

Nº 542 • ANO XLIX
JULHO 2019 • MENSAL • €1,50

Revista da ARMADA



ACADEMIA DE MARINHA

50º ANIVERSÁRIO

MRCC
DELGADA

FUZILEIROS E "MARINES"
EXERCÍCIO BILATERAL

GESTÃO DOS FLUXOS
MIGRATÓRIOS

FOTOGRAFIAS

ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS



IMAGENS DE UM TEMPO JÁ DISTANTE

... captadas pelo então 1TEN Jerónimo Henriques Jorge, embarcado no *Gil Eanes* em 1940, em missão de apoio à frota bacalhoeira na Terra Nova. (Fotos enviadas pelo VALM Cardoso Tavares, genro do CALM Jerónimo Henriques Jorge)



SUMÁRIO

- 02** Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

- 04** Strategia (49)

- 06** NRP *Tridente*

- 10** Consciência situacional

- 15** Direito do Mar e Direito Marítimo (23)

- 18** Academia de Marinha. Comemorações do 50º Aniversário

- 21** Guerra Naval: Água, Fogo e *Logos* – 1ª Parte

- 23** Erasmus Militar – 1ª Parte

- 25** Cadetes da Escola Naval descem o Rio Douro

- 28** Estórias (50)

- 29** Almirante CEMA visitou Hospital Pediátrico do Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra / Notícias

- 30** Serviço & Saúde (6)

- 31** Saúde para Todos (66)

- 32** Desporto

- 33** Quarto de Folga

- 34** Notícias Pessoais / Convívios

- 35** Concurso de Fotografia

- CC** Símbolos Heráldicos

MRCC DELGADA RECEBE INSÍGNIA AUTONÓMICA DE VALOR **7**



8 FUZILEIROS E “MARINES”. EXERCÍCIO BILATERAL



GESTÃO DOS FLUXOS MIGRATÓRIOS IRREGULARES E CONTROLO DE FRONTEIRAS NA EUROPA **12**



Capa

Galeria da Academia de Marinha
Foto SMOR L Almeida de Carvalho



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 542 / Ano XLIX
Julho 2019

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

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SMOR L Mário Jorge Almeida de Carvalho

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

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

Estatuto Editorial
www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx

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

Paginação eletrónica e produção
Página Ímpar, Lda.
Estrada de Benfica, 317 - 1 Fte
1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal:
3800 exemplares

50 ANOS NAS FORÇAS NAVAIS PERMANENTES DA NATO

DE 1995 ATÉ HOJE

Com a integração das fragatas da classe *Vasco da Gama* na sua Marinha, Portugal passou a fazer parte do núcleo restrito de países com capacidade para comandar as forças navais permanentes da NATO, tendo assumido o comando da *Standing Naval Force Atlantic* (STANAVFORLANT), pela primeira vez, entre abril de 1995 e abril de 1996. O comando da força pertenceu ao então contra-almirante Reis Rodrigues, tendo a participação nacional envolvido as três fragatas da classe *Vasco da Gama*, como navios-almirantes, além do *Bérrio*, que também integrou a força durante cerca de mês e meio. No referido período, a força participou na operação SHARP GUARD, de imposição da paz e de embargo à ex-Jugoslávia.

Passado este ponto marcante, Portugal continuou a contribuir com uma fragata para a STANAVFORLANT, por períodos que variaram entre 4 e 6 meses, tendo voltado a comandar essa força entre março de 2001 e março de 2002, através do então comodoro Melo Gomes, embarcado, sucessivamente, nas fragatas *Álvares Cabral*, *Corte-Real* e *Vasco da Gama*. Nesse período, ocorreu o atentado de 11 de setembro de 2001 nos EUA, tendo a NATO invocado, pela primeira e única vez na sua história, o artigo 5.º do Tratado de Washington, que estabelece que um ataque contra um aliado é um ataque contra todos.

Recuperando a metáfora informática utilizada no artigo anterior – segundo a qual, o período da Guerra Fria correspondeu à NATO 1.0, a que se seguiu a NATO 2.0, a partir da dissolução da União Soviética, em 1991 – o ataque de 11 de setembro de 2001 assinalou a transição para a NATO 3.0, com o envolvimento na longa guerra contra o terrorismo.

Com efeito, pouco depois desse ataque terrorista, a NATO desencadeou, no mar Mediterrâneo, a operação DIRECT ENDEAVOUR, prontamente renomeada como ACTIVE ENDEAVOUR, com o objetivo de

Cerimónia de mudança de comando da STANAVFORLANT, em 6 de abril de 1995, no cais de Alcântara em Lisboa, com o CALM Reis Rodrigues a assumir o comando da força.



controlar as principais rotas oceânicas no sentido de prevenir atentados terroristas, tráfico de armamento e proliferação de armas de destruição maciça no ambiente marítimo. Importa referir que esta foi a única operação naval lançada pela NATO ao abrigo do já referido artigo 5.º do seu tratado fundador – que, como já mencionado, havia sido invocado na sequência do ataque terrorista de 11 de setembro de 2001. Entre dezembro de 2001 e janeiro de 2002, esta operação esteve a cargo da STANAVFORLANT (que, na altura, integrou o maior número de unidades de sempre: 15 navios), sob comando do comodoro Melo Gomes.

Cabe aqui referir que, a partir de 2005, as duas forças navais permanentes da NATO: a STANAVFORLANT e a sua congénere do Mediterrâneo (STANAVFORMED), passaram a designar-se *Standing NATO Maritime Groups 1 e 2* (adotando as siglas SNMG-1 e SNMG-2), evidenciando a perda de importância dos critérios e dos vínculos geográficos, em favor de uma utilização indistinta de ambas as forças ao serviço de um con-

ceito alargado de segurança, cujas fronteiras se situavam para além das fronteiras físicas dos aliados.

Entretanto, Portugal continuou a integrar anualmente as forças navais permanentes, com os seus empenhamentos a refletirem uma atenção crescente ao flanco sul, ilustrada pela já referida operação ACTIVE ENDEAVOUR, no Mediterrâneo, e pelo período do SNMG-1 pelo continente africano, em 2007, em que participou a fragata *Álvares Cabral*. Contudo, a decisão da NATO no sentido de (em resposta a um pedido da ONU) envolver os SNMG em operações anti-pirataria na área do Corno de África e da bacia da Somália, a partir de finais de 2008, iria constituir o início de sucessivos empenhamentos das forças navais permanentes da NATO em operações de baixa intensidade, com algum descuramento do treino para operações de alta intensidade. Esse envolvimento em operações anti-pirataria iniciou-se em outubro de 2008, com a operação ALLIED PROVIDER, à qual sucedeu, a partir de março de 2009, a ALLIED PROTECTOR que, por sua vez, deu

lugar à OCEAN SHIELD, entre agosto de 2009 e final de 2016.

Curiosamente, à semelhança do que acontecera na operação ACTIVE ENDEAVOUR – que esteve, na sua fase inicial, sob comando português – o mesmo viria a acontecer com as operações de combate à pirataria. Com efeito, o então contra-almirante Pereira da Cunha comandou o SNMG-1 entre janeiro de 2009 e janeiro de 2010 (embarcado nas fragatas *Álvares Cabral* e *Corte-Real*), tendo a força sido empenhada nas operações ALLIED PROTECTOR, entre março e junho de 2009, e OCEAN SHIELD, entre novembro de 2009 e janeiro de 2010.

No ano seguinte, a participação na operação OCEAN SHIELD concretizar-se-ia através da fragata *D. Francisco de Almeida*, integrada no SNMG-1, correspondendo à primeira atribuição de uma fragata da classe *Bartolomeu Dias* às forças navais permanentes da NATO.

Entretanto, com o passar do tempo, as operações anti-pirataria foram-se tornando cada vez menos atrativas para os Aliados, levando a uma redução progressiva da disponibilidade de navios para as forças da NATO que nelas estavam envolvidas. Até porque a União Europeia também decidira intervir na região, encetando a primeira missão naval ao abrigo da Política Europeia de Segurança e Defesa. Foi a operação ATALANTA (lançada em dezembro de 2008 e com termo, atualmente, previsto para final de 2020), a cargo da força naval da União Europeia (EUNAVFOR SOMALIA), cujo comando esteve atribuído a Portugal por duas vezes: ao então comodoro Silvestre Correia, entre abril e agosto de 2011, e ao então comodoro Novo Palma, entre abril e agosto de 2013. Importa referir que o facto da União Europeia dispor de mecanismos políticos, diplomáticos e jurídicos para lidar com a pirataria, ao contrário da NATO, tornava o enquadramento da operação ATALANTA mais atrativo para as

A STANAVFORLANT no mar, sob comando do COM Melo Gomes e com a fragata *Álvares Cabral* integrada na força, durante o exercício SWORDFISH 2001.



nações participantes, o que dificultou bastante o processo de geração de forças para as operações anti-pirataria da NATO e, conseqüentemente, para as suas forças navais.

Isso fez com que, a partir de 2011, também Portugal tivesse concentrado os empenhamentos das suas fragatas na operação anti-pirataria da União Europeia, levando a que, em 2012, o contributo nacional para as forças navais permanentes da NATO fosse assegurado, pela primeira vez, por um submarino: o *Arpão*, a que se seguiria, nos dois anos seguintes, o *Tridente*. Nesses três anos (2012 a 2014), ambos os submarinos integraram o SNMG-2 e participaram na operação ACTIVE ENDEAVOUR no Mediterrâneo.

Entretanto, o final da missão de combate da NATO no Afeganistão (assegurada pela *International Security and Assistance Force*), em 31 de dezembro de 2014, assinalou a mudança de foco da Aliança Atlântica das operações para a prontidão, visando responder à postura de crescente assertividade da Rússia, que culminara na ocupação da Crimeia, no primeiro trimestre de 2014, bem como ao aumento da instabilidade no flanco sul da Aliança. Isso correspondeu à transição de uma *NATO empenhada* para uma *NATO preparada* ou – voltando à gíria

informática – da NATO 3.0 para a NATO 4.0, com a defesa coletiva a regressar ao centro das preocupações da Aliança.

No domínio marítimo, essa alteração de paradigma consubstanciou-se na aprovação do plano para a operacionalização da Estratégia Marítima da Aliança (que tinha sido subscrita em 2011), o qual estabeleceu como medida prioritária a revigoração das forças navais permanentes, cujo empenhamento em operações de longa duração e de baixa intensidade tinha comprometido a sua capacidade de reação imediata e de emprego em cenários de alta intensidade. Neste quadro, a oferta de Portugal para comandar o SNMG-1 durante o segundo semestre de 2015 constituiu um contributo importantíssimo para esse objetivo de revigorar as forças navais permanentes, tendo o comando da força pertencido ao então contra-almirante Silvestre Correia. No período sob comando português, o SNMG-1 contribuiu, com a sua presença dissuasora no mar Negro, no mar Báltico e no Mediterrâneo Oriental, para as medidas de tranquilização (*assurance measures*, em língua inglesa), implementadas com o objetivo de demonstrar a coesão da Aliança e de tranquilizar os Aliados mais expostos à postura assertiva da Rússia. Além disso, a força participou na operação ACTIVE ENDEAVOUR, a qual seria reconfigurada, cerca de um ano depois, de uma operação no âmbito do artigo 5.º do Tratado de Washington para uma operação de segurança marítima, sendo renomeada como operação SEA GUARDIAN.

De então para cá, o planeamento de atividades das forças navais permanentes tem privilegiado o treino para operações de alta intensidade e tem procurado consubstanciar um contributo efetivo e credível para as medidas de tranquilização.

Feito este sobrevoio aos 50 anos de participação da Marinha nas forças navais permanentes da NATO, deixarei para o próximo mês um breve balanço desses empenhamentos.



Sardinha Monteiro
CMG

Abordagem no âmbito da Operação ACTIVE ENDEAVOUR, conduzida pelo NRP *Álvares Cabral*, integrado no SNMG-1, na altura sob comando do CALM Pereira da Cunha (2009).



NRP TRIDENTE

OPERAÇÃO SOPHIA, OPERAÇÃO SEA GUARDIAN E EXERCÍCIO MARE APERTO 19-1

O NRP *Tridente* largou dia 18 de março da BNL, tendo regressado ao cais de origem a 28 de maio.

Durante este período, o NRP *Tridente* participou na última patrulha marítima da Operação SOPHIA e, pela primeira vez sob o controlo operacional e tático do COMSUBNATO (Comando de submarinos da NATO), na Operação SEA GUARDIAN estabelecida no mar Mediterrâneo. Participou ainda, no período de 29 de abril a 11 de maio, no exercício da Marinha italiana Mare Aperto 19-1.

A operação SOPHIA, que tem como principal objetivo o desmantelamento de redes de tráfico humano, tem ainda como tarefas secundárias o combate ao tráfico de armas e o combate ao tráfico de combustível. O submarino *Tridente*, durante o período em que esteve a apoiar esta missão, colaborou de forma discreta e sem alterar o ambiente local, contribuindo assim para um ambiente securitário no Mediterrâneo. A Operação SEA GUARDIAN tem como objetivo vigiar as linhas de tráfego marítimo, por forma a criar um padrão de operação de navios mercantes, pesqueiros e embarcações de recreio. A partir da análise dos dados recolhidos é possível determinar possíveis focos de atividades ilícitas.

Integrado na Operação SEA GUARDIAN, o NRP *Tridente* detetou mais de 3000 contactos, tendo seguido e recolhido informação de mais de 1500, tendo assim contribuído de forma ativa para a determinação do padrão de vida marítimo do mar Mediterrâneo.

Durante a participação no exercício Mare Aperto 19-1, o NRP *Tridente* esteve sob o Controlo Operacional e Tático do MARICOSOM ROME (Autoridade de controlo de submarinos italiana), tendo realizado durante a fase de CET-FIT várias séries de exercícios com outros submarinos, unidades de superfície, helicópteros e aviões de patrulha marítima. O exercício Mare Aperto 19-1 contou com a participação de 8 nações, estando envolvidas 49 unidades navais, das quais constavam 5 submarinos. Este exercício, de rara oportunidade pelo elevado número e qualidade das unidades navais participantes, permitiu elevar o nível de treino da guarnição do NRP *Tridente* no que aos diversos exercícios praticados respeita.

Ao todo, nos seus 72 dias de missão, o NRP *Tridente* percorreu mais de 7000 milhas e efetuou 1400 horas de navegação, das quais 1300 em imersão.



Foto SAJ A Ferreira Dias

Após o seu regresso à BNL, no dia 28 de maio, a guarnição foi recebida pela Secretária de Estado da Defesa Nacional (SEDN), Ana Santos Pinto, acompanhada pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Mendes Calado, e pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo. No auditório da Esquadilha de Subsuperfície, foi efetuado um *briefing* genérico sobre a missão, destinado à comunicação social, seguido-se um *briefing* pormenorizado destinado à SEDN.

Já no cais nº 6 da BNL, junto ao submarino *Tridente*, a SEDN proferiu uma comunicação à guarnição, seguindo-se os cumprimentos individuais.



Colaboração do NRP TRIDENTE



CENTRO DE COORDENAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO DE PONTA DELGADA RECEBE INSÍGNIA AUTONÓMICA DE VALOR



Realizou-se no dia 10 de junho, na Vila da Calheta, São Jorge, no âmbito das cerimónias do dia da Região Autónoma dos Açores, a atribuição da Insígnia Autonomica de Valor ao Comando da Zona Marítima dos Açores – Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Ponta Delgada (MRCC Delgada).

No ato de entrega esteve presente, por parte da Marinha, o Comandante da Zona Marítima dos Açores, COM Croca Favinha em representação do MRCC Delgada, tendo sido, pela primeira vez, atribuída esta condecoração a uma instituição.

Para o trabalho de socorro desenvolvido pelo MRCC Delgada, contribuiu, de forma muito significativa, a Força Aérea Portuguesa, sendo igualmente de toda a justiça incluir neste esforço nacional na busca e salvamento marítimo os navios da Marinha Portuguesa, a Autoridade Marítima Nacional, o Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores e todos os homens e mulheres que andam no mar, na Marinha Mercante, de Pesca ou Recreio, aos quais a Marinha presta o merecido reconhecimento público.

O MRCC Delgada integra o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo, criado pelo Decreto-Lei n.º 15/94 de 22 de janeiro, e garante, num regime de 24 horas por dia e 7 dias por semana, a coordenação de todas as ações de busca e salvamento marítimo na Região de Busca e Salvamento (*Search and Rescue Region*) de Santa Maria (SRR Santa Maria), a maior da Europa e 2.ª maior do Atlântico Norte, com 5.2 milhões de Km² e cerca de 56 vezes a área do território nacional.

Desde 1994 o MRCC Delgada recebeu, e respondeu prontamente, a 6717 alertas, que corresponderam a 3923 casos reais de apoio a pessoas e embarcações em perigo no mar, com um total de 2650 vidas salvas ou assistidas.

Durante o ano de 2018 foram recebidos 524 alertas, que deram origem a 268 casos de busca e salvamento no mar (89 casos reais na SRR Santa Maria), e que se traduziram em 142 pessoas salvas ou assistidas no mar, com uma taxa de eficácia do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo de 99,3%.

