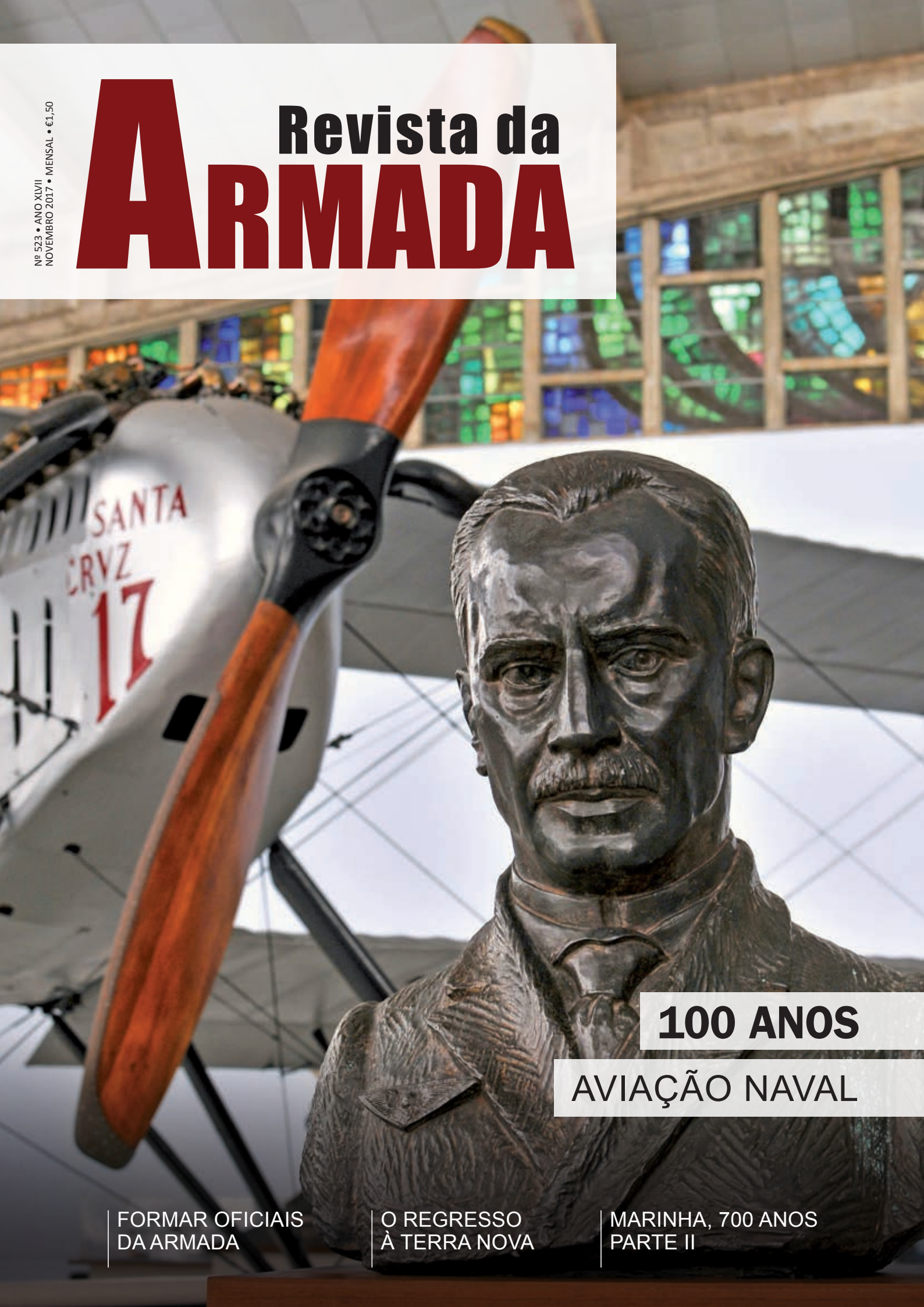


Nº 523 • ANO XLVII
NOVEMBRO 2017 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



