avaliação torna-se determinante para a melhoria contínua das guarnições e terá impacto direto no valor operacional das unidades navais da Marinha de Guerra de Angola.



CMG Passos Ramos

Diretor Técnico do Projeto 4 da CDD – Apoiar a MGA



Trabalho de Carta.

LANCHA CACHALOTE

A lancha Cachalote (P 113) foi construída em alumínio, em França, pela CMN (pertencente ao Privinvest Shipbuilding Group, do Abu Dhabi). Deste modelo (Interceptor HSI 132) foram entregues 3 unidades a Moçambique em 2016 e outras 3 a Angola em 2019.

Deslocamento	132 t
Comprimento / Boca.....	32,20 m / 6,40 m
Calado	1,40 m
Propulsão	3 motores Diesel / 2 geradores / 3 jatos de água
Autonomia	800 NM (12 nós) / 580 NM (33 nós)
Velocidade	43 nós
Guarnição	12
Sensores	
Radar de superfície	X-band
Outros equipamentos	
RHIB sobre a rampa à popa	4,80 m

CIMENTO AGREGADOR



Autor: 2TEN TSN-ARQ Paulo Guedes

Para enquadrar este texto e os próximos, fui consultar algumas fotos dos primeiros tempos do nosso curso na passagem pela Escola Naval (EN), Base do Alfeite e depois na Escola de Fuzileiros (EF): um traço comum a todas elas, foi o completo alheamento do “comportamento marcial”.

O que me avivou ainda mais a memória para o que estou a escrever, foram algumas cartas desses tempos – os famosos aerogramas – que o Joaquim Januário me permitiu consultar.

Através delas, fiquei também a saber que o “nosso Dibó” (alcunha do Januário) manteve correspondência com camaradas de curso, enviados para as diferentes frentes, bem como, até, de outros cursos e seus conhecidos de outros Exércitos.

A vida militar, para este grupo de jovens que se juntou na especialidade de Fuzileiros do 14º Curso de Oficiais da Reserva Naval (14º CFORN), era a continuação da vida “civil” por outros meios. Significativa é a foto da chegada à EF, quando nos destinaram o “magnífico” e “pomposo” alojamento, chamado Tabanca, fardados a rigor, com a G-3 já como companheira, terçando armas.

Como é que um conjunto de pessoas, com proveniências sociais mais diversas, com pensamentos e práticas de vida diversificados, mantiveram, ao longo de cinquenta anos, um “espírito de corpo” tão profundo e continuado?

Antes de tentar responder com a minha perspectiva – e portanto, não passa mais do que isso, um ponto de vista -, gostaria de recordar que, pelo que conheço do interior da Reserva Naval, somos o único curso – Marinha, Fuzileiros, Técnicos e outros – que fizemos e fazemos atualmente em contínuo, várias vezes por ano, reuniões de “enaltecimento camaradil”, sempre bem regados e bem dispostos. Claro, com números diferenciados de presença, conforme as épocas e disponibilidades. A reforma aproximou-nos mais.

Vamos então à “psicanálise”. Será, certamente, algo interpretado entre o que vejo hoje e a memorização de antanho, com todos os condicionalismos de tal visão.

Éramos vinte e saímos vinte do Curso de Fuzileiros, todos foram dar com os “costados” a África, excepto o Fernando Pires que, com esperteza e, certamente, com galhofa, se ficou pela Metrópole, regalado da vida. Metade do curso andava pelos vinte anos, quando em Janeiro de 1969 fomos à “cerimónia” iniciática da vida militar. De todos, apenas eu já passara pela experiência de “caserna”. O mais velho, Francisco Madeira, com vinte e quatro anos, era um veterano estudante universitário, com traquejos das lides “oposicionistas” no sector.

Daqueles primeiros dias, havia os que não sabiam nadar, os que diziam mal da vida por se terem metido

naquilo e os que já faziam planos para voltar à vida anterior. Mas também os que iam de carro para a EN e depois para a EF, ou aqueles que fizeram a viagem de autocarro e comboio, com guia de marcha, para chegar às “terras da Marinha”.