Em 2019 já foram recebidos 216 alertas referentes a acidentes e incidentes no mar e na orla costeira, dos quais 159 na SRR Santa Maria, que originaram a abertura e condução de 64 casos SAR (55 na SRR Santa Maria) e corresponderam 49 pessoas salvas ou assistidas no mar, com uma taxa de eficácia do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo de 98%.

O MRCC Delgada é hoje um Centro de excelência, nacional e internacionalmente reconhecido pelo seu desempenho, nomeadamente pela International Maritime Rescue Federation (prémio H.E.R.O. – Honouring Excellence in Rescue Operations, em 2016), pela Price Waterhouse Coopers (prémio Navigare Mare, em 2017) e pela Câmara Municipal de Ponta Delgada (Medalha de Mérito Municipal, em 2018). Embora equipado com tecnologia de ponta, o valor vai para o conjunto de militares dedicados e motivados que o operam eficazmente, contribuindo assim para a respetiva missão – salvar vidas no mar.



O Decreto Legislativo Regional n.º 36/2002/A, de 28 de novembro, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (RAA) instituiu as insígnias honoríficas açorianas. A Assembleia Legislativa da RAA pretendeu assim prestar homenagem a pessoas singulares ou coletivas que, em múltiplas vertentes da sua atuação e em atos com os mais diversos enquadramentos, se hajam distinguido em benefício da comunidade e na valorização da Região. As primeiras insígnias foram atribuídas em 2006.

Em 4 de junho de 2019 foi aprovada pela Assembleia Legislativa da RAA, na Horta, a Resolução n.º 9//2019 que atribuiu a INSÍGNIA AUTONÓMICA DE VALOR ao Comando da Zona Marítima dos Açores (ZMA) – Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Ponta Delgada (MRCC Delgada). Trata-se da mais alta Insígnia, de entre as 4 consignadas no referido diploma (VALOR, RECONHECIMENTO, MÉRITO PROFISSIONAL e MÉRITO INDUSTRIAL, COMERCIAL E AGRÍCOLA).

FUZILEIROS E “MARINES”

EXERCÍCIO BILATERAL



No âmbito da manutenção das relações bilaterais entre Portugal e os Estados Unidos da América, o Batalhão de Fuzileiros Nº 2 (BF2) realizou um exercício operacional com a *Special Purpose Marine Air-Ground Task Force (SPMAGTF)* do *United States Marine Corps (USMC)*. O objetivo desta tipologia de atividades passa por proporcionar uma oportunidade para a partilha de experiências e conhecimentos nos vários domínios de atuação de forças congéneres. Por conseguinte, esta ação resulta num maior nível de interoperabilidade e proficiência para cada uma das forças.

O exercício bilateral decorreu no período de 23 de fevereiro a 3 de março enquadrando-se no desenvolvimento de várias competências técnicas e táticas para garantir uma sinergia de recursos e capacidades durante todo o tempo de treino. Para isso, o treino foi planeado e conduzido em três fases distintas:

RECEÇÃO DA FORÇA AMERICANA

A primeira fase do treino combinado consistiu na receção e acomodação da força americana nas instalações do Corpo de Fuzileiros. Após a chegada da força congénere à Base Aérea Nº 6, no Montijo, uma equipa de ligação do BF2, recebeu e orientou o grupo para a Base Naval – Corpo de Fuzileiros. Após a chegada da força foi armazenado todo o material de combate, alojados os congéneres americanos nas instalações do BF2 e realizado um *briefing* geral que permitiu clarificar as dinâmicas do Corpo de Fuzileiros, apresentar o cronograma de eventos previsto para o período de treino e divulgar alguns pontos de interesse turístico a visitar em Lisboa;

TREINO TÁTICO

A segunda fase do treino, orientado exclusivamente para ações táticas, decorreu nas imediações do Ponto de Apoio Naval de Troia

(PAN Troia) e Campo de Tiro de Pinheiro da Cruz (CTPC). Neste período desenvolveram-se treinos nas seguintes áreas:

- Tiro de combate. Realização de pistas de tiro individual, equipa e secção, realização de tiro com armas de apoio (metralhadoras médias e armas anticarro), tiro dos atiradores especiais e condução de manobras ao escalão pelotão. Ressalva-se o treino final no âmbito do tiro de combate, onde foi realizado um ataque deliberado com uma força combinada, que consistiu na destruição de uma posição defensiva. Nesta ação, sob comando Português, foram empregues em simultâneo as armas pesadas de ambas as forças, um grupo de assalto sob comando Americano, com uma secção de cada país e uma equipa de demolição portuguesa;
- *Tactical Combat Casualty Care* (TC3). A condução deste treino foi da responsabilidade do serviço de saúde do Corpo de Fuzileiros, que integrou os socorristas da força portuguesa e americana. O objetivo deste treino foi a troca de experiências e partilha de conhecimento no âmbito do socorrismo em combate. Para isso foram sendo criados cenários onde as equipas demonstravam o seu modo de emprego face à situação apresentada;
- *Military Operations on Urban Terrain* (MOUT). O treino tático em ambiente urbano foi realizado no edifício da Desmagnetização, localizado nas imediações do PAN Troia e teve como objetivo consolidar técnicas e procedimentos empregues neste ambiente. Para isso, foram criados diversos cenários táticos onde cada força demonstrava como operava mediante o desafio proposto. Progressivamente, as equipas portuguesa e americana, começaram a operar em conjunto tendo este treino terminado com um assalto ao edifício da Desmagnetização com uma força combinada.

A fase tática terminou com a realização de uma operação que permitisse o emprego de uma força combinada. Para tal, a missão atribuída foi uma incursão anfíbia (*RAID*) a um objetivo específico para eliminar a ameaça aí existente a fim de permitir a liberdade de movimentos das forças aliadas para o resgate em segurança

Foto SAJ A Ferreira Dias



de um piloto que se encontrava evadido no teatro de operações. Para isso foram empregues equipas de reconhecimento equipadas com veículos aéreos autónomos, com capacidade de reconhecimento e vigilância, a fim de promover um *briefing* de informações que permitisse a realização de um plano de manobra. Ressalva-se a particularidade da inserção e extração da força ter sido sustentada por aeronaves MV-22 “Osprey”, meios de excelência da força americana que permitem uma projeção muito além do horizonte. A incursão foi um sucesso tendo a ameaça sido eliminada e o piloto evadido recuperado.

TREINO DE HUMANITARIAN ASSISTANCE AND DISASTER RELIEF

Finalmente, a terceira fase do exercício bilateral foi orientada para operações de resposta a crise. Nesse sentido foram realizados treinos na Escola de Tecnologias Navais, no simulador de busca e salvamento, onde se conduziram demonstrações dos procedimentos a adotar neste tipo de cenários. Concomitantemente a força americana realizou uma apresentação sobre as capacidades e ferramentas utilizadas na montagem e operação de um centro de controlo de evacuados.

O exercício bilateral terminou com os congéneres americanos a realizarem a famosa “pista de lodo”, ícone da Escola de Fuzileiros, e uma visita ao museu do Fuzileiro.

Consequentemente, considera-se por todos a realização desta tipologia de exercícios como uma excelente oportunidade para consolidar várias técnicas, táticas e procedimentos da Força de Fuzileiros Nº 1 e assim confirmar a sua prontidão para diversos domínios de atuação como componente anfíbia da Força de Reação Imediata Portuguesa.



Colaboração do **COMANDO DO CORPO DE FUZILEIROS**





CONSCIÊNCIA SITUACIONAL: SABER ONDE SE ESTÁ, COM QUEM SE ESTÁ E COMO SE ESTÁ

“Os que ignoram as condições geográficas – montanhas e florestas, desfiladeiros perigosos, pântanos e lamaçais – não podem conduzir a marcha de um exército”

Sun Tzu

A realidade de andar no mar implica sempre estar atento ao que acontece fora do nosso navio. Seja a navegar em alto mar ou junto à costa, não existimos sozinhos no mar e é essa consciência que impede que acidentes ou incidentes indesejáveis aconteçam. Depois de um primeiro artigo dedicado à importância que o treino possui no desenvolvimento das competências necessárias para operar em ambiente marítimo, de forma segura, importa agora abordar em particular algumas dessas competências.

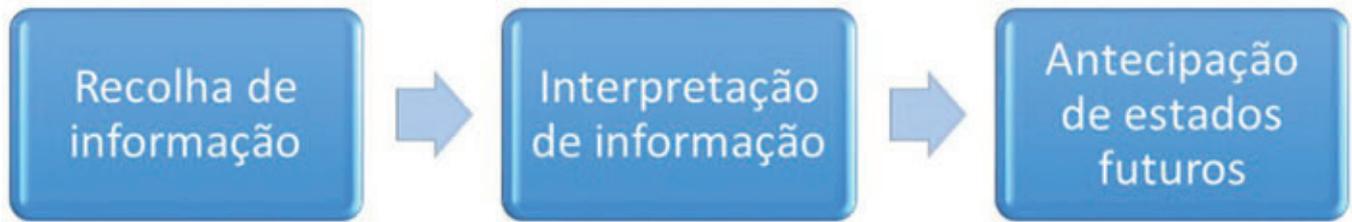
As competências que um indivíduo pode utilizar no seu trabalho são de dois tipos: competências técnicas e competências não técnicas. Fala-se de competências técnicas quando se quer referir todas as competências que o indivíduo possui específicas do trabalho que realiza e estritamente relacionadas com o desempenho específico desse trabalho. Por exemplo, estas competências são as utilizadas na operação de um equipamento de radar, na navegação em águas restritas ao nível da manobra do navio ou na elaboração de um estudo sobre um qualquer tema. Já as competências não técnicas referem-se a todas as outras competências que o indivíduo necessita de ter e que são habitualmente designadas por “competências comportamentais”: liderança, comunicação, gestão do stress, gestão da fadiga, tomada de decisão, trabalho em equipa e consciência situacional. Estas são as competências fulcrais na relação com os outros, na criação e na sustentação das relações entre os elementos de equipa e que permitem que o que cada um sabe a nível técnico possa ser utilizado durante um maior período de tempo sem que ocorram erros indesejáveis. São também estas competências que funcio-

nam como as bases do conceito de Gestão de Recursos da Ponte (BRM, do inglês *Bridge Resource Management*), fundamental para operar em contexto marítimo.

No artigo anterior, falou-se da importância de treinar equipas nestas competências recorrendo a simuladores. Olhando para a sequência que este treino pode seguir, é possível construir uma



Pirâmide de competências não técnicas fundamentais para a gestão de recursos da ponte e para o trabalho em equipa.



Etapas da consciência situacional.

pirâmide de evolução com quatro competências não técnicas fundamentais para o BRM: consciência situacional, tomada de decisão, comunicação e liderança.

Na base desta pirâmide, encontra-se a consciência situacional (do inglês *situational awareness*). À semelhança do segundo patamar desta pirâmide, a tomada de decisão, esta é uma competência cognitiva que, basicamente, nos permite saber o que existe à nossa volta. Neste segundo artigo, o foco será esta consciência e a importância que ela pode ter para o funcionamento das equipas que operam no mar.

CONSCIÊNCIA SITUACIONAL: “DIZ-ME ONDE ESTÁS, DIR-TE-EI O QUE TE PODE ACONTECER”

Navegar, junto à costa ou em alto mar, implica ter sempre os sentidos alerta. É através deles que percebemos onde estamos, o que temos de fazer para chegar onde queremos e que obstáculos podemos encontrar no caminho. São também esses sentidos que nos permitem perceber como está a nossa equipa, que descanso ela precisa e que treino é preciso fazer para melhorar o nível de desempenho. E o que nos permite conseguir ter todos estes dados? O nosso nível de consciência situacional.

Se procurarmos uma definição de consciência situacional, iremos encontrar várias possíveis. Uma das mais aceites foi apresentada, em 1995, por Mika Endsley, engenheira da *United States Air Force*: a consciência situacional de cada um compreende “a perceção dos elementos do ambiente num dado volume de espaço e tempo, a compreensão dos seus significados e a projecção dos seus estados no futuro próximo”. No fundo, e pensando num navio, falar-se de consciência situacional é conhecermos o nosso navio e como ele se comporta, conhecermos a equipa que está connosco e sabermos o que se passa fora do nosso navio, para que consigamos definir o rumo que iremos seguir, antecipando situações que possam vir a acontecer. Com isto, temos as três etapas em que se divide o processo do ganho de consciência situacional por cada um de nós: recolha de informação, interpretação dessa informação e antecipação de estados futuros.

Estas três etapas acontecem de forma sequencial e são as falhas em cada uma delas que podem comprometer a imagem que cada um de nós constrói da situação em que se encontra. Se não se conseguir recolher toda a informação necessária ou se não se conseguir interpretar o que ela significa, porque ela é escassa ou excessiva, não será possível compreender a situação em que nos encontramos. Essas falhas, por mais pequenas e impercetíveis que possam ser, impedem-nos de antever situações futuras e, assim, iniciarem uma cadeia de erro cujas consequências apenas podem ser detetadas tarde demais... E é assim que os acidentes acontecem.

Pensando, por exemplo, na equipa que está na ponte do navio ou no centro de operações de uma fragata... será que a consciência situacional termina em cada indivíduo?

CONSCIÊNCIA SITUACIONAL E A EQUIPA

Existe um provérbio africano que nos diz “Se quer ir rápido, vá sozinho. Se quer ir longe, vá em grupo”. E quando se fala em consciência situacional, temos também de pensar em grupo... Na grande maioria das realidades, não trabalhamos sozinhos, mas sim em equipa e, por isso, é fundamental pensar-se também na consciência situacional partilhada responsável pelo sucesso da equipa. Num navio, fazemos parte de uma equipa e são os nossos contributos individuais que, juntos e unificados, permitem que essa equipa funcione e contribua com o seu desempenho para a missão do navio. Apenas com todos os elementos a partilhar de uma mentalidade comum, é que se conseguem atingir os objetivos definidos para a sua equipa. E se, individualmente, o nível de consciência situacional está na base de tudo, o mesmo acontece ao nível da equipa.

O nível de consciência situacional individual, e a soma dos níveis de todos os elementos da equipa, dará origem à consciência situacional total ou partilhada. É esta consciência situacional partilhada que permite ao Oficial de Quarto à Ponte decidir afastar-se de um contacto. É esta consciência situacional partilhada que permite ao Oficial de Ação Tática do centro de operações de uma fragata escolher a melhor tática para enfrentar a ameaça iminente. E é esta mesma consciência situacional partilhada que, nos nossos tempos livres, nos diz como se deve movimentar uma equipa de voleibol em campo para marcar o ponto no *set* decisivo!

A consciência situacional partilhada nem sempre é fácil de alcançar e deficiências nesse nível de consciência são, quase sempre, as causadoras de decisões mal tomadas ou de informação mal comunicada. É por isso fundamental desenvolver a capacidade de aquisição de consciência situacional antes de qualquer outra competência, seja ela técnica ou não técnica. Sem a consciência situacional não seremos capazes de perceber onde estamos, com quem estamos e como estamos, pilares fundamentais para conseguirmos agir em qualquer situação.



Sandra Campaniço Cavaleiro
1TEN TSN-QUI

No próximo artigo...

Saber onde estamos e que problemas podemos encontrar são a base para pensarmos em diferentes soluções para esses problemas, escolhermos a que consideramos mais adequada e revermos depois os resultados obtidos. No fundo, a consciência situacional conduz-nos à tomada de decisão, o “segundo patamar” da pirâmide de competências não técnicas e do BRM. O próximo artigo abordará a tomada de decisão e a sua importância para o sucesso de qualquer equipa.

GESTÃO DOS FLUXOS MIGRATÓRIOS IRREGULARES E CONTROLO DE FRONTEIRAS NA EUROPA

1ª Parte

INTRODUÇÃO

Apesar da redução drástica de chegadas de migrantes irregulares à Europa, mantém-se a crise de refugiados internacional que desde 2015 deixou a União Europeia (UE) à deriva na procura de um consenso relativo às soluções para este drama humanitário. Temendo cada vez mais as ameaças terroristas e com o aumento das atitudes xenófobas, esta crise questiona os valores básicos da UE no que concerne ao respeito e salvaguarda dos direitos humanos, consequentemente o princípio de proteção internacional, e a liberdade de circulação, princípio essencial à construção do espaço Schengen.

A fronteira mediterrânea da UE foi identificada, em 2015, como a fronteira mais letal do mundo. Todos os dias milhares de pessoas arriscam as suas vidas em rotas por terra e mar para entrar na Europa, estimando-se que em 2017, cerca de 2295 pessoas¹ perderam a vida nesta travessia. Só em 2015 a FRONTEX registou quase 2 milhões de cruzamentos ilegais nas fronteiras externas dos Estados Membros, um número seis vezes superior ao registado no ano anterior (que tinha já sido um ano com números bastante elevados). Durante esse ano, a maior pressão sobre as fronteiras externas da UE registou-se na rota do Mediterrâneo Oriental², com entradas na Grécia através da Turquia. É de notar a redução drástica nessa rota, a partir de 2016, mantendo-se significativo o número de deteções na rota do Mediterrâneo Central (com entrada em Itália). Constata-se assim que a adoção de um pacote de medidas urgentes por parte da UE entre abril e maio de 2015, após o trágico naufrágio junto à costa de Lampedusa (Itália) que vitimou mais de 700 pessoas, não se traduziu numa alteração imediata ou redução significativa, como sucedeu no Mediterrâneo Oriental após o acordo entre a UE e a Turquia.