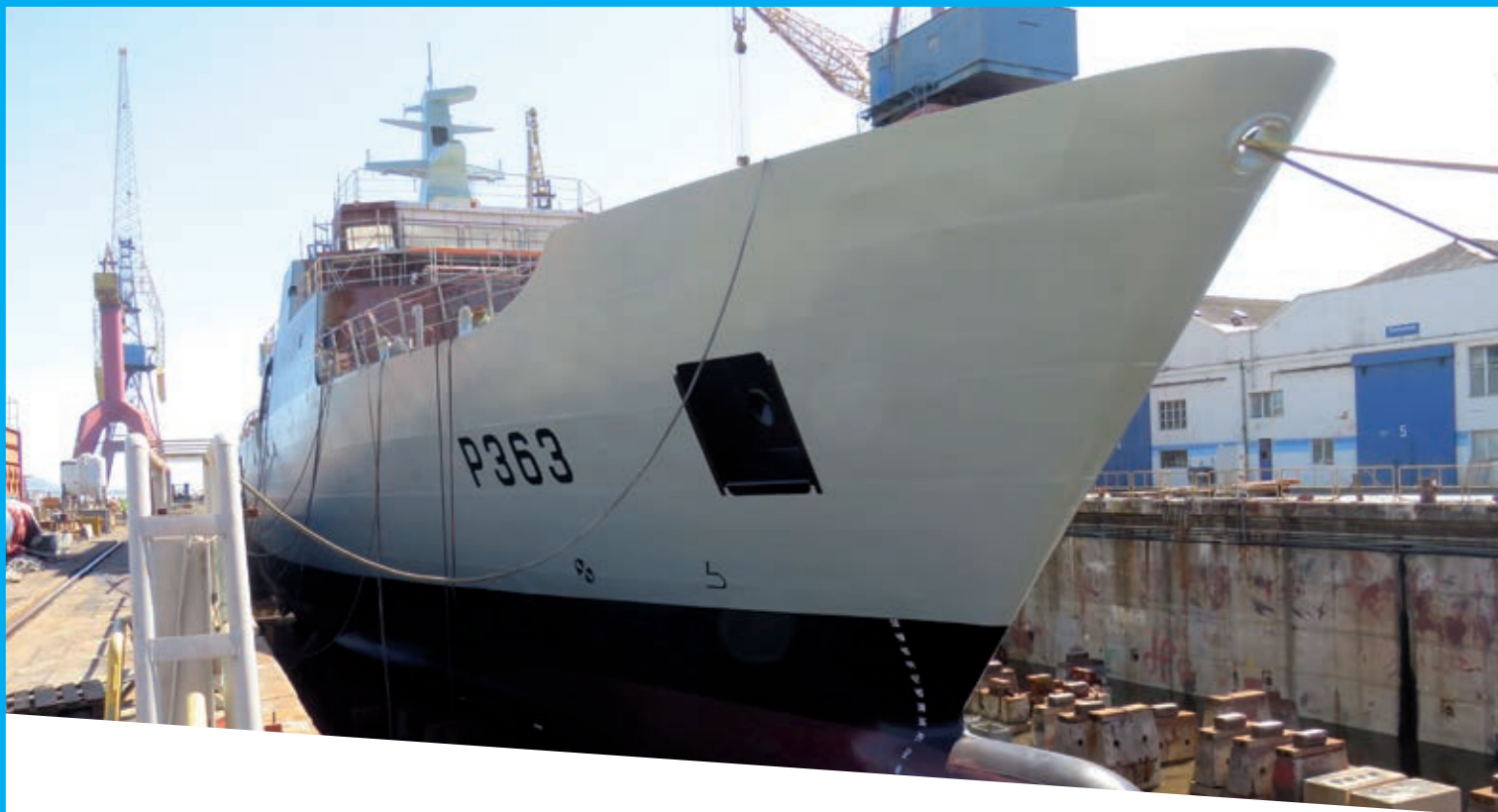
100 ANOS

AVIAÇÃO NAVAL

FORMAR OFICIAIS
DA ARMADA

O REGRESSO
À TERRA NOVA

MARINHA, 700 ANOS
PARTE II



FUTURO NRP *SETÚBAL*

CERIMÓNIA DE FLUTUAÇÃO

Tendo o futuro NRP *Sines* flutuado no passado dia 3 de maio de 2017, seguiu-se-lhe recentemente, no dia 13 de setembro, o futuro NRP *Setúbal*, em ato presidido pelo diretor desta revista, CALM EMQ Valente dos Santos, em representação do Superintendente do Material, VALM Rocha Carrilho.

O alagamento da doca foi iniciado ao início da tarde, tendo o navio flutuado por volta das 19h00.

O consórcio construtor desta segunda série de NPO, os estaleiros da West Sea de Viana do Castelo e o seu parceiro tecnológico Edisoft, foram representados neste ato pelo diretor do estaleiro West Sea, engenheiro Pedro Duarte, e pelo gestor do projeto da Edisoft, engenheiro Paulo Custódio.

É de realçar que a flutuação ocorre com um avanço de quase dois meses relativamente ao planeamento contratual, o que por um lado sinaliza claramente o empenho do consórcio no cumprimento dos prazos, e por outro lado faculta às fases posteriores do projeto alguma margem temporal para correções e acertos.

O navio saiu rebocado para o cais de aprestamento no dia seguinte pelas 07h00, indo juntar-se ao seu navio-irmão para continuar os trabalhos de instalação de equipamentos e sistemas. As suas provas de mar deverão ser iniciadas dentro de cerca de um ano, em set/out 2018.



SUMÁRIO

02	Futuro NRP <i>Setúbal</i> – Cerimónia de Flutuação
04	Strategia (35)
10	Exercício PRONTEX 17
11	Gestão de Recursos da Ponte
13	Os Gastos Globais na Defesa
18	100 Anos da Aviação Naval
20	Academia de Marinha
21	Entregas de Comando/Tomadas de Posse
22	Vi(r)ver o Mar. Parte IV
24	Direito do Mar e Direito Marítimo (12)
26	Notícias
28	Vigia da História (95)
29	Estórias (35)
30	Novas Histórias da Botica (64)
31	Saúde para Todos (49)
32	Desporto
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / Convívios
CC	Símbolos Heráldicos

FORMAR OFICIAS DA ARMADA **06**



08 O REGRESSO À TERRA NOVA



MARINHA, 700 ANOS A SERVIR PORTUGAL NO MAR **16**



Capa

Hidroavião Fairey IIID F17 *Santa Cruz* e busto do Cmdt. Sacadura Cabral, em exposição no Museu de Marinha.