Poucos foram os que se candidataram, directamente, para a Armada para fazer o Curso de Fuzileiros. Não posso precisar quantos. Outros passaram pelo Exército, com escolha posterior para a Armada. Penso que ninguém ficou arrependido. Nesta mescla, forjou-se a camaradagem.

Mesmo os oficiais de carreira, que foram nossos instrutores na EF, apresentaram-nos como um grupo à parte. Foi por um aerograma do Teixeira Rodrigues para o Januário, de Fevereiro de 1970 (já estava em Ganturú desde os finais de Janeiro desse ano), que só agora tive conhecimento do tratamento que nos davam: *há cursos bons, há cursos maus e há o 14º curso*; as palavras que cita são do então Tenente Azevedo Coutinho. Pois, somos, realmente, o “14º, o único”. Até hoje.

Dos 19 saídos da EF, com a chancela de aspirante, 12 foram despachados para a Guiné, 4 para Angola, 2 para Moçambique e 1 para Cabo Verde. Alguns chegaram mesmo a Bissau, ainda com a “passadeira” de cadetes.

Para mim, a passagem pela Guiné e pelos locais de guerra desses 12, praticamente no mesmo período, foi o cimento “agregador” do curso. Claro que a agregação vinha de trás. E o gesto de irreverência à porta do contentor da EF ficou-me sempre na memória. Nenhum outro curso se atrevera a fazer tal acto de rebeldia.



Serafim Ivo Gonçalves Lobato

14º CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

SÍNDROME DE *BURNOUT*

A síndrome de burnout, ou síndrome do esgotamento profissional, caracteriza-se por um distúrbio psicológico com origem em condições de trabalho físicas, emocionais e psicológicas desgastantes. É importante os sintomas serem reconhecidos atempadamente pelo próprio, por familiares, amigos ou trabalhadores próximos já que existe cura para a mesma e é tanto mais fácil a recuperação quanto mais precocemente é diagnosticada. Os empregadores têm um papel fundamental na prevenção desta síndrome devendo providenciar os recursos, treino e apoio necessário para os funcionários desenvolverem a sua atividade laboral, garantirem um ambiente positivo e motivante no local de trabalho, bem como assegurar que existe um equilíbrio entre o tempo laboral - tempo de lazer – tempo em família dos seus trabalhadores.

DEFINIÇÃO

O stress é uma resposta adaptativa do nosso corpo a situações novas, desafiantes ou ameaçadoras. É um mecanismo fundamental à vida e considerado normal. Contudo, a cronicidade do stress pode levar à exaustão e comprometer a saúde.

A definição de *burnout* surgiu pela primeira vez em 1974, pelo psicoterapeuta Herbert Freudenberger, já que do seu trabalho e dos seus inúmeros estudos contactou que “alguns trabalhadores após um ano de atividade apresentavam desmotivação, queixas somáticas (como dores nas costas, problemas gastrointestinais, dores de cabeça) e mudanças de humor (irritabilidade, cólera, disforia). Tinham-se tornado intolerantes ao stress e eram incapazes de gerir novas situações”.

A síndrome de *burnout*, ou esgotamento, é definida atualmente como um estado de exaustão física e mental causado pela vida profissional, estando desde 2022 contemplada na Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde (CID), publicada periodicamente pela Organização Mundial de Saúde.

ETIOLOGIA

Considera-se que a origem da síndrome de *burnout* é multifatorial, nomeadamente relacionada com a própria atividade profissional (exemplos: desajustamento nas funções atribuídas, se tem competências para as realizar, autonomia na realização das tarefas, carga excessiva de trabalho, exposição a riscos laborais, hostilidade interpessoal, remuneração inadequada), com fatores organizacionais (competitividade no local de trabalho, relações tóxicas entre funcionários, imprevisibilidade de horários, falta de reconhecimento pelo seu esforço, desajustamento entre os objetivos da instituição e os valores pessoais dos profissionais, isolamento social) e com fatores de ordem pessoal (personalidade, autoestima, realização pessoal, relações familiares, hábitos, problemas pessoais, desequilíbrio entre a vida pessoal e profissional). É a perpetuação do stress, devido a condições laborais físicas, emocionais e psicológicas desgastantes, que pode levar à exaustão.