As tragédias humanitárias no Mediterrâneo a que se assiste com frequência, vitimando um crescente número de pessoas, questionam as medidas implementadas e a capacidade da UE para gerir os fluxos migratórios que têm como destino os seus Estados Membros. Afigura-se que estes fluxos não diminuem no futuro, caso se

mantenham inalteradas as condições de instabilidade política nos países do Médio Oriente e do Norte de África, a par da persistência de assimetrias socioeconómicas profundas e níveis de desenvolvimento humano que separam a Europa da realidade africana. Assim, o grande desafio da UE nas próximas décadas consiste em encontrar respostas adequadas para lidar com conjunturas em rápida mutação e onde coexistem realidades diversas. A curto prazo, a prioridade é, inegavelmente, lidar com a atual crise migratória no Mediterrâneo e este esforço tem-se centrado na dimensão da gestão de fronteiras. No entanto, para além da segurança da UE, está em causa a segurança humana destes migrantes, que facilmente se envolvem em redes de tráfico ou contrabando de pessoas com o intuito de chegar à Europa.

Este artigo propõe analisar as dinâmicas dos fluxos migratórios no Mediterrâneo, tentando compreender de que forma as medidas de controlo de fronteiras pela EU alteraram estes fluxos.

Para este efeito, foram selecionadas as séries de dados relativas ao número total de chegadas (migrantes irregulares), tendo como fonte a FRONTEX³, no intervalo entre 1 de janeiro de 2014 e 24 de setembro de 2018.

GESTÃO DOS FLUXOS E CONTROLO DE FRONTEIRAS

A mobilidade humana é intrínseca à história do homem e desempenha um papel de relevo na definição das sociedades. No entanto, este fenómeno de carácter transnacional, envolvendo países de origem, trânsito e destino, torna-se complexo devido à sua imprevisibilidade e natureza interestadual. Desta forma, apesar da complexidade e dos desafios que se apresentam, aumenta a necessidade de gestão das migrações.

Nas últimas décadas, o regime de fronteiras foi redefinido através de diferentes processos. Identificam-se três tendências: o processo de “densificação”, através do qual as fronteiras adquirem um significado simbólico; a “desterritorialização” de fronteiras, através

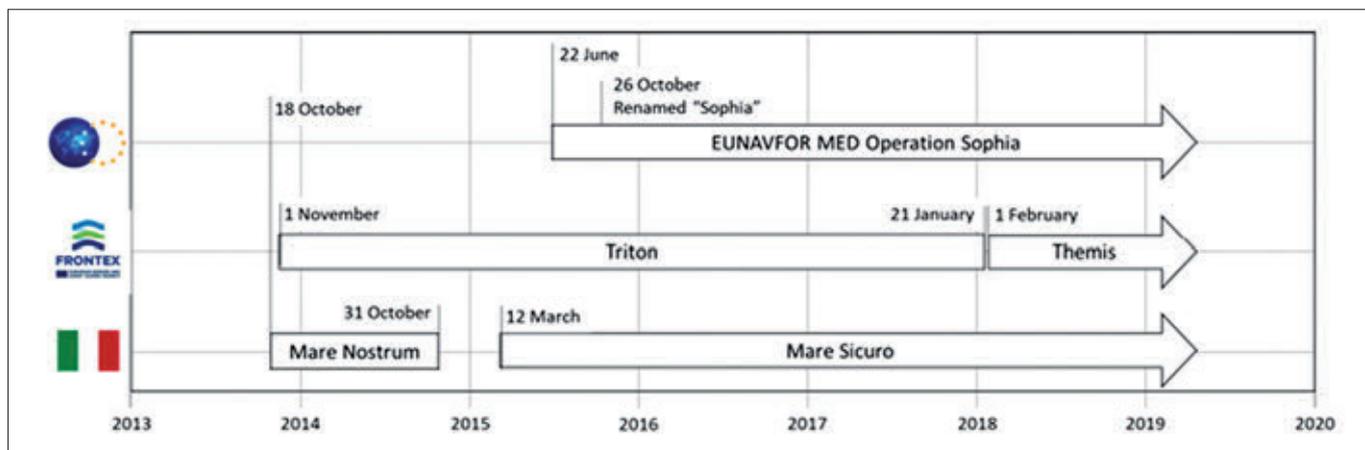


Figura 1 - Operações no Mediterrâneo Central



da crescente externalização das políticas de controlo fronteiriço, para além da fronteira física, transformando os países de origem em zonas-tampão; e o processo de “virtualização”, através do qual os Estados criam e produzem migração irregular, considerando que são responsáveis por definir os requisitos para a imigração legal. Este processo triplo é desenvolvido através de um conjunto de estratégias que cada vez mais se realizam fora das fronteiras, no âmbito de uma abordagem trans-regional, baseada num diálogo bilateral, regional e inter-regional.

Existe um crescente debate relativamente aos aspetos legais, políticos e humanitários associados à gestão de fronteiras, considerando não só as possíveis implicações na segurança interna dos Estados Membros, mas também na segurança humana dos migrantes. A UE afirma que só através do reforço das suas fronteiras poderá garantir a segurança interna, tendo adotado até à data, esta estratégia para enfrentar as ameaças transnacionais, particularmente a migração irregular.

A UE tem vindo a reforçar significativamente a sua presença no Mediterrâneo, através da condução de operações de controlo de fronteiras. Após a criação da FRONTEX em 2004, esta atingiu a capacidade operacional completa em 2005 e iniciou a primeira operação no Mediterrâneo em 2006. Desde essa data, tem vindo continuamente a operar no Mediterrâneo, melhorando a sua capacidade de intervenção, relançando diversas operações com objetivos alargados, sendo reflexo disso também a alteração de nome de *European Agency for the Management Of Operational Cooperation at the External Borders* para *European Border and Coast Guard Agency*.

Em outubro de 2014, iniciou-se uma nova operação da FRONTEX, *Triton*, coincidindo com o fim da missão italiana *Mare Nostrum*, que tinha o duplo objetivo de salvaguardar a vida humana no mar e levar à justiça traficantes humanos e contrabandistas de migrantes. A operação *Triton* fundiu as operações *Hermes* e *Aeneas*, que desde 2007 e 2011 (respetivamente) prestaram assistência a Itália, concentrando a sua atividade no Mediterrâneo

Central. No entanto, contrariamente à operação *Mare Nostrum*, a operação *Triton* não possuía um caráter de busca e salvamento *per se*, embora cumprisse a lei marítima internacional para prestar assistência a pessoas em perigo no mar. Este caráter híbrido da missão foi muito criticado, pois não evitou a perda de vidas humanas no mar, culminando com a morte de mais de 700 pessoas em 19 de abril de 2015. Em fevereiro de 2018 esta missão foi substituída pela operação *Themis*, com uma menor área operacional atribuída e um mandato com “foco reforçado no cumprimento da lei”, incluindo, finalmente, a busca e salvamento como uma tarefa.

Após 2015, a EU reforçou a sua presença com uma operação militar, a Operação *Sophia* – EUNAVFOR MED, no âmbito da Política Comum de Segurança e Defesa, tendo como objetivo primário a disrupção das redes que facilitam a migração irregular e o tráfico de seres humanos.

Em qualquer dos casos, estas missões cumprem dois princípios básicos da lei internacional: a assistência a pessoas em perigo no mar e o princípio da não devolução⁴. Os Estados têm o dever de oferecer assistência aos migrantes, identificar os possíveis casos de proteção internacional e preparar os processos de devolução, assegurando que estes indivíduos recebem um tratamento digno no regresso aos países de trânsito ou de origem, tendo por base o princípio da não devolução.

RESPOSTA EUROPEIA AOS DESAFIOS DOS FLUXOS MIGRATÓRIOS

A crescente pressão migratória na EU, desde meados de 2014, que conduziu à atual crise, levou ao desenvolvimento de uma estratégia com o objetivo de gerir as migrações em todas as suas dimensões. Em maio de 2015 a Comissão Europeia (CE) adotou a Agenda Europeia de Migração, a qual, através de uma abordagem holística, combinando políticas internas e externas, procurou desenvolver a responsabilidade partilhada entre os Estados Membros e os países de origem e de trânsito.



Chegadas por ano (de 1 de janeiro de 2015 a 31 de agosto de 2018)
Fonte: Adaptado de EC⁵, 2018



Número de fatalidades por ano (de 1 de janeiro de 2014 a 06 de novembro de 2018)
Fonte: Adaptado de EC⁷, 2018

A referida tragédia humanitária de 19 de abril de 2015, na zona de Lampedusa (Itália), levou à adoção de um plano de ação de 10 pontos por parte da UE, no qual se definem medidas urgentes para fazer frente à crise no Mediterrâneo. Entre as medidas adotadas, a mais controversa foi a proposta de uma missão militar para combater o contrabando e tráfico de pessoas no Mediterrâneo inspirada na Operação *Atalanta*⁶. Em maio do mesmo ano a CE apresentou esta agenda, definindo um conjunto de medidas urgentes, bem como uma resposta a médio prazo, em quatro vertentes: migrações irregulares; gestão de fronteiras; sistema de asilo; e canais de imigração legais. A agenda compreende as diferentes dimensões da mobilidade humana, com vista a desenvolver uma estratégia global para gerir as migrações a nível europeu. No entanto, as divergências entre os vários Estados Membros têm sido um entrave para a adoção de muitas destas medidas, bem como para a definição do número de refugiados a acolher, inviabilizando em grande parte o seu sucesso.

Relativamente à resposta imediata, reforça-se a relação entre a imigração e segurança com a implementação de uma missão naval – EUNAVFOR MED, no âmbito da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD), que tem como objetivo principal conter os fluxos irregulares e evitar as mortes no mar. Adicionalmente, reforçaram-se os orçamentos das missões FRONTEX – *Triton* e *Poseidon*, de modo a igualar a magnitude da missão *Triton* com a da *Mare Nostrum*, que substituiu. Uma das novidades foi a criação de centros de informação para quem solicita asilo e refúgio nos países de origem e de trânsito, com um projeto piloto no Níger.

Outra medida controversa consistiu na criação de um sistema de quotas, a implementar em situações de emergência futuras. Esta medida apela à solidariedade e ao dever de todos os Estados Membros para exercerem uma responsabilidade partilhada relativamente aos migrantes que solicitam proteção internacional. Após intensas negociações foi acordada uma quota de 160.000 pessoas. No entanto, o processo de distribuição dessa população pelos diferentes Estados Membros tem sido lento e os números estão muito aquém dos acordados.

A CE definiu quatro pilares de ação, a longo prazo, para a gestão das migrações:

- redução de incentivos à imigração irregular, com ajudas à cooperação e assistência humanitária aos países de origem;
- gestão de fronteiras, através do reforço das fronteiras externas e a sua externalização;
- desenvolvimento e consolidação de uma política comum de asilo, através da revisão da Convenção de Dublin, e também pela implementação de um novo sistema de monitorização e avaliação dos procedimentos de asilo;

- adoção de uma nova política de migração legal, através da admissão de migrantes altamente qualificados, e da gestão das migrações laborais, assim como através da modernização da política de vistos e de uma melhor integração dos migrantes nas sociedades de acolhimento.

Com efeito, a gestão das migrações irregulares no Mediterrâneo tem três dimensões distintas, complementares:

- cooperação com os países terceiros;
- gestão fronteiriça;
- prevenção do abuso dos canais de migração legais.

Em suma, o principal enfoque da Agenda Europeia de Migrações é direcionado para a luta contra a imigração irregular e, na atualidade, a atenção recai sobre os solicitantes de proteção internacional. A agenda centra-se de maneira particular no curto prazo, enquanto as medidas de médio prazo prestam pouca atenção à imigração regular. No entanto, pode-se observar que apesar de a UE centrar o seu discurso nas migrações regulares e no combate às causas da imigração irregular, o enfoque recai essencialmente no reforço das fronteiras exteriores.



Lourenço da Piedade
CFR
Santos Rocha
CTEN

Artigo adaptado da comunicação realizada nas Jornadas do Mar 2018 da Escola Naval.

Notas

¹ IOM, 2018. *Missing Migrants – Tracking deaths along migratory routes*. Disponível em: <<https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>> [Acedido em 24 setembro 2018].

² Neste artigo adota-se a mesma caracterização da FRONTEX, das principais rotas migratórias: Mediterrâneo Ocidental, Central, Oriental e Balcãs Oriental.

³ EC, 2018. *Knowledge Centre on Migration and Demography – Dynamic Data Hub*. Disponível em: <<https://bluehub.jrc.ec.europa.eu/migration/app/index.html>> [Acedido em 24 setembro 2018].

⁴ *Non-refoulement* – o princípio da não devolução é central à lei de asilo e refugiados e baseia-se no impedimento da devolução de um indivíduo a um território onde a sua vida ou liberdade corram perigo (*Note on the Principle of Non-Refoulement* do United Nations High Commissioner for Refugees, 1997).

⁵ EC, 2018. *Knowledge Centre on Migration and Demography – Dynamic Data Hub*. Disponível em: <<https://bluehub.jrc.ec.europa.eu/migration/app/index.html>> [Acedido em 24 setembro 2018].

⁶ Operação militar de combate à pirataria marítima.

⁷ EC, 2018. *Knowledge Centre on Migration and Demography – Dynamic Data Hub*. Disponível em: <<https://bluehub.jrc.ec.europa.eu/migration/app/index.html>> [Acedido em 24 setembro 2018].

O DIREITO COMPARADO E O DIREITO DO MAR

PARTE II – A QUESTÃO DA AUTORIDADE TERRITORIAL E A RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DO ESTADO

NOTA PRÉVIA SOBRE O ENQUADRAMENTO DA RESPONSABILIDADE

A teoria e a prática jurídicas tradicionais edificaram a problemática da responsabilidade internacional do Estado como o dever de *reparar um dano* que surge quando aquele viole, ou não cumpra, uma obrigação que lhe está cometida. Esta concepção domina a abundante jurisprudência que existe sobre a temática.

A análise desta matéria apresenta, na sua base, um acto ilícito traduzido na violação por parte de um Estado de uma obrigação pré-existente por aquele assumida. Contudo, importa colocar, desde logo, a questão sobre se é, efectivamente, necessário um acto ilícito para que surja uma *obrigação* de reparar, ou se a responsabilidade do Estado existe independentemente do cometimento de uma conduta contrária aos pressupostos da ordem jurídica. Para responder devidamente a esta problemática, não é possível limitá-la aos critérios e considerações tradicionais que, até ao presente, se têm usado, sendo necessário recorrer à prática e à teoria geral da responsabilidade. Será igualmente conveniente atender a outros elementos jurídicos, e necessidades, e examinar o conceito de *responsabilidade* à luz das noções e princípios que caracterizam o actual sistema do Direito Internacional, tendo sempre como objecto essencial as consequências que poderão ser acarretadas para o Estado do (in)cumprimento das suas obrigações.

A teoria tradicional considerava que a responsabilidade do Estado decorria de uma conduta infractora de determinada norma jurídica internacional, ou do incumprimento de uma obrigação, o que implicaria que a mera produção de um dano não daria lugar, de forma imediata, àquela. Contudo, a posição actual do Direito Internacional encaminha-se no sentido de reconhecer a existência da responsabilidade no âmbito das obrigações do Estado, porquanto toda a conduta ilegal deverá merecer reparação, sendo que o acto não proibido deverá ser *ressarcido* caso tenha causado um dano.

Do exposto, resulta que a diferença entre um acto legal e um acto ilegal se prende com o facto do segundo merecer, inevitavelmente – e sempre –, uma reparação, sendo que o acto legal não proibido deverá ser, igualmente, reparado, caso tenha causado uma perda ou um dano. Todavia, em termos objectivos, a responsabilidade do Estado existirá em ambas as situações.

No respeitante ao reconhecimento da responsabilidade do Estado, no que concerne aos actos levados a cabo por entes individuais, será útil recordar o caso da *“British property in Spanish Morocco”*, datado de 1925, o qual continua a ser um postulado fundamental na matéria, não tanto pela proximidade temporal, mas, essencialmente, pela irrefutá-

vel lógica do decisor. Nele se diferencia, com perfeita clareza, a responsabilidade do Estado pelos actos levados a cabo por entes individuais, e aqueles em que a entidade estadual teve participação.

Partindo-se do pressuposto jurídico-filosófico de que o Estado se traduz numa organização política, isto é, numa ordem social tipificada segundo determinadas premissas de direito público, um dos objectivos fundamentais será prover pela segurança dos seus integrantes. Assim, a autoridade que o Estado tem sobre os seus cidadãos é expressa, em essência, no dever de velar pela tranquilidade, pela Justiça, e pelo desenvolvimento económico, concretizados na consecução do bem comum.

A forma jurídica de caracterizar o cumprimento das obrigações estaduais de manutenção da respectiva ordem interna é reconhecida pela designação de *diligência devida*. De facto, os Estados são responsáveis – tendo o dever de reparar os prejuízos tidos por terceiros, nacionais e estrangeiros – sempre que fracassarem na execução de medidas para a defesa das pessoas e dos bens nas suas fronteiras territoriais.

O conceito de *diligência devida* surgiu como resultado ou produto do trabalho desenvolvido pelo Instituto de Direito Internacional, *maxime*, na reunião de Lausanne, preparatória da Conferência da Haya de 1930. Deste modo, a forma pela qual o Estado conduz o decurso dos acontecimentos, durante uma qualquer alteração da ordem pública, poderá oferecer uma base para aquilatar e medir o seu grau de participação na prevenção dos factos.