Foto: SMOR L Almeida de Carvalho



**Revista da
ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 523 / Ano XLVII
Novembro 2017

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

Diretor
CALM EMQ João Leonardo Valente dos Santos

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
1TEN 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 Publicidade
Revista da Armada – Edifício das Instalações
Centrais da Marinha – Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa – Portugal
Telef: 21 159 32 54

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: 4000 exemplares

GERAÇÕES DA GUERRA

1ª PARTE

“O primeiro, mais importante e mais decisivo ato de julgamento de um estadista e de um chefe militar é estabelecer em que tipo de guerra se está a envolver, não a confundindo, nem tomando, por algo que ela não é”

Carl von Clausewitz

É mais ou menos consensual que as guerras mais recentes possuem características muito peculiares. Nalguns aspetos, trata-se da reciclagem de velhas técnicas, noutros aspetos evidenciam-se novas características.

Em 1999, Mary Kaldor publicou o influente livro *New and Old Wars*, em que distingue a *velha guerra* (guerra entre estados, disputada por forças armadas uniformizadas, em que o encontro decisivo era a batalha) da *nova guerra*, disputada por atores estatais e não-estatais, focalizada mais na manipulação política da população (normalmente através do terror, do medo e da propaganda) do que na destruição física do inimigo.

Seis anos depois, o General Sir Rupert Smith escreveu, no seu livro *The Utility of Force: The Art of War in the Modern World* (2005), que estamos a presenciar o fim da guerra como a conhecemos, devido ao surgimento daquilo que apelidou como *guerra entre o povo* (por contraponto à antiga *guerra entre povos*).

Além destes, muitos outros militares e académicos têm procurado caracterizar as novas formas de conflitualidade, usando, contudo, outras denominações, como guerras não-convencionais, guerras irregulares, guerras não-lineares (a designação empregue pelos teóricos militares russos) ou guerras híbridas (uma denominação sugerida por Frank Hoffman e que rapidamente ganhou bastantes seguidores).

Entretanto, outra designação que tem sido bastante empregue é a de guerras da 4ª geração, introduzida por William S. Lind com um conjunto de militares norte-americanos, no quadro de uma conceitualização sobre as várias gerações da guerra moderna, apresentada pela primeira vez num artigo de 1989, intitulado “The Changing Face of War: Into the Fourth Generation”. Segundo esses autores, embora o desenvolvimento militar seja um processo evolutivo contínuo, é possível identificar na era moderna (i.e. após o Tratado de Vestefália de 1648) momentos em que a condução da guerra se alterou de forma significativa, os quais definem diferentes gerações da guerra. Essa teoria geracional das guerras, que também pode ser designada como modelo geracional das guerras, proporciona um quadro conceitual bastante interessante para ajudar a perceber a evolução conflitual nos tempos modernos.

1ª GERAÇÃO DA GUERRA

O Tratado de Vestefália, assinado em 1648, entre o Império Germânico, a França e a Suécia, pôs fim à Guerra dos Trinta Anos e estabeleceu os princípios do estado-nação e



Assinatura do Tratado de Vestefália (1648).

da soberania estatal, determinando que os governos tinham a exclusividade da edificação, estruturação e emprego de forças armadas. Antes desse tratado, nas sociedades agrárias descentralizadas onde imperava o feudalismo, era comum os nobres mais poderosos, bem como algumas ordens religiosas, possuírem as suas próprias forças, normalmente com caráter irregular e temporário. A partir do Tratado de Vestefália, a guerra passou a ser um monopólio do estado-nação, caracterizando-se por enfrentamentos de exércitos numerosos, normalmente dispostos em linha, de forma a maximizar o poder de fogo dos mosquetes de então (com carregamento pela boca e cano liso). Os combates

1ª GERAÇÃO DE GUERRAS



As guerras Napoleónicas foram um exemplo típico de guerras da 1ª geração.

2ª GERAÇÃO DE GUERRAS



A guerra de trincheiras foi um traço característico das guerras da 2ª geração.

eram extremamente formais e o campo de batalha bastante ordeiro. As Guerras Napoleônicas são o exemplo paradigmático desta geração de guerras, que também incluiu, entre outras, a Guerra dos Sete Anos, entre 1756 e 1763, a Guerra da Independência Americana, de 1775 a 1783, e a Guerra Civil Americana, entre 1861 e 1865. Nesta última, tanto as tropas da União como as tropas Confederadas ensaiaram vários ataques diretos frontais contra tropas opositoras (típicos da 1ª geração de guerras). Todos falharam, levando a reequacionar as táticas de combate.