EPIDEMIOLOGIA

Qualquer trabalhador pode sofrer de *burnout*. A prevalência desta síndrome tem aumentado substancialmente nos últimos anos, sendo atualmente considerada uma epidemia do mundo moderno. Alguns estudos apontam para que indivíduos mais jovens e com maiores habilitações académicas apresentem maior incidência de *burnout*, que se pensa ser devido a terem mais responsabilidade no trabalho e maior expectativas de carreira. Também profissionais com maior contato interpessoal emocional parecem ter um risco aumentado, tais como médicos, enfermeiros, assistentes sociais, professores e forças policiais.

MANIFESTAÇÕES CLÍNICAS

O stress profissional prolongado leva à exaustão emocional. Como consequência estes doentes apresentam distanciamento social (com despersonalização e cinismo), diminuição do sentimento de realização profissional e baixa produtividade laboral (com mais absentismo, conflitos no trabalho e erros laborais), bem como sintomas físicos.

As queixas que os doentes mais referem nas consultas são a sensação de cansaço constante, insónias, alterações do apetite ou dos hábitos gastrointestinais, palpitações cardíacas, dores musculares, da coluna vertebral ou da cabeça, desmotivação, apatia, sentimento de inutilidade e fracasso, diminuição da autoestima, isolamento social, tristeza, irritabilidade, agressividade, revolta, incompreensão, dificuldade em realizar tarefas laborais ou do quotidiano, dificuldades de memória e de concentração, perda da vontade de ir trabalhar. Em alguns casos o *burnout* pode associar-se ao consumo de substâncias psicotrópicas, alcoolismo e vício do jogo, bem como à hipertensão arterial e enfarte do miocárdio, e, em casos mais graves, ao suicídio.

DIAGNÓSTICO

O diagnóstico médico é baseado na história clínica e excluídas outras doenças com sintomatologia sobreponível. Podem ser solicitados questionários psicológicos, exames complementares ou avaliação clínica por outros profissionais da área da saúde.

TRATAMENTO

O tratamento do *burnout* existe e deve ser iniciado o mais precocemente possível. Não se deve hesitar em procurar ajuda profissional! Idealmente deverá existir uma melhoria das condições laborais, uma reorganização dos hábitos laborais e pessoais, adoção de estilo de vida saudável, reequilíbrio emocional e tratamento de doenças concomitantes (ex: depressão, ansiedade, alcoolismo, hipertensão arterial). Nesta doença é importante existir uma atitude combinada entre o médico (habitualmente psiquiatra) o psicoterapeuta, a família e as chefias, já que identificar e trabalhar as causas do stress, ensinar ferramentas de gestão de conflitos, ajudar o doente a encontrar um equilíbrio entre a vida pessoal e profissional, conseguir uma reestruturação emocional do doente e fornecer bases para não existirem situações semelhantes no futuro, se consegue mais facilmente com uma equipa coesa. Pode haver necessidade de afastamento temporário, ou definitivo, do local de trabalho. Deve insistir-se para o doente investir noutros interesses além do trabalho, estabelecer fronteiras entre vida laboral e pessoal, aumentar o convívio com família e amigos, praticar regularmente exercício físico e adotar momentos relaxantes e de meditação.

Ana Cristina Pratas

CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos



QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema nº 262

NORTE (N)			
♠	♥	♦	♣
D	4	A	9
V	2	10	7
6	3	6	
			4
			3

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

SUL (S)			
♠	♥	♦	♣
A	A	R	V
R	R	9	10
7	D	5	8
3			

ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣
10	6	V	D
9	5	8	2
8		7	
5		2	
2			

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO

E –W vuln. S abre em 2ST e N fecha em 3 com os seus 7 pontos, recebendo a saída a ♥V. Analise as 4 mãos e com atenção e encontre a linha de jogo que S deve seguir para cumprir este contrato.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 262