Esta aferição – de natureza abstracta – tem sido utilizada pelos Tribunais internacionais para determinar os montantes indemnizatórios a custear pela falta de *diligência (estadual) devida*, perante determinadas situações que se lhe colocaram. Assim sendo, e para uma adequada análise, dever-se-á, em tal abordagem, ter em consideração situações onde possa existir: a) a ausência da prática de um acto que deveria levar a cabo as medidas que se demonstravam necessárias para manter a ordem pública interna; b) a participação de elementos integrantes de um Estado, como sejam diplomatas, militares, agentes de polícia, funcionários e outros pertencentes a entidades para-estatais, em actos de violência perpetrados contra estrangeiros; c) a cumplicidade ou indiferença de agentes públicos que hajam presenciado factos lesivos da ordem interna estadual.

O conceito de *diligência devida* não se poderá definir de forma absoluta e exacta, atendendo às fórmulas clássicas, tornando-se, outrossim, essencial a sua aferição perante os casos particulares em análise, no sentido de determinar, com precisão, as modalidades de responsabilidade e obrigações estatais. Efectivamente, poderemos afirmar que o conceito de *diligência devida* apresenta uma extrema conexão com o instituto da *responsabilidade internacional do Estado*,



Foto Denver Applehans

averiguando-se, casuisticamente, o maior ou menor zelo que a entidade estadual tenha colocado na prevenção de factos que provoquem distúrbios na ordem interna.

A responsabilidade do Estado é uma consequência da respectiva *autoridade territorial* – aqui tida num conceito de *exercício de poder* –, a qual apresenta, na sua base, o dever de protecção de todos aqueles que se encontram no seu espaço fronteiriço, surgindo como decorrência normal dessa obrigação.

No processo “Boyd”, que opôs os Estados Unidos da América e o México – o qual mereceu decisão arbitral datada de 1929 –, foi decidido que esta última entidade estadual não poderia ser responsável por certo facto decorrido numa parte do território sobre o qual não poderia exercer, devidamente, a sua autoridade. Este aresto judicial, e a posição nele sustentada, demonstra, com absoluta nitidez, como a responsabilidade do Estado se encontra relacionada com a respectiva autoridade territorial, e não tanto com as medidas de força que o Governo poderia ter tomado, não o tendo feito.

Existem, na atualidade, diversas situações em que, por manifesta incapacidade, o Estado poderá ser responsável por ter fracassado no cumprimento das suas obrigações. Contudo, tal conclusão poderá decorrer do mero facto de ter assumido, estritamente, a competente autoridade territorial.

Nessa senda, a autoridade territorial demonstra-se decisiva para aquilatar a responsabilidade do Estado nos casos de alteração da ordem interna, e não tanto nas situações de crimes políticos que tenham sido cometidos nas respectivas fronteiras. No que se refere a estes últimos, a responsabilidade estatal surge como decorrência do comportamento dos Estados na perseguição e punição dos indivíduos que os praticaram. Este foi, inclusivamente, o critério sustentado pelo Comité de Juristas da Sociedade das Nações, em 1924, no caso do assassinato do general Tellini, presidente da comissão greco-albanesa de fronteiras.

A QUESTÃO DA AUTORIDADE TERRITORIAL E A ESPECIFICIDADE DO DIREITO DO MAR

A questão *territorial* tem, ainda, uma repercussão objectiva em termos do exercício do poder público nos espaços marítimos sob soberania nacional dos Estados, o que, dependendo da actuação das autoridades perante uma situação que envolva navios de outras bandeiras – que não a do Estado costeiro – pode levar a situações em que exista lugar à responsabilidade do Estado, sendo relevante fazer algumas considerações sobre esta premente questão.

Estão em causa alguns preceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982, designadamente, entre outros exemplos que, materialmente, a seu tempo analisaremos, as situações previstas e reguladas nos seus artigos 24º – sob epígrafe *Deveres do Estado costeiro* –, 28º – de epígrafe *Jurisdição civil em relação a navios estrangeiros* –, 73º – *Execução de leis e regulamentos do Estado costeiro* –, e já na Parte XII da Convenção, artigos 220º – *Execução pelos Estados costeiros* –, 226º – *Investigação sobre embarcações estrangeiras*, e 292º (da Parte XV) – *Pronta libertação das embarcações e das suas tripulações*. Nestes preceitos, é notória a assunção, pelo legislador de Montego Bay, de um conjunto de premissas tendentes a evitar que ocorram abusos no exercício da autoridade pública perante navios de outras Bandeiras, o que subentende a salvaguarda do *princípio da prudência* na relação com outros Estados, precisamente porque as plataformas mercantes que arvoram outros pavilhões estão sujeitas às mesmas regras dos respectivos Estados – que, no caso português, se aplica por força do princípio da *extensão do princípio da territorialidade* prevista e definida no artigo 4º do Código Penal.

As situações que, por excesso de zelo de atuação, abuso de autoridade ou, simplesmente, negligência processual por parte

das autoridades do Estado costeiro, podem ser susceptíveis de configurar potenciais pedidos de indemnização de proprietários e/ou armadores de navios de outros pavilhões, devem ser encaradas com a delicadeza própria do *universo marítimo*, isto é, saber o que está em causa em termos da própria navegabilidade do navio – portanto, uma questão *técnica* de segurança –, da dimensão quantitativa do que pode acarretar uma decisão de delonga por parte das autoridades do Estado costeiro – portanto, uma questão eminentemente *financeira* –, da questão da demora do navio em porto caso a diligência seja executada quando aquele estiver fundeado ou estacionado já em espaço portuário – o que é uma questão do foro *jurídico-portuário* e, ainda, uma problemática que pode potenciar algum tipo de *conflito de interesses* entre o proprietário e/ou armador do navio em questão, e mesmo o seu capitão, perante os eventuais credores ou sujeitos activos de um pedido judicial de arresto ou de apreensão do navio no âmbito de uma situação jurídica que corra os seus termos processuais – portanto, uma questão *jurídica* do foro do Direito do mar e/ou do Direito marítimo –, ou, ainda, daqueles responsáveis perante o próprio Estado se a matéria for a prática de um ilícito quer em águas soberanas quer em águas jurisdicionais (Zona Económica Exclusiva) –, ou seja, uma questão do foro *penal ou contraordenacional*.

Todo este quadro, que aqui se apresenta sistemicamente com muita brevidade, é revelador da multifuncionalidade jurídica inerente ao Direito do mar quando estão envolvidas presumíveis questões de responsabilidade dos agentes públicos. E é neste âmbito que importa aferir, com mais pormenor, alguns daqueles preceitos supramencionados.

Estatui o nº 1, do artigo 25º, da CNUDM, e sua alínea a), que:

“1. O Estado costeiro não deve pôr dificuldades à passagem inofensiva de navios estrangeiros pelo mar territorial, a não ser de conformidade com a presente Convenção. Em especial, na aplicação da presente Convenção ou de quaisquer leis ou regulamentos adoptados em conformidade com a presente Convenção, o Estado costeiro não deve: a) Impor aos navios estrangeiros obrigações que tenham na prática o efeito de negar ou dificultar o direito de passagem inofensiva; (...).” Este mecanismo de salvaguarda visa impedir que as autoridades do Estado costeiro assumam decisões ou comportamentos – discriminatórios, processualmente indevidos ou meramente *demorados* – cujo efeito objectivo seja denegar um direito a um navio de outro pavilhão, no caso deste preceito, a *passagem inofensiva*, criando-lhe assim um novo quadro de obrigações e de despesas, e, por exemplo, interferindo no plano empresarial que o armador e/ou o gestor náutico definiram para as respectivas viagem e carga.

Preceituam os nºs 1 e 2, do artigo 28º, da Convenção:

“1. O Estado costeiro não deve parar nem desviar da sua rota um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial, a fim de exercer a sua jurisdição civil em relação a uma pessoa que se encontre a bordo.

2. O Estado costeiro não pode tomar contra esse navio medidas executórias ou medidas cautelares em matéria civil, a não ser que essas medidas sejam tomadas por força das obrigações

assumidas pelo navio ou de responsabilidades em que o mesmo haja incorrido durante a navegação ou devido a esta quando da sua passagem pelas águas do Estado costeiro.(...)”, determinação que, contudo, não prejudica o direito do Estado costeiro de tomar, se o navio estiver no mar territorial, medidas executórias em matéria civil se impostas pelo seu direito interno. O preceito impede que, através da adopção de uma decisão do foro civil, sejam impostos mecanismos executórios – quanto a tripulante, passageiro ou carga – a um navio de outro pavilhão, sem que os mesmos (actos) estejam directamente relacionados com a operação comercial ou responsabilidades jurídicas que o respectivo proprietário ou o armador tenham assumido designadamente com empresas sitas do Estado costeiro.

Estabelece o nº 2, do artigo 73º, da Convenção, que *“(...) 2. As embarcações apresadas e as suas tripulações devem ser libertadas sem demora logo que prestada uma fiança idónea ou outra garantia.”*, normativo que é utilmente conjugável com o definido no seu artigo 292º - enquadrado em sede de *Solução de controvérsias* e, na Secção 2, *procedimentos compulsórios conducentes a decisões obrigatórias* – o qual estatui que *“1. Quando as autoridades de um Estado Parte tiverem apresado uma embarcação que arvore a bandeira de um outro Estado Parte e for alegado que o Estado que procedeu à detenção não cumpriu as disposições da presente Convenção no que se refere à pronta libertação da embarcação ou da sua tripulação, mediante a prestação de uma caução idónea ou outra garantia financeira, a questão da libertação poderá ser submetida, salvo acordo contrário entre as partes, a qualquer tribunal escolhido por acordo entre as partes, ou, não havendo acordo no prazo dos 10 dias subsequentes ao momento da detenção, ao tribunal aceite, nos termos do artigo 287º, pelo Estado que fez a detenção ou ao Tribunal Internacional do Direito do Mar.”*

Esta conjugação normativa é clara no sentido de se salvaguardar a *demora indevida* ou por *motivos irrazoáveis* de navios e embarcações, uma vez que, em domínio do *shipping*, é absolutamente fulcral a definição do plano de viagem, da rota estabelecida e dos prazos de entrega de cargas e mercadorias, o que envolve responsabilidade dos próprios com os respectivos destinatários, dependentes que estão, por sua vez, de regimes de Estados terceiros. E a *retenção indevida*, ou por aplicação de acto indevido, a um armador, ou a um capitão de um navio mercante, pode, em caso de inadequação da decisão ou sua *má fundamentação*, levar à responsabilidade civil do Estado costeiro. E a CNUDM – que foi, além do mais, resultado de compromissos vários entre diferentes quadros de interesses que se articularam sucessivamente nas sessões preparatórias do *drafting* da Convenção, de países de vários quadrantes e dimensões marítimas – deu prioridade, em determinadas áreas, à salvaguarda dos interesses da *navegação* e da sua *fluência*, ressalvadas, naturalmente, as magnas questões de segurança e às prioridades de actuação dos Estados costeiros.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

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

ACADEMIA DE MARINHA

COMEMORAÇÕES DO 50º ANIVERSÁRIO (1969-2019)

No ano em que se comemoram 50 anos da sua génese, a Academia de Marinha (AM) tem vindo a celebrar, de forma muito especial nas solenidades realizadas ao longo do corrente ano, uma série de acontecimentos que certamente irão perpetuar na História “da mais original, extraordinária e espantosa criação da Marinha”.¹

Em 8 de janeiro, na Sessão Solene de Abertura do ano académico de 2019, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Mendes Calado, descerrou uma placa comemorativa dos 50 anos desde o início com o Grupo de Estudos de História Marítima, passando pelo Centro de Estudos de Marinha.

Em 19 de março, por ocasião da Sessão Solene da atribuição do Prémio “Almirante Teixeira da Mota”, os CTT lançaram um Inteiro Postal comemorativo dos 50 anos da Academia de Marinha, com a aposição do carimbo do primeiro dia. Foi também inaugurada, na Galeria, uma Exposição de livros editados pela Academia desde a sua criação em 1969. No final da sessão, o Almirante CEMA descerrou o Vitral “Caravelas a Navegar”, da autoria de Ricardo Leone, de 1931, proveniente das reservas do Museu de Marinha.

A 21 de maio, no âmbito das comemorações do Dia da Marinha, foi cunhada a medalha comemorativa do cinquentenário e lançado o livro “Homenagem aos Fundadores da Academia de Marinha”.

Até ao final do ano decorrerão ainda as seguintes ações: no dia 22 de outubro, no Teatro São Luiz, um concerto pela Banda da Armada, que conta com a colaboração da Câmara Municipal de Lisboa, cujo Presidente também integra a Comissão de Honra das comemorações; em 10 de dezembro, na sessão de Encerramento do ano académico, que será presidida, em princípio, pelo Presidente da República, a apresentação e lançamento de um livro sobre a História da Academia de Marinha.²

A GÉNESE

Em 5 de março de 1969 era dado o primeiro passo do que hoje designamos por Academia de Marinha, quando o então Ministro da Marinha, Almirante Pereira Crespo, por portaria nº 23 958, decidiu criar o Grupo de Estudos de História Marítima (GEHM), com o propósito de promover e apoiar os estudos nesta área da História.

A ideia terá nascido do interesse dos entusiastas pela História Marítima, Professora Virgínia Rau e o então Comandante Avelino Teixeira da Mota, gerado no congresso do 5º Centenário da morte do Infante D. Henrique, em 1960.³

Foi assim que, em 5 de maio do mesmo ano, por Despacho Ministerial nº 39 do Ministro da Marinha, foram nomeados os primeiros dez membros fundadores do Grupo: os almirantes Ramos Pereira e Sarmento Rodrigues, os comandantes Marques Esparteiro, Teixeira da Mota e Santos Leitão, e os historiadores Virgínia Rau, Luís de Albuquerque, Alberto Iria, Armando Cortesão e Octávio Filgueiras – dez personalidades cujas vidas se cruzam a partir da História dos Descobrimentos, da colonização portuguesa e da construção naval, e que elegeram o Almirante Sarmento Rodrigues como Presidente.

Extinto o GEHM em 1970, foi criado o Centro de Estudos de Marinha (CEM), com duas secções que mais tarde passaram a classes: a de História Marítima, com os já mencionados membros fundadores, e uma nova secção de Artes, Letras e Ciências, com doze personalidades – os comandantes Serra Brandão, Silva Gameiro, Martins de Magalhães, Soeiro de Brito, Esteves Cardoso e Rodrigues dos Santos, da Armada, os capitães Madrugo Bácia e Sousa Júnior, da Marinha Mercante, o Dr. Herculano Zacarias Vilela, o Eng. José Gago da Câmara Medeiros, o pintor Alberto Cutileiro e o jornalista Maurício de Oliveira.

*“No ano de 1968, a Profª. Doutora Virgínia Rau e o Comandante Teixeira da Mota submeteram-me a ideia da constituição dum Grupo de Estudos de História Marítima, solicitando a minha intervenção para a respectiva constituição. Ouvido o Conselho Consultivo do Museu de Marinha, a que presido, e com o seu parecer favorável, foi elaborado um projecto de diploma constitutivo. Em 1969 foi esse projecto submetido à apreciação do Sr. Ministro da Marinha, Almirante Manuel Pereira Crespo, que o mandou estudar e lhe deu forma definitiva pela Portaria nº. 23 958, de 5 de Março de 1969, que criou o Grupo de Estudos de História Marítima. Seguidamente, no seu Despacho nº. 39, de 5 de Maio de 1969, fez a nomeação dos primeiros dez membros do Grupo. Na primeira reunião, o Grupo elegeu-me por unanimidade para seu presidente. Após algumas sessões de trabalho, o Grupo apresentou um projecto de Regulamento que, depois de superiormente apreciado pelo Sr. Ministro da Marinha, foi aprovado pelo seu Despacho nº. 7, de Janeiro de 1970. Estava assim criado o Grupo e dotado com orgânica e meios indispensáveis ao seu funcionamento”.*⁴



Descerramento da placa comemorativa do 50º aniversário, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Mendes Calado, e pelo Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu.



Busto do primeiro presidente da Academia de Marinha, Vice-almirante Manuel Maria Sarmento Rodrigues (1969-1979)

Foto SMOR L Almeida de Carvalho



Auditério da Academia de Marinha

Foto ESP/INF/GR Sofia Alves



Colar-insígnia da Academia de Marinha

Em 1978, por despacho de 27 de dezembro do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Sousa Leitão, o Centro de Estudos de Marinha passou a ser designado por Academia de Marinha (AM), mantendo-se ainda nas instalações do Museu de Marinha até 1986, data a partir da qual transitou para o atual espaço.⁵

A Academia de Marinha é um órgão cultural da Marinha com autonomia científica que tem por missão promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a História, as Letras, as Artes e as Ciências e tudo o mais que diga respeito ao Mar e às atividades marítimas⁶, tendo por divisa “*Por mares nunca de outro lenho arados*” – um verso de “*Os Lusíadas*”.

Desde 7 de março de 2013, por despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, que a AM dispõe de brasão de armas, assim como o seu Presidente, quando oficial general da Marinha, tem armas de cargo, nos termos do Regulamento de Heráldica da Marinha.