2ª GERAÇÃO DA GUERRA

Com efeito, no final da Guerra Civil Americana, o General Ulisses Grant (e não só) já recorreu a trincheiras e a outras técnicas de camuflagem, começando a desenvolver os traços característicos das guerras de 2ª geração. Esta geração da guerra ficou também marcada pela introdução do carregamento pela culatra e dos canos estriados – e, numa fase posterior, das metralhadoras – que trouxeram maior alcance, melhor precisão e maior cadência de tiro. As táticas de combate continuaram a assentar na linha, mas passou a privilegiar-se o poder de fogo da artilharia, em vez da grandeza do número de tropas de infantaria, levando à máxima francesa: “a artilharia conquista, a infantaria ocupa”. Com isso, acabaram as cargas de hordas de tropas alinhadas em direção ao fogo inimigo (características das guerras da 1ª geração), pois – com as novas armas – isso seria puro suicídio. Na 2ª geração, privilegiavam-se forças de dimensão mais reduzida, capazes de se camuflarem melhor e de se movimentarem mais depressa, atacando os flancos e/ou a retaguarda do inimigo. Além disso, as guerras desta geração caracterizaram-se pela disseminação do apoio de fogos e das comunicações rádio.

O exemplo paradigmático desta geração conflitual foi a I Grande Guerra, de 1914 a 1918, mas a ofensiva alemã de 1918, liderada por Ludendorff, já revelou uma nova forma de condução da guerra, baseada no movimento, que só não obteve mais sucesso

por falta de reforços, mantimentos e munições. Pouco mais de 2 décadas depois, a história já seria diferente.

3ª GERAÇÃO DA GUERRA

Na realidade, a guerra relâmpago conduzida pelos alemães no início da II Guerra Mundial evidenciou como tropas com grande manobrabilidade se conseguiam sobrepor a forças estáticas entrencheadas, mesmo que dotadas de grande capacidade de fogo. A 3ª geração revelou, assim, o triunfo da mobilidade e da velocidade sobre a atrição, tendo representado o fim das táticas de combate lineares. O grande impulso para esta nova geração da guerra foram as estratégias inovadoras concebidas pelo estado-maior alemão, que permitiram colmatar as restrições ao desenvolvimento e à posse de equipamento militar, resultantes do pós-I Grande Guerra. De qualquer maneira, esta nova geração de guerras também dependeu bastante de algumas inovações como carros de combate, infantaria mecanizada, e posteriormente helicópteros e outros meios aéreos, que potenciavam a mobilidade e a velocidade das forças. Naturalmente, o conflito mais emblemático desta geração foi a II Guerra Mundial, de 1939 a 1945, mas houve outros conflitos típicos, como a Guerra dos Seis Dias, em 1967, e a própria Guerra do Golfo, em 1991 e 1992.

4ª GERAÇÃO DA GUERRA

Entretanto, segundo esta teoria, os conflitos continuaram a evoluir e surgiram as guerras de 4ª geração, que se caracterizam, essencialmente, por um esbatimento das fronteiras entre guerra e paz, e por um regresso à conflitualidade típica da era pré-moderna, com o estado-nação a perder o monopólio da ação bélica, devido ao envolvimento de atores não-estatais (como grupos de guerrilha, grupos insurgentes, terroristas, etc.). Thomas Hammes – um dos mais ativos pensadores sobre esta temática – definiu as guerras de 4ª geração como formas evoluídas de insurreição que “utilizam todas

as redes disponíveis – políticas, económicas, sociais e militares – para convencer os decisores políticos inimigos de que os seus objetivos estratégicos são inalcançáveis ou demasiado custosos, quando comparados com os benefícios percebidos”. Isso pressupõe também procurar destruir o apoio da população aos líderes políticos e corroer a vontade dessa mesma população em combater.

Para a prossecução desse objetivo, os atores das guerras de 4ª geração recorrem abundantemente à guerra psicológica, à guerra da informação e à propaganda. Ou seja, enquanto as guerras precedentes eram campanhas militares apoiadas por operações de informação, as novas guerras de 4ª geração passaram a ser, em grande parte, campanhas de comunicação estratégica apoiadas por operações de guerrilha, de insurgência e/ou de terrorismo.

Relativamente ao terrorismo, importa clarificar que ele não é a materialização da 4ª geração de guerras, sendo antes uma das (várias) manifestações desta forma de conflitualidade. Por isso mesmo se considera que grupos como a al-Qaeda, o Hamas, o Hezbollah e o autodenominado Estado Islâmico empregam táticas da 4ª geração.

William S. Lind defendeu que o ataque terrorista de 11 de setembro de 2001 aos EUA fora a primeira manifestação visível da 4ª geração de guerras. Porém, Thomas S. Hammes – ao desenvolver o conceito – encontra sinais das guerras de 4ª geração mais para trás no tempo, defendendo que elas começaram com a revolta Comunista liderada por Mao Tse-Tung na China e foram evoluindo sucessivamente em guerras como a do Vietname e a da Nicarágua, bem como na *Intifada* dos Palestinos, até rebentarem em pleno coração dos EUA, a 11 de setembro de 2001.

Feita esta apresentação do modelo geracional das guerras, deixo para o próximo mês uma análise crítica a este modelo, procurando identificar as suas principais lacunas e os seus méritos mais significativos.