Numa 1ª análise encontramos 8 vazas rápidas (3♥+3♦+2♠), sendo fácil de constatar que a 9ª vaza terá de ser encontrada em ♣, pois a defesa não irá facilitar jogando ♦, e 5 nada ganha procurando-a nesse naipe. Todavia, para apurar um tem de dar AFD e cada vez que jogar o naipe receberá o ataque a ♥, acabando por ter de dar 2♥+3♣ para 1 cabide. A maneira de o evitar está na 1ª vaza, deixando-a fazer (jogada chave) e pegando só a 2ª, o que irá impedir o ataque de E ao naipe quando fizer D♣, pois só tem 2 cartas. Vejamos então o desenvolvimento: S faz a 2ª de A e joga V♥ para A e joga V♥ para A e joga 10♣ para W. Com este problema mostramos mais uma vez a grande importância da necessidade de ser pensado um plano de jogo antes de se feita a 1ª vaza.

Nunes Marques
CALM AN

SOPA DE LETRAS

Problema nº 01

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 01

- ⚓ ABACA
- ⚓ ABALIZAR
- ⚓ NAVIO
- ⚓ BOMBORDO
- ⚓ ABAIXAR
- ⚓ ABOCAR
- ⚓ ABAFA
- ⚓ ABA
- ⚓ EMPANQUE
- ⚓ EMERGIR
- ⚓ GACHETA
- ⚓ GUINAR
- ⚓ MAR
- ⚓ MUNIÇÃO
- ⚓ PANEIA
- ⚓ PIA

Dias Matias
SCH CM

SUDOKU

Problema nº 94

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 94

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• 1TEN M Vasco Manuel Gonçalves Lopes Pires, Comandante do NRP *Mondego* • 1TEN M António Luís Marques de Jesus, Comandante do NRP *Tejo*.

RESERVA

• CMG SEP José Carlos Jesus Dinis • 1TEN TS ENF Fernando Manuel Esteves • SMOR A José Carlos Gamas da Silva • SMOR FZ Francisco José Gonçalves de Matos • SMOR TF Manuel Joaquim dos Santos Pateiro • SMOR A Carlos Alberto da Silva Belchior Nascimento • SMOR FZ Orlando Horta Pereira • SCH MQ João António Macedo da Silva • SAJ CM Carlos Alberto Pereira de Carvalho • SAJ TF Virgílio Dinis Barroso Barriga • SAJ ETI Paulo Alexandre da Silva Moreira dos Santos • SAJ M Carlos Manuel Martins da Fonte Rodrigues • SAJ ETS Mário Nelson Pereira da Rocha • SAJ E João José Tenedório Aldeia Nova • SAJ ETI Paulo Jorge Mendonça Duarte • CMOR A Rui Felisberto Fialho Moura da Costa • CMOR T António Baptista Mestre • CMOR A Guilherme Portugal Pilaro Inocêncio • CMOR CRO Paulo Jorge Costa Pereira • CMOR A Luís Manuel Ramos Maurício • CMOR E Jorge Manuel Carvalho Adegas • CMOR FZ João Miguel Alves Gaspar • CMOR CM Jorge Humberto de Paula Pereira • CMOR A José Fernando Ribeiro Marques • CMOR CCT António Luís Ramos Coelho • CMOR CM Paulo Jorge Furtado Rodrigues • CMOR V Luís Rodrigo de Oliveira Damas.