Com formação académica superior, ou exercendo atividades nas áreas de interesse da Academia, os novos membros são eleitos em Assembleia dos Académicos, mediante proposta de académicos Eméritos ou Efetivos.

A categoria de membro Emérito, Efetivo ou Correspondente só pode ser concedida a cidadãos nacionais ou de países de língua portuguesa, ficando destinada a cidadãos estrangeiros a categoria de membro Associado.

Por tradição, nos atos e sessões solenes, os académicos são convidados a fazer uso da sua insígnia – o *Colar-insígnia da Academia de Marinha*.

A atividade cultural desenvolve-se essencialmente através de conferências com caráter semanal, no âmbito das duas classes mencio-

nadas, e nas seguintes áreas funcionais: Arqueologia Naval, Cartografia e Ciência Náutica, Expansão Marítima, História da Estratégia Naval, Geopolítica e Estratégia Naval, Oceanografia e exploração do Mar, Portos e comércio marítimo, Gestão e ordenamento das atividades litorâneas.

Com caráter bienal, a AM realiza nos anos ímpares Simpósios de História Marítima, dedicados aos temas ou personalidades históricas mais relevantes. Nos anos pares a AM leva a efeito uma Exposição de Artes Plásticas subordinada ao tema “O Mar e Motivos Marítimos”, com atribuição de prémios e menções honrosas, e, recentemente, um Simpósio dedicado à História do Oriente.

Anualmente, a AM atribui um prémio a uma obra literária ou científica, alternadamente nas áreas da História Marítima ou das Artes, Letras e Ciências, com a finalidade de incentivar a investigação científica.

Para além das suas *Memórias* e das *Atas* dos Simpósios, a AM publica livros temáticos sempre que o seu interesse o justifique e mantém um *Site* na Internet.



Biblioteca Teixeira da Mota

Foto CAB A Fernandes Dias

A BIBLIOTECA TEIXEIRA DA MOTA

Inaugurada em 16 de dezembro de 2003, pelo então Presidente da Academia de Marinha, CALM Rogério d’Oliveira, a Biblioteca Teixeira da Mota (BTM) foi instalada na Galeria da Academia de Marinha, edifício da Ribeira das Naus, em homenagem ao seu segundo Presidente, Almirante Teixeira da Mota.

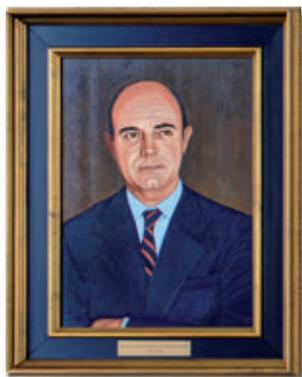
Voltada para a temática da História Marítima, das Artes, das Letras e das Ciências ligadas ao mar, a BTM dispõe no seu acervo de legados e valiosas obras doadas por antigos Presidentes e Membros pertencentes às diferentes categorias da Academia de Marinha.



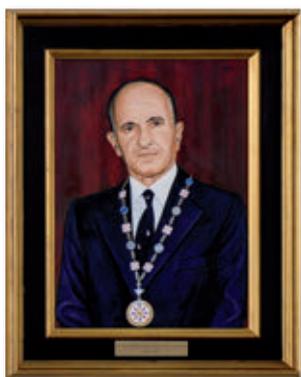
VALM Sarmiento Rodrigues



VALM Teixeira da Mota



Prof. Eng.º Arantes e Oliveira



CALM Rogério d'Oliveira



VALM Ferraz Sacchetti



ALM Vieira Matias

Com uma espaçosa sala de leitura, a Biblioteca foi enriquecida ao longo dos anos com aquisições e legados diversos, entre os quais os dos consagrados estudiosos e investigadores, nomeadamente, Almirante Teixeira da Mota, Comandante Marques Esparteiro, Almirante Ferraz Sacchetti, Coronel Valdez dos Santos, entre muitos outros. Especial realce para as coleções *Memórias, Atas dos Simpósios de História Marítima e História da Marinha*, e também para as reedições do *Livro de Traças de Carpintaria*, de Manuel Fernandes, do *Livro Primeiro de Architectura Naval*, de João Baptista Lavanha, do *Livro da Fábrica das Naus*, do Padre Fernando Oliveira, e do livro *De Navigatione (1549)*, de Diogo de Sá.

Na biblioteca ainda podemos encontrar algumas referências bibliográficas de elevado interesse como: *A Marinha em África*, de John P. Cann; *Relatório da Viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro 1922, Fac-simile*; *Descobrimientos Portugueses*, de Jaime Cortesão; *Portugaliae Monumenta Cartographica, Fac-simile*; *Livro das Armadas, Fac-simile*; *Código Valentim Fernandes*; *Monumenta Henricina*; *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, do Comandante Saturnino Monteiro e *História Oral da Marinha. Participação Portuguesa nas Guerras do Ultramar (1957-1975)*, da Comissão da História Oral da Marinha.

OS PRESIDENTES

O primeiro presidente da Academia de Marinha foi o VALM Sarmiento Rodrigues, que anteriormente presidira ao Grupo de Estudos de História Marítima e ao Centro de Estudos de Marinha. A sua presidência foi interrompida pelo seu falecimento em 1 de agosto de 1979, sucedendo-lhe o VALM Teixeira da Mota, notável historiador e grande estudioso da cartografia antiga. A presidência deste foi abreviada pelo seu prematuro desaparecimento em 1 de abril de 1982.

O terceiro presidente foi o Professor Engenheiro Arantes e Oliveira, que presidiu à AM até à sua tomada de posse como membro do Governo, em 1985.

O CALM ECN Rogério d'Oliveira foi o quarto presidente. No período da sua presidência de cerca de 18 anos, a AM viveu um assinalável progresso e expansão, recebendo uma sede própria no Edifício da Marinha, na rua do Arsenal, em Lisboa.

Em 7 de janeiro de 2004 o VALM Ferraz Sacchetti tomou posse como quinto presidente da AM. Em consequência do seu falecimento em 15 de janeiro de 2009, sucedeu-lhe o Almirante Vieira Matias como sexto presidente da Academia de Marinha até 8 de janeiro de 2016, data da tomada de posse do sétimo e atual presidente, ALM Vidal Abreu.

Desde janeiro de 2018 que o Presidente da República é o Presidente de Honra da Academia de Marinha.

CONCLUSÃO

Nestes 50 anos dourados de existência da denominada Academia de Marinha, torna-se importante recordar as palavras da promissora visão científica e cultural do seu fundador e primeiro presidente, Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, aquando da génese da instituição. O seu ambicioso e patriótico objetivo – o seu sonho – era o de institucionalizar a cultura marítima ao nível mais elevado inspirado na “*Academie de Marine*” de França, criada em Setecentos, em pleno século do iluminismo.

*“Dificilmente se compreende que numa nação cuja principal grandeza teve origem no Mar, que Além-Mar foi consolidar a sua independência, que no mar recolheu as suas maiores glórias, que ainda depende grandemente do mar para a sustentação da sua unidade e da sua própria vida, não existia um organismo de cultura que ao Mar seja especialmente dedicado, do nível intelectual e patriótico de uma Academia de Marinha.”*⁷

Sendo a Academia o berço do conhecimento e da cultura sobre as coisas do mar, deve, cada vez com mais intensidade, promover a afirmação de Portugal internacionalmente, tendo o mar como seu elemento fundamental, identificador e diferenciador no mundo.⁸

Assim, a Academia de Marinha é o melhor palco para encontrar alento para acreditar no Futuro e evocar os Feitos da Marinha que enaltecem as Glórias de Portugal.



Santos Maia
SAJ

Notas

¹ D'Oliveira, Rogério, in *alocução Memórias 2003, AM*, p.468.

² Abreu, Vidal, in *alocução sessão de Abertura 8 janeiro, AM*, 2019.

³ D'Oliveira, Rogério, in *alocução Memórias 2003, AM*, p.469.

⁴ Rodrigues, Sarmiento, in *Actas das Sessões do GEHM, 19 Fevereiro de 1970*.

⁵ D'Oliveira, Rogério, in *alocução Memórias 2002, AM*, p.75.

⁶ *Regulamento interno, AM*, 2018.

⁷ Rodrigues, Sarmiento.

⁸ Matias, Vieira.

GUERRA NAVAL: ÁGUA, FOGO E LOGOS

1ª Parte

ÁGUA E FOGO

A imensa quantidade de água que cobre a superfície da Terra constitui a característica mais impressionante e mais evidente do nosso planeta quando visto do espaço. Por esta razão é muitas vezes designado como “Planeta Azul”. A maior parte da água pertence aos oceanos, distribuindo-se a pequena percentagem restante pelos lagos, rios, calotas glaciares e camadas subterrâneas¹. A origem das águas oceânicas continua envolta em mistério, mas parece verosímil que provenha na sua maior parte do vapor libertado pelas rochas recém-formadas durante o arrefecimento da Terra, para, por fim, se tornar num composto essencial da atmosfera primordial do planeta. Mais tarde, estando a superfície da Terra suficientemente fria, o vapor caiu sob a forma de chuva e formou os charcos e os lagos que, fundindo-se, constituíram os primeiros oceanos há cerca de quatro mil milhões de anos².

Quando o Homem deixou de olhar os cursos de água, rios e oceanos como barreiras e passou a encará-los como vias de



comunicação, deu um salto de gigante no sentido da sua evolução cultural. As vias de comunicação através do meio líquido proporcionaram uma nova mobilidade às pessoas, ao transporte de produtos transacionáveis e ainda às suas ideias³.

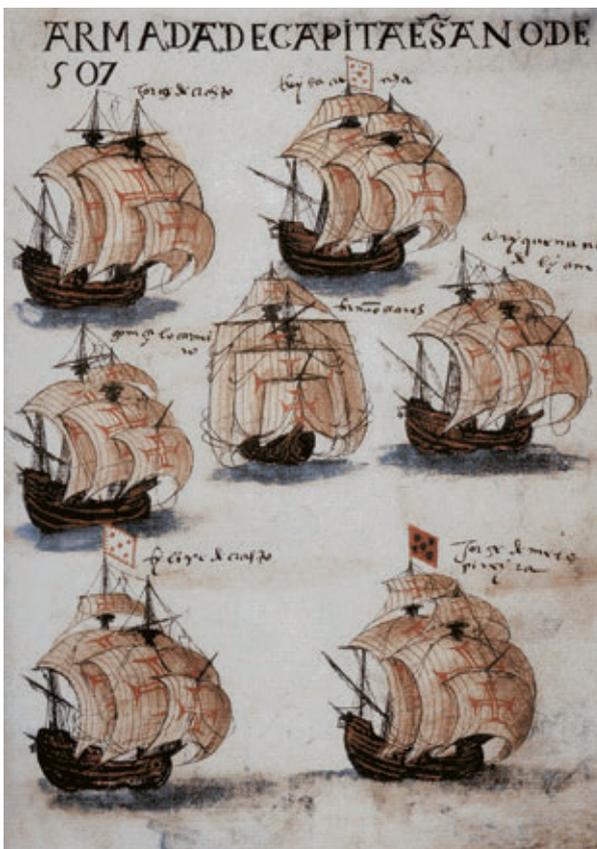
Exemplos deste facto no mundo antigo: a civilização fenícia, que levou o alfabeto e a sua cultura ao Mediterrâneo Ocidental; a civilização grega, que desenvolveu e legou ao mundo os padrões de pensamento e a expressão matricial da nossa civilização; e a civilização Romana, que desenvolveu os conceitos de ordem, lei e justiça e que, através da livre circulação terrestre e marítima dentro das fronteiras do império, se constituiu como terreno fértil para a propagação do cristianismo.

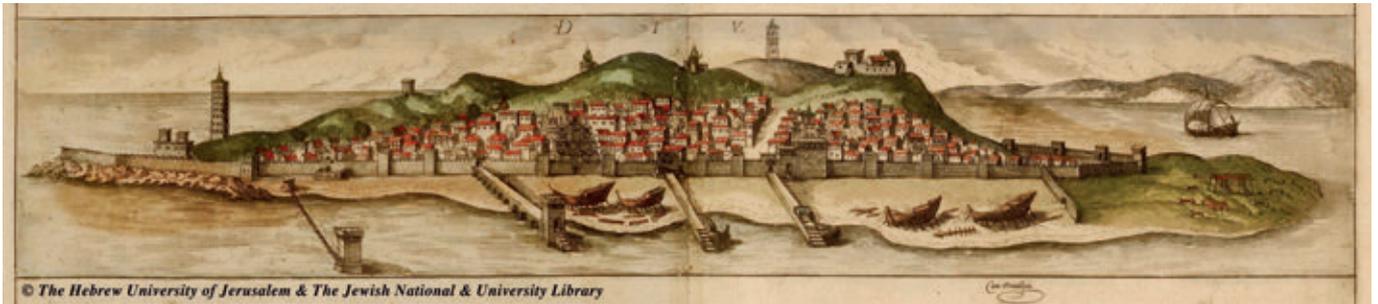
O fogo é um elemento vital para o Homem e tem sido empregue de modo diversificado há bastante tempo. Na guerra naval não sucedeu de modo diferente, e desde que foi descoberta a capacidade explosiva da pólvora

como propulsora de projéteis, a artilharia passou a ser um eficiente meio de destruição.

A utilização da palavra “fogo”⁴ entrou no léxico naval muito cedo, mesmo antes de a artilharia fazer parte da panóplia de armas de bordo. Foguear significava fazer sinais por meio de farol ou fogachos, lançando fogo à pólvora⁵; o Fogão era o móvel de ferro onde se cozinhava a bordo, e o “fogo”, como incêndio, ou seja, fogo incontroado, era, e continua a ser, um dos elementos mais temíveis para quem anda no mar. No entanto, com o advento da artilharia naval, a palavra “fogo” ganhou outros significados mais abrangentes e variados. Assim, passou a chamar-se “bocas-de-fogo” aos canhões; “fazer fogo” ao ato de disparar; “romper fogo” ao ato de começar a disparar; “fogo!” à voz de comando de disparar; “fogo de caça”, “fogo de través” e “fogo de retirada” aos canhões que, respetivamente, estavam posicionados para disparar pela proa e amuras, pelo través e pela popa e alhetas⁶.

O “brulote” era um navio carregado com matérias inflamáveis que, derivando com a corrente ou com o vento, era lançado contra os navios inimigos. Outras vezes era rebocado, sendo-lhe deitado fogo quando encostado ao outro navio. Os seus efeitos eram normalmente devastadores e podiam mesmo ser decisivos para a vitória de quem os utilizava de modo eficaz⁷.





Com a transição da vela para a propulsão mecânica surgiram outros significados. Um “fogueiro”, por exemplo, era um profissional que operava caldeiras a vapor e executava todos os trabalhos de operação e manutenção das mesmas⁸.

Na batalha de Diu – combate naval entre portugueses e turcos⁹, que materializavam uma ameaça real à presença lusa no Índico – pela primeira vez navios dispararam os seus canhões a navegar, conjugando assim a manobra de vela com o tiro de artilharia. Até então, as unidades navais serviam para transporte de tropas ou praticavam a abordagem, lutando depois conforme o faziam em terra¹⁰.

No final do séc. XV e nas primeiras déca-

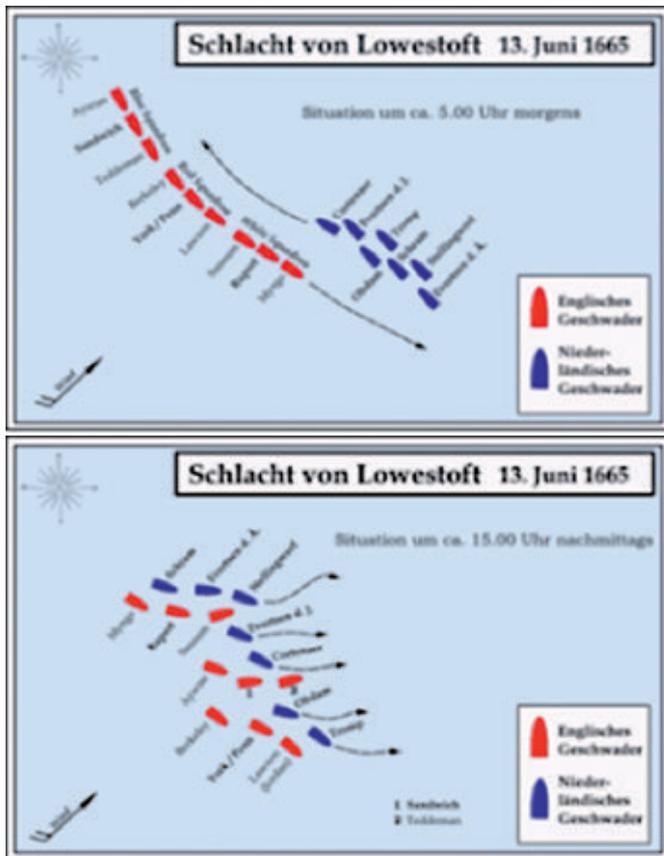
das do séc. XVI operaram-se inovações significativas no âmbito naval. Os grandes navios à vela foram suplantados por navios ainda maiores, fortemente armados, com melhor capacidade de manobra e mais especializados em operações militares. Em meados do séc. XVII a tática naval evoluiu da linha para a coluna, com navios com grande capacidade de fogo pelo través. De facto, os ingleses usaram pela primeira vez este novo método de combate na batalha de Lowestoft em 1665, na segunda guerra anglo-holandesa, infligindo uma pesada derrota à esquadra inimiga¹¹. Inicialmente era considerado um “Navio de Linha”¹² (Ship-of-the-Line) aquele que tivesse no mínimo

50 canhões. No entanto, com o advento de navios maiores e com mais bocas-de-fogo, foi necessário estabelecer critérios para que um navio ostentasse a designação. Foi o Almirante inglês George Anson¹³, enquanto Primeiro Lorde do Almirantado, que em 1754 estabeleceu estes critérios que também serviriam de padrão para muitas outras marinhas nacionais.