Sardinha Monteiro
CMG

3ª GERAÇÃO DE GUERRAS



A blitzkrieg (guerra relâmpago) marcou o início das guerras da 3ª geração.

4ª GERAÇÃO DE GUERRAS



O ataque terrorista de 11SET marcou a chegada das guerras da 4ª geração.

FORMAR OFICIAIS DA ARMADA



“É ofício do almirante do mar ter marinheiros para marinhar os navios”

Padre Fernando Oliveira

INTRODUÇÃO

No seu pioneiro tratado sobre estratégia naval, *Arte da Guerra do Mar*, o Padre Fernando Oliveira refletiu demoradamente sobre os vários aspetos relacionados com a formação dos “homens do mar”, que considerava ser um dos mais importantes “ofícios do Almirante”. Não podia concordar mais com o sagaz padre português e foi, por isso mesmo, que decidi escrever este artigo, expondo algumas ideias relativamente à formação dos cadetes da Escola Naval.

A longa existência da nossa Marinha comprova que um oficial da Armada deve ser, simultânea e concorrentemente, um militar, um marinheiro e um técnico. Assim sendo, a formação dos cadetes da Escola Naval tem, necessariamente, de conjugar estas três vertentes, com o objetivo de preparar oficiais valorosos, marinheiros hábeis e técnicos proficientes, capazes de uma liderança eficaz, uma prática competente e um sólido saber.

O STRESS CIENTÍFICO

O Processo de Bolonha veio alterar, significativamente, todo o enquadramento do ensino superior, com impacto natural no ensino militar. Recordo que esse protocolo visou a equiparação dos sistemas de ensino na União Europeia, com subseqüentes benefícios em termos de promoção da empregabilidade e da mobilidade intraeuropeia do conhecimento, bem como de aumento da compe-

titividade internacional dos estudantes, docentes e investigadores europeus. Tendo esta finalidade, é fácil perceber que, aplicado a um sistema fechado, onde tais benefícios não têm uma aplicação direta, nem podem ser prioritários, o Processo de Bolonha induziu algumas disfunções nas escolas superiores militares. A principal, foi criar uma enorme pressão de uniformidade curricular, não só pela necessidade de atribuição de ECTS (Sistema Europeu de Transferência e Acumulação de Créditos), que suscitaram o reforço da componente científica de base, em moldes semelhantes aos das universidades. Porém, também impuseram a necessidade de acomodar as exigências associadas aos processos de acreditação dos ciclos de estudos, com impacto, inclusive, nas estruturas funcionais das escolas superiores militares. Em consequência disto, na Escola Naval foi induzido uma espécie de *stress* científico, que provocou alguma miopia relativamente à formação militar e marinheira.

Neste quadro, a necessidade de não descurar nenhuma das três vertentes identificadas, impõe desafios extraordinários à Escola Naval, fazendo com que a tarefa de formar cadetes, além de extremamente aliciante, seja muito mais exigente do que produzir mestres, como acontece nas universidades.

Deixem-me, então, explicitar um pouco melhor o meu entendimento sobre cada uma das três vertentes de formação, atrás identificadas como essenciais na Escola Naval.

A FORMAÇÃO MILITAR

Conforme decorre do respetivo estatuto, a formação de militares visa, em última análise, prepará-los *para defender a Pátria, mesmo com o sacrifício da própria vida*, devendo pautar o seu procedi-



mento pelos princípios da ética e da honra. Isso implica componentes específicas de formação, que contribuem para a “condição militar”. Dentre essas componentes, aquela que verdadeiramente distingue os militares dos outros cidadãos é o conjunto de valores que devem enformar o seu ideal de trabalho e sentido do dever, bem como a consciência cívica e o comportamento social.

São valores como a abnegação, a disciplina, a franqueza, a iniciativa e a lealdade. E, também, a camaradagem, a coragem, a honra, o sentido de justiça, a obediência e a tenacidade. Por se tratar de futuros oficiais, deve, ainda, ser concedida particular atenção ao desenvolvimento de boas capacidades de comando, que lhes permitam destacar-se pelo caráter, pelo espírito, pela educação, pela cultura e pelo exercício do dever de tutela.

O cultivo e a prática destes valores potenciarão as qualidades de liderança dos futuros oficiais, fomentando o seu patriotismo, o seu espírito de sacrifício e a sua capacidade de adaptação a novas situações, bem como a capacidade para inspirar os outros a pensar e a agir.

A FORMAÇÃO MARINHEIRA

Já no século XVI o Padre Fernando Oliveira afirmava que “o ofício dos marinheiros ... requer muito uso; se for possível devem ser criados de meninos entre as cordas e os aparelhos”. Com efeito, nenhum oficial da Armada poderá dispensar a formação marinheira, pois as marinhas existem para andar no mar. E isso, como bem disse o navegador francês *Eric Tabarly*, “não é para impostores, pois se, nalgumas profissões é possível enganar as circunstâncias impunemente, no mar, ou se sabe, ou não se sabe”.