FALECIDOS

• 56569 CALM M REF Fernando Delfim Guimarães Tavares de Almeida • 33461 CMG M REF Rui da Cruz Silvestre • 125258 CMG FZ SEF REF António Carlos Simões • 300262 CMG SEL REF António Luís Monteiro • 71854 CMG EMQ REF Rui Vitor de Sant'Ana Pereira de Lima • 24655 CMG M Júlio José Guerreiro das Chagas Torre • 71954 CMG EMQ REF José Vitoriano Cabrita • 7443 CMG M Fernando Miranda Gomes • 31760 CFR M REF Hermenegildo Duarte Lourenço • 100050 CFR SEG FZ REF António Carlos do Patrocínio • 237381 CTEN TS REF Frederico Nuno da Silva Pinheiro Gomes • 118452 SG REF José Abelho Moleiro • 139645 2TEN OT REF Eduardo Gonçalves de Almeida • 464057 SMOR O REF Aníbal Tomé Romano • 742261 SMOR L REF Lourenço Augusto Pascoal • 156764 SMOR FZG REF Carlos António Paquinha Fazeres • 279177 SCH L REF Francisco José Pais Correia • 168378 SCH T REF Germano Nogueira Martins de Castro • 344053 SAJ A REF Francisco Augusto Marques • 127274 SAJ CM REF Avelino da Conceição Malaquias Pepe • 8440662 SAJ FZ/DFA REF Arnaldo Francisco Patrocínio • 300552 SAJ R REF Augusto José Lobato • 3876 SAJ CM REF António Manuel Ribeiro Martins • 300144 1SAR MQ REF António David Coelho • 206347 CAB E REF Manuel dos Santos Landeiro • 228854 CAB Q REF Fernando Matias Rodrigues • 33016375 AG.1ª CL QPMM APO Vitorino da Ascensão Bacio Guedelha • 33000881 AG.1ª CL QPMM APO António Simões Frade.

Academia de Marinha

XVII EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS

"O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS"



A Academia de Marinha vai levar a efeito a XVII Exposição de Artes Plásticas 2023, subordinada ao tema: "O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS".

A inauguração terá lugar no dia 6 de julho de 2023, às 17:30 horas, no Museu de Marinha.

Inscrições até 16 de abril de 2023

Informações:

www.academia.marinha.pt
academia.marinha@marinha.pt
Telefones: 210 984 708/09/10



"O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS"

A Academia de Marinha vai levar a efeito a XVII Exposição de Artes Plásticas subordinada genericamente ao tema "O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS".

Para participar é indispensável o envio, através de correio eletrónico, para o endereço academia.marinha@marinha.pt (num tamanho máximo de 9 MB), até 2 de maio de 2023, dos seguintes dados:

- Curriculum Vitae (com a indicação do endereço eletrónico) com o máximo de 12 linhas;
- Uma imagem devidamente identificada de cada uma das obras, no máximo duas, a expor para figurar no catálogo.

As obras deverão ser entregues no Museu de Marinha (departamento do Património), nos dias 23, 24 e 25 de maio de 2023, das 10:00h às 12:00h e das 14:00 às 16:00h e terão de ser recolhidas no período de 16 a 19 de outubro de 2023, no horário atrás indicado.

A inauguração terá lugar no dia 6 de julho de 2023 pelas 17:30 h.

A exposição estará aberta ao público todos os dias, a partir de 7 de julho até ao dia 31 de setembro de 2023, das 10:00h às 18:00h.

O evento realizar-se-á nas instalações do Museu de Marinha, em Belém.

Os prémios e as menções honrosas atribuídas pelo Júri serão entregues na cerimónia da inauguração.

O regulamento da XVII Exposição de Artes Plásticas encontra-se disponível para consulta na secretaria e no Portal da Academia de Marinha, academia.marinha.pt

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

NRP D. Carlos I
Entre ilhas cabo verdianas 2022.
Foto: CMG Nicholson Lavrador



NRP Bartolomeu Dias
Suave entardecer.
Foto: SAJ A Ferreira Dias

MARINHA PORTUGUESA EM SELOS (IV)

Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul 1922-2022, 2022



Bloco
Sextante adaptado
por Gago Coutinho
à navegação aérea e
utilizado na travessia do
Atlântico Sul; desenho
tridimensional. Ilustração:
Paulo Alegria. Reportagem
fotográfica da partida de
Gago Coutinho e Sacadura
Cabral, Lisboa, 1922.
Fotos: Arnaldo Garcez /
Museu de Marinha.

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

A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, realizada pelos marinheiros aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral, teve início a 30 de março de 1922. Por ocasião da cerimónia de encerramento das comemorações da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, foi efetuado o lançamento da emissão filatélica supra, onde estiveram presentes o Diretor de Filatelia dos CTT, Dr. Raul Moreira, o Presidente da República e Comandante Supremo das Forças Armadas, Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, o Presidente da Câmara Municipal de Sintra, Dr. Basílio Horta, o CEMFA, General Cartaxo Alves e o CEMA/AMN, Almirante Gouveia e Melo.