Piedade Vaz
CFR REF

Comunicação efetuada no âmbito do VIII Colóquio Internacional, Imagética do Fogo: medos, paixões, renascimentos, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 4 de Junho de 2019.



Notas

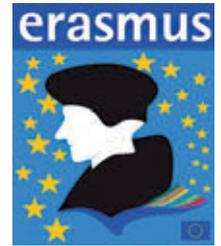
- ¹ Em geologia considera-se água subterrânea toda aquela água que ocupa todos os espaços vazios de uma formação geológica, os chamados aquíferos. As águas subterrâneas são formadas pelo excedente das águas das chuvas.
- ² Cf., NIERENBERG, W., et al, *O Grande Livro dos Oceanos*, Publiclub, Lisboa. 1980, p.10.
- ³ Cf., POTTER, E. B. and NIMITZ, Chester W., *Sea Power: A Naval History* 2d ed. US Naval Institute Press, Annapolis, MD, 1981, p. 1.
- ⁴ Cf., LEITÃO, Humberto e Lopes, Vicente, *Dicionário da Linguagem de Marinha antiga e Actual*, 3ª Edição Edições Culturais da Marinha, Lisboa 1990, pp. 268-269.
- ⁵ *Ibidem*, p. 269.
- ⁶ Em termos técnicos as zonas do costado de uma embarcação ou navio definem-se do seguinte modo: o través, é cada um dos lados, perpendicular à linha longitudinal. A amura é a zona entre a proa e o través. A alheta é a zona entre a popa e o través.
- ⁷ Cf., *Ibidem*, p. 113.
- ⁸ Cf., LEITÃO, Humberto e Lopes, Vicente, *Dicionário da Linguagem de Marinha antiga e Actual*, 3ª Edição Edições Culturais da Marinha, Lisboa 1990, p. 269.
- ⁹ A batalha de Diu decorreu em 3 de fevereiro de 1509, traduzindo-se no confronto entre a esquadra de D. Francisco de Almeida e uma esquadra combinada do Sultanato de Burji do Egito, do Samorin de Calecute e do Sultão de Guzerate. A vitória portuguesa foi decisiva, no sentido em que, com ela, se iniciou o período de domínio europeu no Índico.
- ¹⁰ Cf., SACHETTI, A. Emílio, “A Estratégia Marítima e o Progresso das Nações”, *A Estratégia Naval Portuguesa*, Cadernos Navais, nº 10, Julho – Setembro, Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2004, p. 16.
- ¹¹ Cf., LARRABEE, Eric, *Commander in Chief*, Naval Institute Press, Annapolis, MD, 2004, p. 164.
- ¹² Cf., HATTENDORF, John, “The Oxford Encyclopedia of Maritime History, vol. 4”, *Ships-of-the-line*, by Nicholas Tracy, Oxford University Press, 2007, p. 104.
- ¹³ Para lá da criação do sistema de classificação dos navios de acordo com o número de bocas de fogo, Anson, como Primeiro Lorde do Almirantado entre 1751 e 1756, foi responsável pela melhoria do serviço de saúde naval, por um novo regulamento disciplinar, pela criação de novos uniformes e pela transferência dos fuzileiros navais do Exército para a Marinha.

ERASMUS MILITAR

1ª Parte

O programa **Erasmus**, criado em 1987, está orientado para a educação superior e tem como objetivo «melhorar a qualidade e fortalecer a dimensão europeia da educação superior fomentando a cooperação transnacional entre universidades, estimulando a mobilidade na Europa e melhorando a transparência e o pleno reconhecimento académico dos estudos e qualificações em toda a União». Desde 2014 o programa adotou um formato mais alargado, denominado **Erasmus+**, enquanto parte da Estratégia Europeia 2020.

O **Erasmus Militar (EM)** é uma iniciativa europeia para permuta de jovens oficiais inspirado no programa Erasmus. O EM está focado na educação e treino básicos, por oposição ao nível avançado dos cursos necessários à formação de um oficial de carreira.



COMO SURTIU

O tratado de Maastricht, de 1993, veio reconhecer as ameaças e os desafios que se colocavam à segurança coletiva da União Europeia e levou à adoção de uma estratégia de combate comum – a *Política Europeia de Segurança e Defesa (PESD) / European Security and Defence Policy (ESDP)*. A ESDP veio a evoluir para a *Common Security and Defence Policy (CSDP)*. No decurso da implementação da PESD, o respetivo relatório de 2003 destacava a necessidade de formação comum, a nível da educação básica (inicial) dos jovens oficiais, de modo a prepará-los melhor para a gestão dos desafios futuros que requeiram uma adequada interoperabilidade em ambientes internacionais.

Em 2008, um documento saído duma ministerial de Defesa dos países da União Europeia impulsionou o esquema de permuta entre as diversas escolas militares de jovens oficiais, baseado no programa civil ERASMUS iniciado muitos anos antes. A Escola Naval (EN), enquanto estabelecimento de ensino universitário, participa nesse programa civil desde 2011, tendo uma Carta Erasmus e trocando regularmente alunos, por um semestre, com outras instituições. A participação da EN no programa Erasmus será objeto de outros artigos a publicar na RA.

EVOLUÇÃO DO CONCEITO

Numa reunião em Bruxelas do Conselho do PESD, havida em novembro de 2008, saiu a Declaração de que “O treino/educação de um oficial começa depois do seu recrutamento até concluir o seu mestrado (caso esteja incluído na sua formação base inicial), incluindo treino vocacional e treino académico”. A educação e o treino base de um oficial, têm, em geral, duas componentes: a formação académica, que fornece o conhecimento teórico; e o treino vocacional, que inclui a formação militar, de acordo com o perfil profissional de cada oficial, e o treino físico.

Havia então que delinear um esquema de mobilidade dos Jovens Oficiais Europeus baseado no programa ERASMUS na sua fase inicial de formação, por forma a reforçar, no futuro, a capacidade das Forças Armadas europeias trabalharem em conjunto e, concomitantemente, melhorarem a sua interoperabilidade. Prevalencia o critério da livre vontade, a nível nacional, no que respeita às ações

de permuta de alunos entre instituições militares europeias de ensino; para facilitar e integrar a implementação desse plano foi criado em 2005 o *European Security and Defence College (ESDC)*.

IMPLEMENTAÇÃO

Inicialmente foram identificadas cinco linhas de desenvolvimento:

1. A criação de um módulo comum em segurança e defesa europeia;
2. A criação de uma plataforma na internet, disponibilizando um variado inventário de materiais relacionados com o processo;
3. A criação de um fórum para o programa de permuta;
4. A elaboração de um *framework agreement* no âmbito dos detalhes administrativos e legais relacionados com o processo; e
5. A criação de mais módulos comuns.

Em Portugal, o processo do *Erasmus Militar* tem sido liderado pelo Ministério da Defesa Nacional, através da Direção-Geral de Pessoal e Recrutamento Militar (DGPRM). A Marinha participa ativamente no processo desde o seu início, através do Gabinete de Relações Internacionais da EN.

Logo em setembro de 2009 decorreu nas academias militares (EN, Academia Militar e Academia da Força Aérea) um curso intensivo de 5 dias sobre a PESD – o embrião do módulo comum em segurança e defesa europeia atrás referido – que contou com a participação de 39 jovens oficiais e alunos de 18 países europeus, incluindo alguns Aspirantes da EN.

Para ajudar a atingir os desideratos da iniciativa europeia de permuta de jovens oficiais foi constituído um Grupo de Implementação (GI) que define as ações a desenvolver em prol da iniciativa. Para além das reuniões trimestrais do GI, as instituições militares de ensino inicial de oficiais organizam uma conferência anual – o *International Military Academic Forum (IMAF)* – tentando contribuir para a resolução de problemas e dos desafios que se colocam na implementação da iniciativa. São nomeadamente analisados os resultados obtidos nos módulos comuns já criados, identificados novos tópicos a incluir na educação inicial de oficiais e identificadas possíveis fontes externas de financiamento para concretização dos objetivos de mobilidade.





Ocorrem ainda regularmente reuniões dos Comandantes de escolas militares dos países europeus – o *European Military Academies Comandant's Seminar* (EMACS) – e dos Comandantes das Escolas Navais europeias, que são *fora* privilegiados de divulgação e debate das atividades mais recentes do GI e do ESDC.

Através dos eventos realizados (IMAF, GI *meetings*, Erasmus+ *meetings*, etc.) o GI criou uma rede de peritos da Educação Europeia para o nível de formação inicial dos oficiais militares, visando agilizar o processo de tomada de decisão.

SEMESTRE INTERNACIONAL

Desse coletivo de esforços em prol da materialização do programa de permutas resultaram propostas abrangendo novos módulos comuns a incluir num futuro semestre internacional. As iniciativas de Erasmus Militar estão mais avançadas nas academias ligadas ao Exército. Em 2015, fruto das reuniões do IMAF e baseados num documento de um Conselheiro do Presidente da Comissão Europeia promovendo a criação de um semestre internacional da Defesa, foi iniciada a elaboração de um projeto de semestre internacional, enquadrado no programa *Erasmus+ parcerias estratégicas*.

Foram assim produzidos materiais didáticos relativos a vários módulos comuns entretanto criados, acessíveis livremente – nomeadamente *e-books* e materiais de *e-learning*. Em 2017 a Polónia, a Grécia e a Roménia implementaram um semestre internacional, com um perfil adequado ao Exército, acessível aos restantes parceiros europeus – que podem participar na totalidade ou apenas em alguns dos módulos que constituem o semestre, de acordo com as respetivas preferências individuais.

As linhas de desenvolvimento do semestre internacional a implementar foram resumidas pelo GI em oito pontos:

1. Sistema de equivalências;
2. Desenvolvimento de competências;
3. Desenvolvimento de *e-learning*;
4. Criação de uma plataforma IT;
5. Desenvolvimento de um mecanismo de suporte – *Framework*;
6. Implementação do programa a nível Nacional;
7. Formação ao longo da vida; e
8. Módulos comuns.

Dando continuidade a esta iniciativa, e como modo de reforçar os bons resultados obtidos através do intercâmbio de alunos e

professores no âmbito do Erasmus “normal” civil, a Escola Naval está empenhada em promover o programa Erasmus Militar. Prevê-se que, brevemente, algumas Escolas Navais venham a disponibilizar um programa piloto de semestre naval comum, e que os restantes países possam enviar alunos e professores para participar nele, permitindo a validação e consolidação do modelo.

POSSIBILIDADES/CONSTRANGIMENTOS

Apesar do programa Erasmus Militar já contar com uma década de trabalho desenvolvido, nem todos estão convencidos dos benefícios que aporta à educação e treino de futuros oficiais. Algumas das principais barreiras identificadas relativamente à mobilidade de cadetes entre Escolas Militares europeias residem nos custos acrescidos, nas diferentes línguas faladas nos Estados membros e na dificuldade de reconhecimento mútuo das competências adquiridas devido aos distintos sistemas de educação. Por outro lado, ainda não foi implementado um sistema que responda cabalmente à necessidade de partilha da informação para operacionalizar este programa. Finalmente, há quem questione se fará sentido retirar os alunos do seu sistema de ensino habitual, para que possam frequentar outros programas de estudo fora do país, com o risco de perderem partes importantes dos conteúdos da escola de origem.

Claro que estas questões não têm resposta rápida; porém é patente que ao longo dos últimos dez anos foram criadas políticas e instrumentos destinados a reforçar a investigação e o desenvolvimento de capacidades de Defesa, geradas coletivamente pelos países europeus. Essa ação coletiva resultará não só na melhoria das capacidades e competências em matéria de Defesa, mas também na consolidação de uma cultura comum europeia de Segurança e Defesa. Nesse sentido, a iniciativa de mobilidade entre alunos das escolas militares é ainda mais importante agora do que há dez anos, por ser uma medida concreta promotora de conhecimento mútuo, partilha de *know-how*, estabelecimento de boas relações pessoais, enriquecida pela diversidade dos intervenientes, constituindo-se como um elemento-chave de sucesso num futuro em que se antevê uma crescente necessidade para os líderes militares, nos seus diversos níveis de responsabilidade, trabalharem em conjunto em prol da Segurança e Defesa coletivas.



Colaboração do ESCOLA NAVAL



CADETES DA ESCOLA NAVAL

DESCEM O RIO DOURO – PINHÃO / BAGAÚSTE

A Marinha portuguesa, através da Escola Naval (EN) e em estreita ligação com os órgãos regionais da Autoridade Marítima Nacional (AMN), levou a efeito uma iniciativa na esteira do objetivo de aproximação à sociedade civil do interior do país, dando a conhecer a sua missão, disponibilidade e capacidade dos seus meios e pessoas, bem como a sua relevância para o país – a descida do rio Douro num percurso com uma paisagem única de aproximadamente 19 Km, entre a Vila do Pinhão e a barragem do Bagaúste, junto à cidade do Peso da Régua.

O evento, realizado entre os dias 27 de fevereiro e 2 de março, contou com a colaboração institucional de várias entidades da região, com o apoio das quais foi possível atingir o sucesso do exercício:

– O Regimento de Infantaria nº 13 (RI13) proporcionou a toda a comitiva o alojamento e as instalações para as refeições, reduzindo o esforço logístico e contribuindo para o fortalecimento das relações entre o Exército e a Marinha. Numa iniciativa para promover o conhecimento mútuo sobre as capacidades dos ramos, os cadetes da EN receberam um *briefing* sobre a missão e as atividades realizadas pelo RI13.

– A Câmara Municipal de Vila Real colocou à disposição dos cadetes visitas culturais aos museus e monumentos da cidade, potenciando a descoberta desta região, da sua história, da sua cultura e das suas pessoas. De salientar a forte ligação de Vila Real à Marinha, por ser berço de figuras notáveis, como sejam Diogo Cão e Carvalho Araújo.

– A Junta de Freguesia da Vila do Pinhão e a Administração do Porto do Douro e Leixões, proprietárias das infraestruturas onde a prova de descida do rio teve início e fim, e que se revelaram fundamentais para a edificação do exercício.

– Os Bombeiros Voluntários do Pinhão e o destacamento da Guarda Nacional Republicana da Régua asseguraram todas as condições de segurança da prova, disponibilizando meios de salvamento e socorro preposicionados, dentro e fora do rio.

– A Adega de Favaios, digno representante da Região Vinhateira do Alto Douro, zona de paisagem de beleza singular, classificada como património da humanidade; para além do acolhimento, brindou a comitiva com alguns exemplares da sua produção.

A PROVA

Na descida, além dos 117 cadetes, alunos dos 3º e 4º anos dos cursos do mestrado integrado da EN, participaram alunos convidados, nomeadamente, da Academia Militar, da Academia da Força Aérea e do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. O total de participantes no evento rondou as 175 pessoas, entre cadetes, alunos convidados e organização.

Do ponto de vista didático, a descida do rio Douro representou um desafio prático de consolidação de ensinamentos militares e marinheiros ministrados neste Estabelecimento de Ensino Superior Público Universitário Militar, que, em sinergia, com esforço e em segurança, remada após remada, contribuíram para o reforço da capacidade de liderança individual e coletiva, do sentido de camaradagem, do espírito de corpo e da coragem física e moral de todos os participantes.

Decorrente da presença da EN naquela região, o Gabinete de Relações Públicas e Divulgação, realizou ações de divulgação em três Escolas Secundárias da região, através de palestras destinadas aos alunos dos 11º e 12º anos de escolaridade. Ainda neste



No que respeita à prova desportiva, o primeiro bote a concluir o percurso era guarnecido por uma equipa mista do 4º ano, que fez o tempo de 2h 57m 46s. Em termos de classificação geral, o 4º ano foi o vencedor, com um tempo médio de 3h 23m 3s, seguido do 3º ano, com um tempo médio de 3h 39m 21s.

ENCERRAMENTO

A iniciativa terminou com um jantar nas instalações do R113, a cargo da EN, que contou com a presença do Comandante da Brigada de Intervenção, BGEN Matos Alves, do Comandante do R113, dos vereadores da Câmara de Vila Real, e dos representantes do Departamento Marítimo do Norte (DMN), da Delegação Marítima da Régua, dos Bombeiros Voluntários do Pinhão, da Adega de Favaio e da casa *Symington*. A EN fez a entrega de algumas lembranças que assinalaram o apreço pelo excelente apoio dispensado à descida.

Contribuíram para a execução deste evento:

o Corpo de Fuzileiros – Unidade de Meios de Desembarque –, disponibilizando botes, palamenta, motores para as embarcações de segurança e respetivo pessoal; o DMN, cedendo meios de segurança; a Escola de Tecnologias Navais, a Esquadilha de Subsuperfície e a Escola de Autoridade Marítima, através do empréstimo dos botes necessários para a realização da prova; e ainda os militares da guarnição da EN, equipa multidisciplinar, que soube mais uma vez honrar o lema *Talant de bien faire* graças aos seus denodados esforço e dedicação.