E porque os saberes marinheiros, além da base teórica imprescindível, têm muito de empírico, só embarcando é que se aprendem as habilidades necessárias para andar no mar em segurança. Por isso, é fundamental que os cadetes embarquem muito e bem,



para adquirirem experiência marinheira, respeitando os elementos, sem medo, mas com absoluta consciência do que é necessário para serem praticantes competentes da navegação, garantindo o cumprimento da missão.

A FORMAÇÃO CIENTÍFICA

Finalmente, é fundamental que os cadetes tenham adequada formação científica, equilibrando as ciências exatas com as ciências sociais e as humanidades, de forma a dominarem, com solidez, os saberes necessários ao seu ofício de oficiais da Armada.

Num mundo cada vez mais evoluído tecnologicamente, as ciências exatas são fundamentais para permitir, aos futuros oficiais, potenciar a exploração operacional das plataformas, sistemas e equipamentos que lhes são disponibilizados.

Contudo, considero que a instrução dos nossos cadetes não poderá descurar as ciências sociais e as humanidades, designadamente o estudo da história marítima e militar, das relações internacionais, da estratégia, do comportamento organizacional e da liderança, assim enriquecendo a formação humanística dos futuros oficiais da Armada e preparando-os para superar desafios com astúcia e arrojo.

Dessa forma, um adequado equilíbrio entre as ciências exatas, as ciências sociais e as humanidades, permitirá, seguramente, desenvolver saberes multidisciplinares sólidos, que lhes permitam enfrentar o presente, moldando o futuro da Marinha.

CONCLUSÃO

O reconhecimento das vertentes militar, marinheira e científica da formação dos futuros oficiais da Armada, deve ter uma tradução direta na estrutura orgânica da Escola Naval. Foi, por isso mesmo, que já se implementou um órgão de conselho responsável por cada uma dessas vertentes. Assim, além das comissões científica e pedagógica, foram recentemente instituídos órgãos de conselho para a formação militar e para a formação marinheira, de forma a dar orientações e a propor medidas conducentes ao reforço de cada uma das vertentes em apreço, conferindo-lhes também, dessa forma, maior dignidade institucional e académica.

Espero que, da adequada conjugação destas três vertentes essenciais à formação dos futuros oficiais da Armada, resulte a experiência náutica e os conhecimentos técnicos necessários às operações navais e marítimas, ao mesmo tempo que produza uma matriz comportamental e ética capaz de fortalecer as suas raízes e de potenciar o seu sentido de serviço. Em suma, que o aperfeiçoamento orgânico da Escola Naval habilite os jovens oficiais a servir Portugal no mar, de forma eficaz, competente e esclarecida.



António Silva Ribeiro
Almirante

O REGRESSO À TERRA NOVA

A MISSÃO ATRIBUÍDA

A Marinha, em cooperação com a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), tem empenhado ao longo dos últimos anos os seus navios em missões de fiscalização da atividade piscatória ao largo dos Grandes Bancos do mar da Terra Nova. A última missão foi realizada no passado mês de agosto, a bordo do NRP *Viana do Castelo*, sob coordenação da Autoridade Nacional de Pesca.

Atualmente estas ações de fiscalização são realizadas numa área de cerca de 2.700.000 Km², onde os navios da Marinha percorrem mais de 7.000 milhas náuticas em águas internacionais no Atlântico Noroeste, numa área denominada por “área da convenção” *Northwest Atlantic Fisheries Organization*, NAFO.

Assim, na tarde do dia 1 de agosto, pelas 16h00, o NRP *Viana do Castelo* iniciou a sua missão, embarcando na Base Naval de Lisboa (BNL) um elemento coordenador da Agência Europeia de Controlo de Pescas (EFCA), dois inspetores de pesca da DGRM e um inspetor de pesca da Letónia.

Tendo em conta as nossas responsabilidades e os desafios operacionais que se avizinhavam, o NRP *Viana do Castelo*, estando pronto e capaz, definiu como designio fazer jus ao seu lema “NO MAR SEMPRE VIGILANTES”, só que desta vez no MAR DOS GRANDES BANCOS DA TERRA NOVA.

SINERGIAS COM A AUTORIDADE NACIONAL DE PESCA

Os navios da Marinha proporcionam aos inspetores embarcados os meios logísticos e equipamentos de segurança necessários para o desempenho da sua missão, cabendo ao Comandante do navio a responsabilidade do plano detalhado de navegação, por forma a realizar a fiscalização às embarcações selecionadas, em segurança e em tempo.

O planeamento das fiscalizações foi assumido como a fase mais importante do processo, o qual muito suportado pelas capacidades satélite disponíveis a bordo, não só permitia o esclarecimento da *sea picture*, mas também garantia a troca de informação com as autoridades canadianas. Os oficiais de bordo, em conjunto com o coordenador, reuniam-se diariamente para debater, escolher os alvos a fiscalizar no dia seguinte; este processo terminava com apresentação dos alvos, das janelas de tempo para efetuar a fiscalização (fiscalizações com duração entre 3 a 4 horas) e da sugestão de navegação para as próximas 24 horas, tendo em conta os fatores meteorológicos *versus* posição geográfica dos alvos.

O DESAFIO CONSTANTE DA METEOROLOGIA

Embora agosto seja climatologicamente um mês mais “benévolo”, comparativamente com os restantes meses do ano no Atlântico Noroeste, especialmente em termos de temperaturas mais amenas e de melhor estado do mar, não deixa de constituir elevado desafio para toda a guarnição.



O mar da Terra Nova é ponto de passagem de depressões tropicais e de tempestades subtropicais, a que estão associados ventos intensos e mar alteroso, resultado do resquício dos furacões formados mais a Sul, muitos deles na América Central, e que vão perdendo força à medida que se movimentam para Nordeste, ao longo da costa Leste dos Estados Unidos da América. A navegação nesta área obriga por isso à monitorização contínua da evolução das condições meteorológicas, com especial prudência e atenção.

Situação que se veio a confirmar com a presença do furacão GERT, que passou na área NAFO nos dias em que o navio esteve atracado em *St. John's*.

Acresce ainda que o nevoeiro é o maior obstáculo à segurança, em especial para a operação das semirrígidas que transportam os inspetores, tendo o NRP *Viana do Castelo* experimentado dias seguidos de navegação sob nevoeiro cerrado.

FISCALIZAÇÃO NA ÁREA NAFO

O dia 6 de agosto marcou o dia de entrada na área NAFO, dando-se assim início à monitorização dos navios que se encontravam nesta área. Durante grande parte da missão na área de operações, as adversas condições meteorológicas verificadas, bastante típicas nesta região, e o número diminuto de embarcações de pesca, dificultaram a realização de ações de fiscalização em grande número.

Assim, no dia 7 de agosto realizou-se a primeira ação de fiscalização, abordando um navio de pesca português, sucedendo-se mais tarde uma segunda fiscalização, especificamente a um navio espanhol, culminando num total de seis navios fiscalizados.

PRESENÇA NAVAL EM ST. JOHN'S

Além das atividades operacionais de apoio à fiscalização, outra tarefa do navio é garantir a presença da Marinha Portuguesa no Canadá, tendo sido para esse fim concretizada uma visita logística ao porto de *St. John's*.



Fotografias cedidas gentilmente por Rui Caria, jornalista da SIC, que acompanhou a missão do navio.



Cerimónia no cemitério de Mount Carmel.

St. John's é um porto cuja história é indissociável da história das campanhas da frota portuguesa de pesca à linha do bacalhau no mar da Terra Nova e na Gronelândia. Foi, até ao início dos anos 70, abrigo para milhares de pescadores portugueses, e paragem obrigatória para o reabastecimento de isco fresco, mantimentos, água e combustível.

Ainda hoje a visita a *St. John's* reveste-se de significado especial. As guarnições dos navios da Marinha não ficam indiferentes à cerimónia, singela mas cheia de significado, realizada em homenagem ao pescador português Dionísio Esteves, falecido em 1966 no mar da Terra Nova, que fez parte da tripulação do lugre bacalhoeiro Santa Maria Manuela, um dos muitos navios que pertenceu à frota portuguesa de outrora.

Este evento de homenagem iniciou-se na Basílica de *St. John's the Baptist* com a leitura de um sermão proferido por Sua Excelência Reverendíssima, o Arcebispo de *Newfoundland and Labrador*, bem como a leitura de um tributo ao pescador Dionísio Esteves. No final da cerimónia, uma delegação de bordo deslocou-se junto da campa do pescador Dionísio Esteves, no cemitério de *Mount Carmel*, a fim de colocar uma coroa de flores.

É por demais evidente que a comunidade local canadiana ainda hoje mantém fortes raízes com Portugal, de que são disso exemplo também os diversos eventos de cariz protocolar que continuam a ser realizados sempre que os nossos navios visitam aquele porto, o que indubitavelmente contribui para o estreitar de laços entre as comunidades dos dois países.

AUXÍLIO EM ÁGUAS INTERNACIONAIS

A missão ficou também marcada por outro momento relevante, que foi o apoio médico a bordo de um navio de pesca espanhol.

Um pescador de nacionalidade indiana queixava-se de dores abdominais e a médica deslocou-se ao navio para prestar ajuda. Aparentemente seriam dores causadas pelo esforço dos trabalhos de pesca que chegam a durar 22 horas consecutivas. A médica aproveitou esta curta visita para consultar outros tripulantes do navio (as embarcações que operam nas áreas da NAFO permanecem meses a navegar e a operar nesta área, em que os pescadores dormem geralmente duas horas por dia, estando sujeitos a doenças e lesões que nem sempre podem ser tratadas a bordo).

VISITA INESPERADA

A meio da primeira tirada identificou-se nos nossos sistemas uma embarcação de pesca de Vila do Conde que não estava abrangida pela convenção da NAFO, tratando-se de uma embarcação com 27 metros de comprimento e com capacidade de permanência no mar até cerca de 75 dias consecutivos. Por esse motivo e por termos encontrado uma embarcação de pesca portuguesa numa área tão longínqua, aproximámo-nos com o intuito de deixar fruta fresca e jornais em suporte digital.