âmbito, estiveram presentes durante o exercício diversos Órgãos de Comunicação Social (TVI, SIC, CMTV e A Voz de Trás-os-Montes), tendo as televisões efetuado reportagens com entrevistas aos cadetes, contribuindo assim para a divulgação da Marinha, da EN e da região do Douro.

A calorosa recetividade das populações à presença da Marinha e da EN numa região do interior do país, caracterizada por um misto de surpresa e de agrado, confirmou a conhecida hospitalidade e vontade de bem receber das gentes do Douro, que ficará para sempre marcada em todos os que puderam viver esta experiência.

Contribuíram para a execução deste evento:

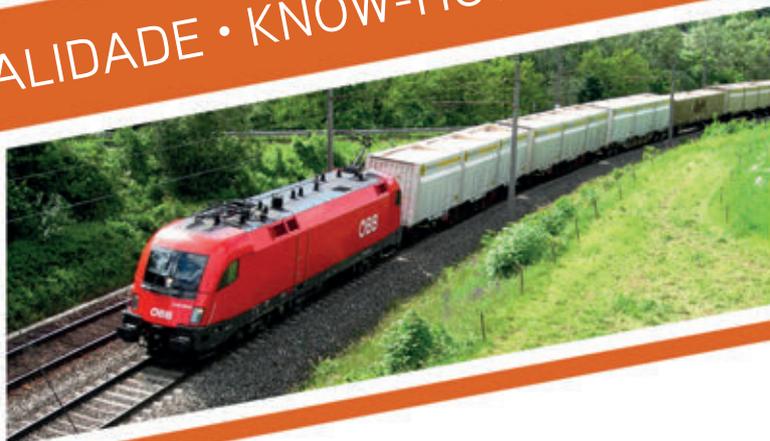


Colaboração do **ESCOLA NAVAL**





QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



ALMIRANTE CEMA VISITOU HOSPITAL PEDIÁTRICO DO CENTRO HOSPITALAR E UNIVERSITÁRIO DE COIMBRA

No âmbito do projeto “Marinheiros da Esperança”, liderado pelo Centro Hospitalar de São João, o Hospital Pediátrico do Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra tem vindo a desenvolver várias atividades relacionadas com as comemorações dos 500 anos da circum-navegação de Fernão de Magalhães.

Aproveitando a realização do Dia da Marinha na cidade de Coimbra, o Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante Mendes Calado, foi convidado a visitar a exposição com os trabalhos realizados pelas crianças internadas no serviço de pediatria e a inaugurar a decoração da nova sala de espera do serviço de cardiologia pediátrica.

No dia 18 de maio, o Almirante Mendes Calado foi recebido com grande emoção no Hospital de Pediatria, pela Administração do Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra, pela Administração do Hospital Pediátrico, por algumas das crianças ali internadas e pela equipa deste hospital que trabalhou na construção da exposição e na decoração da nova sala de espera, que brilhantemente elucidavam a grande viagem de Fernão de Magalhães.



Foto SAJ, ETC Silva Parracho

Para a Marinha foi um motivo de enorme orgulho e satisfação poder ser fonte de inspiração para estas crianças, a quem o ALM CEMA desejou as rápidas melhoras e a maior força para ultrapassarem os momentos difíceis por que agora estão a passar.



NOTÍCIAS

DIA DA ESQUADRILHA DE SUBSUPERFÍCIE



Foi no passado dia 13 de abril que se comemorou mais uma vez o Dia da Esquadilha de Subsuperfície (ES). Este evento teve lugar nas instalações da ES, sendo especialmente dirigido à família da Subsuperfície, nomeadamente aos submarinistas e mergulhadores no ativo, reserva/reforma e, também, aos seus familiares e amigos, bem como aos restantes militares que prestam serviço na unidade.

De forma a mostrar as diversas capacidades existentes e permitir a atualização dos menos jovens, houve a possibilidade de visitar as instalações da ES e o submarino *Arpão*, atracado no cais nº 6 da BNL. No centro museológico da ES, na sala de minas e engenhos explosivos da Escola de Mergulhadores, no Hangar das Baterias e junto ao Edifício do Comando, foi possível explorar a exposição estática das capacidades operacionais dos Destacamentos de Mergulhadores Sapadores e de equipamentos dos submarinos das Classes *Tridente* e *Albacora*, o que incluiu uma exposição do espólio fotográfico do Museu de Marinha relativo aos antigos submarinos.

Aos tradicionais batismos de mergulho juntou-se o parque inflável para as futuras gerações de marinheiros, a degustação de vinhos e azeites alentejanos, a exposição de modelismo organizada pelos amigos da Associação de Modelismo de Almada, bem como a exi-

bição virtual de fotos alusivas às atividades diárias de submarinistas e mergulhadores. Ponto alto das diversas atividades, a apresentação do livro “Os Submarinos na Marinha Portuguesa – 4ª Edição”, evento patrocinado pelo VALM Henrique Alexandre da Fonseca e realizada pelo CALM Álvaro Rodrigues Gaspar.

Após a celebração da Eucaristia em memória dos camaradas já falecidos, o Comandante da ES, CMG Farinha Alves, ofereceu a tradicional lembrança ao mergulhador e ao submarinista com mais anos de especialização presentes e os prémios aos vencedores das atividades desportivas alusivas ao dia da ES.

As celebrações findaram com o almoço-convívio no Hangar de Mergulho que contou com a presença de mais de 220 elementos da família de Subsuperfície, onde se juntaram as várias gerações, com a natural confraternização e partilha de experiências, que só quem já sentiu as diferenças de pressão pode entender.

Assim terminou de forma feliz mais uma celebração da unidade dos submarinistas e mergulhadores, esperando a presença renovada de todos no próximo ano.



Colaboração do COMANDO DA ESQUADRILHA DE SUBSUPERFÍCIE

ESTAÇÃO RADIONAVAL DA HORTA

A OUTRA FACE

A Estação Radionaval da Horta, embora tenha iniciado a sua atividade em 30 de julho de 1928, só começou a tomar consciência da sua existência na década de trinta do século passado.

Estava à vista da casa onde nasci em 1931 e, durante a noite, não só via as luzes no topo dos mastros das suas antenas como, nas noites calmas de Verão, ouvia o barulho dos motores que produziam energia elétrica. Na minha casa, nessa altura, usavam-se apenas candeeiros a petróleo.

Do pessoal da Armada, com família, ali em comissão de serviço, alguns foram meus vizinhos, por não terem alojamento próprio nas residências da estação.

Viviam com a família, dispersos pela freguesia das Angústias e outras, em casas alugadas, e alguns até em partes de casas, pois no tempo não era vulgar a existência de casas desabitadas para alugar.

Os solteiros faziam amizade com a vizinhança, alguns casaram na Ilha do Faial, constituíram família e por lá ficaram. Os mais jovens tinham uma conduta social irrepreensível, pelo que eram bem aceites nos clubes que frequentavam na cidade da Horta.

Frequentavam o café Volga, ali em frente ao Largo do Infante, criando boas relações com jovens mais ou menos da sua idade. Alguns fizeram amizade com os alunos externos e internos do Liceu da Horta e concluíram o quinto ano do Liceu.

Outros, quando estava muito calor, frequentavam o Café Internacional, que do passeio exterior fazia esplanada com mesas e cadeiras à volta, abrigadas com guarda-sóis, onde se sentavam os clientes, mormente senhoras que passavam ali as tardes fazendo malhas ou rendas, enquanto os maridos no interior conversavam ou jogavam ao dominó enquanto bebericavam a bica! O pessoal da Radionaval sentava-se na esplanada, para beber um refresco e, como é próprio, conversavam sobre os mais variados assuntos, ou seja, não ficavam mudos, era gente nova. Esta situação chegou à gerência do Café, por incomodarem as senhoras, mas estas obtiveram como resposta que deles não podia prescindir, mas sim delas!

Outros deram o seu contributo como jogadores nos Clubes de Futebol. Estou a recordar-me dos cabos telegrafistas Matos e Durval, que jogavam no Angústias Atlético Clube da Horta.

Mais tarde o Matos coxeava, pois partiu uma perna ao jogar futebol, foi monitor na escola de telegrafistas em Vila Franca de Xira e em 1980, já 1TEN, foi Delegado Marítimo nas Lajes do Pico, estava sentado com outros oficiais, e lá encontrou um militar, já sargento, a quem tinha ministrado o curso de telegrafista e perguntou-lhe: – *É pá, tu não me conheces?* O sargento olhou para ele e respondeu: – *Conheci um Matos sargento-monitor, mas coxeava!* O Matos disse-lhe: *Ó meu F... da P... como é que podes saber se eu coxeio se estou sentado?*

O Durval, que na altura tocava saxofone na Filarmónica União Faialense, das Angústias, foi colocado no Posto Radionaval de Angra na Ilha Terceira e por ali ficou depois de se reformar.

Quando a equipa do Angústias Atlético Clube, representante dos Açores à Taça de Portugal, se deslocou à Madeira para jogar com o Marítimo, os aficionados deslocavam-se à Radionaval para, por gentileza do pessoal da Estação, através de comunicação TSF com a Radionaval do Funchal, conseguirem informação do resultado do jogo.



Estação Radionaval da Horta

O quadro do pessoal da Estação Radionaval da Horta chegou a atingir 86 elementos, no período da II Guerra Mundial, o que foi bastante favorável ao comércio local.

Um caso de generosidade do pessoal da Estação foi aceitar como hóspede permanente na messe o Guilherme Teixeira, mais conhecido por *Balhé*, pois pronunciava mal o nome, figura típica das Angústias, que acompanhava o *cabo do rancho* da Estação nas compras ao mercado local. Andava fardado e tudo, e julgo que até por lá dormia. O *Balhé* era irmão do Joaquim Teixeira, mais conhecido por *Joaquim Semilhas*, alcunha herdada do pai que era natural da Ilha da Madeira. O Joaquim jogava futebol no Atlético, foi cedido ao Benfica, jogou na seleção A de Portugal e foi o 1º Internacional Português Açoriano.

A ERNH foi o mais importante centro de comunicações da Marinha no Atlântico Norte, durante a II Guerra Mundial, enquanto a Base Naval Inglesa permaneceu no Porto da Horta.

Quando em 1957/59 estive em comissão de serviço na Ilha do Corvo, várias vezes acompanhei os meteorologistas na leitura dos aparelhos de observação, feita rigorosamente de hora a hora. Elaboravam uma mensagem em código, com grupos de cinco algarismos, que era transmitida pelos observadores por TSF, pelo sistema Morse. A mensagem era transmitida para a Estação Radionaval das Flores, passava pela Estação Radionaval da Horta e dali até ao Centro de Previsão em Santa Maria, que elaborava a previsão para todo o Arquipélago.

Naquela época não havia telefones nem comunicações radiotelefónicas com o exterior, na Ilha do Corvo.

A Instalação Radiotelegráfica do Corvo, no sítio chamado Topo de Baixo, iniciou o serviço ao público em 1910.

Quando cheguei à Delegação Marítima de São Roque do Pico, era muito solicitado pelos Comandantes dos navios, que escalavam o porto do Cais do Pico, para os informar sobre a mensagem com o *Meteo* do Corvo. Telefonava para ERNH e o telegrafista de serviço, atenciosamente, informava o primeiro e o terceiro grupos da mensagem, que me davam a direção e força do vento, a pressão atmosférica e a nebulosidade.

No dia 7 de janeiro de 2013 a Estação Radionaval da Horta foi desativada, após 84 anos na Ilha do Faial. Deixou ao Povo da Cidade da Horta, especialmente ao das Angústias, muitas e gratas recordações.



Francisco Andrade de Medeiros
(Cabo de mar reformado)



DR

EXPOSIÇÃO A AGENTES QUÍMICOS

Agente químico é qualquer elemento ou composto químico, isolado ou em mistura, que se apresente no estado natural, ou seja produzido, utilizado ou libertado em consequência de uma atividade laboral, incluindo sob a forma de resíduo, seja ou não intencionalmente produzido ou comercializado. Considera-se perigoso quando preencha os critérios para ser classificado como perigoso na aceção das classes de perigo físico e/ou para a saúde estabelecidas no Regulamento (CE) nº 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, ou quando, embora não preencha esses critérios, possa, devido às suas propriedades físico-químicas, químicas ou toxicológicas e à forma como é utilizado ou está presente no local de trabalho, condicionar um risco para a segurança e a saúde dos trabalhadores, incluindo qualquer um que esteja sujeito a um valor limite de exposição profissional.

Atualmente existem 28 classes de perigo agrupadas em três grupos: perigos físicos (16 classes, p.e. explosivo e líquido inflamável), perigos para a saúde (10 classes, p.e. corrosão/irritação cutânea e toxicidade aguda) e perigos para o ambiente (perigoso para o ambiente aquático e perigoso para a camada de ozono).

A utilização de agentes químicos (p.e. produtos de limpeza, pesticidas, colas, tintas, reagentes) é transversal a todos os setores profissionais, incluindo muitas das atividades realizadas em contexto naval, e abrange um elevado número de trabalhadores. Por outro lado, dos 110 mil agentes químicos sintéticos produzidos em larga escala, apenas 6 mil têm dados adequados de avaliação do risco e só cerca de 600 possuem o valor limite de exposição profissional. A conjugação destas duas realidades justifica que o fator de risco profissional para a maioria das doenças profissionais incluídas na respetiva lista nacional seja a exposição a agentes químicos. Posto isto, a exposição a agentes químicos representa no contexto ocupacional uma situação problemática que carece de especial atenção.

Os efeitos adversos para a saúde associados aos agentes químicos podem ser locais (ocorrem no ponto de contacto com o organismo do trabalhador) e/ou sistémicos (ocorrem noutros pontos do organismo após a sua entrada na circulação sanguínea). No organismo o agente químico pode ser neutralizado e eliminado, ou fixar-se em estruturas de maior afinidade e provocar efeitos

adversos na saúde do trabalhador, mesmo depois de ter cessado a exposição. Por norma, os agentes químicos têm de sofrer um processo de biotransformação para serem excretados do organismo: este processo pode converter compostos quimicamente inertes em metabolitos altamente reativos que prejudicam a saúde.

O Decreto-Lei nº 24/2012, de 6 de fevereiro, consolida as prescrições mínimas em matéria de proteção dos trabalhadores contra os riscos para a saúde devido à exposição a agentes químicos no trabalho e é aplicável a todas as atividades do setor da administração pública central, regional e local.

O empregador deve verificar a existência de agentes químicos perigosos no local de trabalho e, se for o caso, avaliar os riscos para a segurança e a saúde dos trabalhadores resultantes da presença desses agentes. Este deve ainda assegurar que esses riscos sejam eliminados ou reduzidos ao mínimo mediante, entre outras medidas: a conceção e organização de métodos de trabalho adequados; a utilização de equipamento adequado para trabalhar com agentes químicos; a redução ao mínimo do número de trabalhadores expostos ou suscetíveis de estar expostos; a redução ao mínimo da duração e do grau de exposição; e a redução ao mínimo da quantidade de agentes químicos necessários à atividade.

No que concerne à obrigatória vigilância da saúde dos trabalhadores em relação aos quais o resultado da avaliação revele a existência de riscos, esta deve permitir detetar precocemente a relação da exposição do trabalhador a um agente químico perigoso e das suas condições de trabalho particulares com a doença ou o efeito nocivo dessa exposição para a saúde. O empregador deve tomar, em relação a cada trabalhador, as medidas preventivas ou de proteção propostas pelo especialista em Medicina do Trabalho responsável pela vigilância da saúde dos trabalhadores.

Os trabalhadores devem estar sensibilizados para procurar a informação disponível nos rótulos e nas fichas de dados de segurança (com especial destaque para informação toxicológica) antes de manusear qualquer produto químico, participando assim ativamente na proteção da sua própria saúde.



S. Henriques
1TEN MN

VERÃO

PARTE I

A maioria das pessoas anseia pela chegada do verão. Os dias são mais longos e a meteorologia propicia a caminhadas, piqueniques, idas à praia ou piscina, refeições em esplanadas ou mesmo belos convívios em torno de um grelhador e de uma mesa bem composta. Nesta edição de julho, e na próxima edição (agosto), quero apenas recordar alguns conselhos práticos que tenho vindo a escrever em artigos de edições anteriores, de modo a que todos os leitores possam maximizar os benefícios que esta estação proporciona, porém minimizando os riscos que podem também surgir nesta época.

SOL

A exposição do corpo humano à radiação solar, desde que regrada, tem muitos efeitos benéficos, sendo fundamental para a saúde física e mental. O sol além de ser um antidepressivo natural, promove a síntese de vitamina D (favorece a fixação de cálcio nos ossos e dentes), ativa a circulação sanguínea, estimula o sistema endócrino, favorece a atividade intelectual e aumenta a quantidade de glóbulos brancos no sangue, que são os protagonistas do nosso mecanismo de defesa contra agentes infecciosos. Contudo, os riscos associados à exposição solar inadequada podem resultar, entre outros, em escaldão, insolação, desidratação, lesões e envelhecimento precoce da pele. No verão estes riscos são maiores pois nesta época os raios solares apresentam-se mais intensos (incidem sobre a superfície da Terra de forma mais perpendicular). Os raios que provocam danos na pele são os ultravioleta (UV): os UV-A provocam principalmente envelhecimento da pele e os UV-B induzem queimaduras. A camada de ozono apenas filtra 95% dos raios UV pelo que, no verão, devem ser adotadas medidas protetoras diariamente, mesmo durante as atividades normais do quotidiano ou se o céu se apresentar nublado. As medidas mais importantes são: evitar a exposição solar entre as 11 e as 16h, usar óculos/ chapéus/ roupas protetoras (em algodão), aplicar protetor solar na pele exposta (reaplicar de 2/2h) e ingerir muitos líquidos.



QUEIMADURAS

Além das queimaduras solares também são frequentes nesta estação as queimaduras pelo fogo. Se isso acontecer, o primeiro procedimento é transportar a vítima para um local seguro e arrefecer a pele afetada passando a zona queimada por água a cerca de 15° C, durante 15 min, de forma a evitar um aumento da temperatura local, com possível agravamento da lesão. A área da pele lesada deve ser apenas lavada com soro fisiológico (os desinfetantes agravam a lesão) e protegida com penso estéril. Se surgirem flictenas (bolhas), estas não devem ser punccionadas sob o risco de infeção. Muitas pessoas passam manteiga, cremes gordos ou outras substâncias oleosas sobre a queimadura, mas este é um gesto errado, que deve ser abandonado, pois apenas contribui para aprofundar a queimadura, exatamente o contrário do que se pretende.

TRANSPIRAÇÃO

A transpiração, também conhecida por suor, é um processo natural do nosso corpo que permite a regulação térmica, nomeadamente através da perda de calor por evaporação a partir das glândulas sudoríparas aquando do exercício e/ou exposição ao calor. A transpiração aparece principalmente na cabeça e nas axilas e é inodora, contudo a sua composição atrai bactérias que estão na pele e são responsáveis pela formação de odores corporais desagradáveis. Para minimizar o desconforto o ideal é manter uma boa higiene corporal (banho diário e remoção dos pelos axilares) e utilizar um desodorizante ou antitranspirante.

FUNGOS

O calor do verão, bem como as roupas húmidas, também beneficiam a proliferação de fungos levando ao aparecimento ou agravamento de micoses. A mais conhecida é a *tinea pedis*, vulgarmente conhecida como pé de atleta. É uma doença contagiosa caracterizada por lesões vermelhas, descamativas e com muita comichão (prurido) entre os dedos ou região plantar, por vezes acompanhadas de fissuras ou bolhas. Pode ser evitada com uma boa higiene do pé, isto é, não andar descalço em locais públicos, manter os pés secos (secar bem entre os dedos dos pés após os banhos, usar meias apenas de algodão e evitar calçado fechado), lavar o calçado regularmente e não partilhar toalhas/meias/calçado. O tratamento faz-se com antifúngicos sob a forma de pomadas, cremes, loções, sprays, pós ou comprimidos.

INSETOS

É também no verão, com o calor, que existem insetos por toda a parte. Abelhas, melgas, mosquitos, vespas, formigas, pulgas, entre outros. Atacam de surpresa provocando uma mancha avermelhada, prurido e dor no local da picada, que normalmente desaparece espontaneamente em alguns dias. Pode haver necessidade de tomar anti-histamínicos ou analgésicos. A prevenção faz-se com repelentes e roupas claras que cubram toda a pele, bem como com inseticidas ou redes mosquiteiras.



Ana Cristina Pratas
1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

(continua na próxima edição)

DESPORTO

BTT – 1º CAMPEONATO NACIONAL MILITAR

A Marinha, através do CEFA, organizou o 1º Campeonato Nacional Militar de BTT 2019 na Base Naval de Lisboa, nos dias 11 e 12

de abril, com a participação das seleções da Marinha, Exército, Força Aérea, GNR e PSP.



Seleção da Marinha e os medalhados



No circuito de 2 horas de resistência, participaram 119 atletas, sendo 34 femininos e 85 masculinos, divididos por 2 escalões femininos e 4 escalões masculinos.

Na seleção da Marinha destacam-se os resultados obtidos pelo **1SAR ETI Cajão Patrício (ETNA)** – 2º classificado no III escalão masculino (40-45 anos) – e pela **CAD M Inês Raimundo (EN)** – 3ª classificada no I escalão feminino (elite) e também na geral feminina.

ORIENTAÇÃO – 42º CAMPEONATO NACIONAL MILITAR

A organização da 42ª edição do Campeonato Nacional Militar de Orientação foi, também, acometida à Marinha, através do CEFA, tendo-se realizado nos dias 6, 7 e 8 de maio na zona do Meco (prova média e longa) e na Mata da Machada (estafetas), onde participaram as seleções da Marinha, Exército, Força Aérea, GNR e PSP, num total de 124 atletas.

Destacam-se os excelentes resultados alcançados pelos militares da Marinha:

Individuais

- 2SAR E Ana Ribeiro (CF) – 3ª classificada do 2º escalão feminino (+34 anos)
- CTEN STFZ Peres Rebola (CEFA) – 1º classificado do 3º escalão masculino (+44 anos)
- CFR SEG Mosca Rodrigues (CEFD) – 2º classificado do 3º escalão masculino (+44 anos)
- 1SAR FZ Baptista Pereira (CF) – 2º classificado do 2º escalão masculino (+34 anos)
- 1SAR FZ Silva Branco (CF) – 1º classificado do 1º escalão masculino

Coletivos

- Classificações por equipas – Equipa campeã do 3º escalão masculino (+44 anos): CFR SEG Mosca Rodrigues (CEFD),



Atletas medalhados

CTEN STFZ Peres Rebola (CEFA), 773482 SMOR FZ Marques Luís (CF), SCH FZ Antunes da Graça (MDN), SAJ FZ Engrossa Amândio (CF), G 2CL-PEM PEM Magalhães Correia (UAICM)

- Classificação prova estafetas – Equipa vencedora do 2º escalão masculino: 1SAR FZ Morgado Moreiras (CF), 1SAR FZ Baptista Pereira (CF), 32000105 G 2CL-PEM Magalhães Correia (UAICM)

A Marinha venceu o **Troféu Masculino** do campeonato, sendo este atribuído à Delegação que obtenha melhor desempenho no conjunto das duas provas e em todos os escalões masculinos.

CORRIDA DE ESTRADA – 3º CAMPEONATO NACIONAL MILITAR

Realizou-se a 23 e 24 de maio o III Campeonato Nacional Militar de Corrida de Estrada, em Vila Nova de Gaia, com organização do Exército (Unidade de Apoio do Comando do Pessoal). A prova, com 10 km de distância, teve como pano de fundo a Zona Ribeirinha de Vila Nova de Gaia, tendo sido apadrinhada por uma figura incontornável

do atletismo mundial, a nossa campeã olímpica Rosa Mota.

A Marinha fez-se representar com atletas masculinos e femininos, nos 7 escalões existentes, sendo de destacar o resultado alcançado pelo **1MAR L Marco Miguel (SP)**, vencedor da Geral Masculina e do I escalão masculino (elite), recebendo assim a faixa de **Campeão Nacional Militar de Corrida de Estrada**.

Destaca-se também a conquista do **2º lugar** do IV escalão masculino (45-49 anos) pelo **1SAR CM Carlos Arieiro (EN)**.

Os excelentes resultados individuais alcançados pelo **1MAR L Marco Miguel**, **1SAR ETI João Mota** e **1MAR FZ André Costa** resultaram na conquista do **1º lugar por equipas** do I escalão masculino.



QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 224

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

GRAU DE DIFICULDADE – FÁCIL CARECENDO DE ATENÇÃO

N-S vuln. S joga 4♥ e recebe a saída a 10♣. Analise as 4 mãos e encontre a linha de jogo que permite cumprir este contrato.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 224

Numa primeira análise o jogo parece fácil, mas S terá que jogar com precaução para evitar um cabide com uma defesa atenta. Como lhe falta Ah de trunfo, W tem a possibilidade de atacar ♦ no 1º destrunfo, passar a mão a E em ♦ no 2º e o parceiro dar-lhe um corte nesse naipe para o cabide. De referir que E jogará 2 de ♣ na 1ª vaza, dando a indicação ao parceiro que tem preferência pelo naipe mais fraco entre ♣ e ♦ quando W tiver possibilidade de atacar. Para defender-se deste flanco S tem de eliminar essa comunicação, devendo fazer no morto a saída e jogar de imediato V para a D de W. Deste modo, mesmo que o ataque seja a a pega de A e vai a tempo de baldar essa perdente jogando AR antes de destrunfar.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 6



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

1. ESCOTILHA _____ H
2. ANTEPARA _ U _____
3. COZINHA (num navio) _____ Y
4. BALAUSTRADA _ U _____
5. Á DERIVA _ D _____
6. ESTIBORDO _____ / S _____

SOLUÇÕES: PASSATEMPO Nº 6

Soluções: 1. Hatch; 2. Bulkhead; 3. Galley; 4. Guardrail; 5. Adrift; 6. Starboard Side

Estela Magalhães Parreira
CTEN

SUDOKU

Problema nº 56

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 56

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CFR FZ António Carlos Esquetim Marques, Comandante do Batalhão de Fuzileiros nº 2 • CTEN M Bruno Alexandre Cortes Banha, Comandante do NRP António Enes • CTEN M Teotónio José Pires Barroqueiro, Comandante do NRP D. Carlos I • 1TEN FZ Luís Henrique Gomes Goulart, Comandante da Força de Fuzileiros nº 1.

RESERVA

• SMOR MQ Jerónimo Salgado da Conceição • SAJ A Hernâni Rodrigues dos Santos • CMOR FZ Norberto da Costa Agostinho.

REFORMA

• STEN TS Carlos Manuel Caniço Vieira • SAJ M Anselmo José Palma Profano • CAB CM João de Sousa.

FALECIDOS

• 1144 CFR M REF Manuel Carlos S. O. Moreira do Amaral • 103949 CTEN SG REF Ilídio de Carvalho • 602259 CTEN OTS REF José Rosa da Costa • 118143 1TEN SG REF Fernando António Pinto • 855462

1TEN OT REF Joaquim Rosa Martins • 261019 SMOR CM REF José Simões Godinho Paquete • 345253 SCH A REF João Baptista Anselmo • 476857 SCH L REF António Luís da Conceição Monteiro • 29370 SCH TRC REF João Manuel Salgueiro Zeferino • 103673 SCH SE REF José Cristovão Dias • 467857 SAJ T REF Franquelim Duarte • 51965 SAJ TF REF Mário Ribeiro • 455657 SAJ CM REF Francisco Neto Pinto • 529058 SAJ FZ REF António Mendes Neves • 419883 SAJ R REF António Acácio da Nova C. e C. Ferreira • 465657 1SAR FZ REF José Martins Gil • 144188 SAJ ETS ATI Carlos Ferreira do Amaral • 387455 1SAR A REF Nelson Rodrigues • 295440 2SAR L REF Carlos Nunes Coelho • 447453 CAB M REF Jerónimo Santos Gonçalves • 315656 CAB CE REF José Carlos de Sousa Nóia • 1090163 CAB FZ REF Acácio dos Santos Martins • 128669 CAB V REF Paulo Roberto Ribeiro Morais • 126578 CAB CM REF Manuel José Santos Batista • 271161 1MAR TFH REF Cândido dos Santos Serôdio • 100866 1MAR TFH REF Luís Dias Gonçalves • 326406 1MAR TA ATI Nelson Miguel Caria Nunes Barata • 208470 1GR FZ PIV/DFA REF João Marques da Rocha • 33013270 AG 1CL QPPM APO Elisio da Silva Pedrosa • 36017356 FAROLSUBCHEFE QPMM APO Olegário dos Santos Amorim Enes • 36007857 FAROLCHEFE QPMM APO Domingos Rodrigues Peres • 36007657 FAROLCHEFE QPMM Porfírio de Abreu e Sousa • 36001295 FAROL 1CL QPMM ATI André Freitas de Abreu • 32006073 GUARDA 1CL PEM APO Vieira Faustino Domingos Poeira.

CONVÍVIOS

“FILHOS DA ESCOLA” ABRIL DE 1964 55º ANIVERSÁRIO

No passado dia 31 de março, os “Filhos da Escola” de abril de 1964 comemoraram o seu 55º aniversário na “Quinta do Casalinho Farto”, na cidade de Fátima.

O convívio, que decorreu em sã camaradagem, registou a presença de 170 convivas, entre ex-militares, familiares e amigos.



“FILHOS DA ESCOLA” 1959/60 60º ANIVERSÁRIO

Realizou-se no dia 13 de abril um almoço-convívio no Restaurante “Gato Preto”, em Rio Maior, para comemorar o 60º aniversário do Juramento de Bandeira dos “Filhos da Escola” de 1959/60.

O encontro, que contou com a presença de familiares, decorreu em ambiente de sã camaradagem e companheirismo onde foram recordados com saudade os bons velhos tempos.

MARINHEIROS DO CONCELHO DO SABUGAL – XXV ENCONTRO

Vai realizar-se, no dia **20 de julho**, o XXV encontro convívio dos Marinheiros do concelho do Sabugal, que terá lugar junto à barragem do Sabugal, no recinto da Ermida de Nª Srª da Graça.

A terminar o dia, haverá um concerto da Banda da Armada no Castelo das Cinco Quinas. As inscrições deverão ser efetuadas, até 6 de julho, através dos seguintes contatos:

carrico.luis@gmail.com (preferencial) ou para Luís Carrico TLM 938 571 010, José J. Correia TLM 963 935 118, João Robalo TLM 966 122 191, João Ferrão TLM 967 731 589, Altino Pardal TLM 966 095 104.

NRP COMANDANTE JOÃO BELO 5º ENCONTRO NACIONAL DAS GUARNIÇÕES DE 1967 A 2008

Realiza-se no dia **21 de setembro**, na Base Naval do Alfeite (BNL), o 5º Encontro Nacional das guarnições de 1967 a 2008 da fragata *Comandante João Belo*. Para além do almoço-convívio na Messe da BNL, o programa consta também de um passeio no rio Tejo a bordo da UAM *Zêzere* e visita a navios da nossa Armada disponíveis para o efeito. Os interessados deverão contactar a organização através do seguinte e-mail joabeloguarnicoes1967.2008@gmail.com.

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

PÔR DO SOL

COM

MOTIVOS MARINHOS/NÁUTICOS

REGULAMENTO (excertos)

Concurso Fotográfico, em 2019/20 sob o tema “Pôr do sol com motivos marinhos/náuticos”. O Concurso terá a duração de 10 meses (edições de outubro a julho da Revista da Armada (RA), podendo ser renovado por um ou mais períodos idênticos. Todos os meses a RA publicará na contracapa ou seu verso os dois melhores trabalhos recebidos, segundo a opinião do conselho editorial da RA.

De entre as fotos publicadas nesses 10 meses será escolhida por um Júri (4 elementos a designar pelo Diretor da Comissão Cultural de Marinha (CCM), sendo um desses elementos um especialista em Design Visual/Fotográfico; em caso de empate, o Presidente do Júri terá voto de qualidade) a melhor foto do ano, que terá honras de republicação na edição de agosto da RA.

Poderão participar no Concurso todos os elementos e ex-elementos da “Família Naval” – pessoal militar, militarizado e civil da Marinha – com exceção dos que trabalham na RA. Os participantes devem enviar as suas fotos, a cores ou a preto-e-branco, até ao dia 10 de cada mês, dirigidas à RA através do email revista.armada@marinha.pt.

Cada foto deverá ser remetida no formato JPG ou TIFF, no sistema RGB de 24 bits em caso da fotografia ser colorida, ou escala de cinzas 16 bits caso opte por fotografia a preto e branco.

Deverá ter no mínimo 5000 pixels no lado maior. A resolução mínima será 300 DPI nativo. Relativamente a fotografias antigas, excepcionalmente aceitar-se-ão formatos menores. Deverá ser acompanhada dos respetivos título, contexto, local e data, que permitam perceber o objetivo pretendido aquando da sua realização.

Cada participante deverá ainda apresentar uma Declaração pessoal onde conste:

- a Identificação do autor, a prova de pertença à Família Naval, a morada, o telefone e o endereço e-mail;
- o compromisso de que a foto proposta é da exclusiva e total propriedade do participante;
- a cedência de direitos de publicação mensal e eventual exposição em Cartaz A2 da foto vencedora anual, assim como o compromisso de entrega do ficheiro em fonte aberta para posterior adaptação aos diversos suportes – apenas no caso de foto vencedora.

Poderá ser atribuído ao autor da foto selecionada um prémio monetário em conformidade com Despacho próprio do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

A Marinha, e através dela a RA, ficará proprietária do direito ao uso da foto vencedora anual para os fins que entender, salvo a da sua venda para fins comerciais ou outros.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO N.R.P. SINES



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de azul calçado de prata com esfera armilar de ouro. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «N.R.P. SINES».

SIMBOLOGIA

A esfera armilar de ouro era o símbolo de D. Manuel, que reinava quando Vasco da Gama, figura maior de Sines, realizou a primeira viagem marítima à Índia. A esfera armilar expressa o poder marítimo, político e económico associado à navegação.