A rotina da embarcação de Vila do Conde foi interrompida por uma visita inesperada. *"Foi uma alegria aparecer um navio da Marinha Portuguesa aqui, nem imaginávamos que pudesse acontecer estando nós tão longe do nosso país"*, revelou-nos emocionado o mestre da embarcação.

CONCLUSÃO

No período da missão, o NRP *Viana do Castelo* navegou mais de 500 horas e percorreu 7000 milhas náuticas, realizou uma intensa patrulha e vigilância na área contribuindo para a proteção do ecossistema marinho e, indiretamente, para a salvaguarda de um desenvolvimento económico sustentável, e só missões desta natureza mitigam a depredação desmesurada dos recursos. Os dividendos são óbvios: a redução do impacto ambiental negativo que a pesca abusiva poderia acarretar numa região que hoje se constitui como importante fonte de alimento mundial – o fundo do mar dos Grandes Bancos da Terra Nova.

Os navios da Marinha, ao longo dos anos, têm assim proporcionado aos inspetores comunitários e à DGRM os meios para o desempenho da sua missão na área NAFO, honrando os compromissos assumidos por Portugal em matéria de participação nas tarefas de controlo daquelas áreas.

À chegada à BNL, no dia 30 de agosto, a missão foi concluída com a consciência de que o navio patrulhou e apoiou a fiscalização nos Grandes Bancos da Terra Nova, dando também um contributo positivo e determinante para reforçar os laços existentes entre *Newfoundland and Labrador* e Portugal, assim como manter viva a memória dos pescadores da *"Portuguese White Fleet"*, cuja existência constitui parte significativa da nossa história.



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



Foto CAB A Evans de Pinho

EXERCÍCIO PRONTEX 17

No âmbito da preparação da Marinha Portuguesa para a resposta a cenários de crise, realizou-se, no período compreendido entre 13 e 21 de julho, o exercício PRONTEX 17 (PTX 17), que teve como objetivo principal proporcionar treino à Força Naval Portuguesa (PRTMARFOR)¹, com vista a assegurar a prontidão e eficiência da Marinha na condução de operações navais em teatros complexos e exigentes.

Sendo o PTX 17 um exercício de força naval, além de assegurar o treino necessário para garantir os níveis de prontidão das Unidades Operacionais, permitiu também o treino na condução de um espectro alargado de missões ao Estado-maior do Comando da PRTMARFOR. Foi dada ênfase às áreas tradicionais das operações navais², à vigilância e interdição dos espaços marítimos e às operações anfíbias.

A PRTMARFOR foi comandada pelo CMG Silvestre Correia, que embarcou com o seu Estado-maior no NRP *Vasco da Gama*, navio-chefe da força.

Além da fragata *Vasco da Gama* participaram no exercício a corveta *João Roby*, o submarino *Arpão*, o reabastecedor de esquadra *Bérrio* e o navio patrulha oceânico *Figueira da Foz*, perfazendo um total de 450 militares embarcados. No exercício participaram ainda outros meios e forças da Marinha, tais como a lancha de fiscalização *Argos*, forças de fuzileiros e destacamentos de mergulhadores. Integraram igualmente o exercício diferentes aeronaves da Força Aérea Portuguesa (FAP), para o apoio e treino de operações aeronavais, nomeadamente os caças F-16, aeronaves de patrulha marítima P3-CUP e de transporte e projeção C-130.

Aproveitando esta oportunidade de treino, e no cumprimento do programa de ensino e formação da Escola Naval, estiveram embarcados a bordo da fragata *Vasco da Gama* 38 cadetes do 4º ano da Escola Naval, alunos do curso CMG Henrique Quirino da Fonseca. Este período de embarque permitiu aos jovens cadetes navegar a bordo de um navio em ambiente de operações navais e de navegação em companhia, tendo sido proporcionado aos alunos a aplicação e o aperfeiçoamento dos conhecimentos técnico-navais e militares adquiridos durante o ano letivo.

ESTRUTURA E FASES DO EXERCÍCIO

Por forma a maximizar o treino das unidades intervenientes, o PTX 17 foi dividido em duas fases: a fase de treino de porto, denominada “Foundation Training” (FT), que visou a integração das unidades da força e a consolidação das necessárias perícias básicas, e a fase LIVEX³, no mar. O FT decorreu na Base Naval de Lisboa e permitiu testar os meios de comunicação e sistemas de informação que viriam a ser utilizados na fase de mar, com vista a garantir a interoperabilidade e a uniformização de procedimentos. Serviu também para explorar as ferramentas necessárias para garantir o conhecimento situacional marítimo e exercer o comando e controlo de forma eficaz. Houve ainda possibilidade de efetuar exercícios de comunicações e treino de navegação em companhia, assim como a prática de aproximações para reabastecimento no mar (RAS) no simulador de navegação do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN).

Na fase LIVEX, o programa de treino assentou na realização de um

leque variado de séries, incidindo nas áreas tradicionais da guerra no mar, com exercícios de defesa aérea, luta de superfície e antissubmarina. No que diz respeito às operações submarinas, é de referir que o treino realizado com o submarino *Arpão* foi ambivalente. Com efeito, este meio tanto atuou como opositor como em apoio da força naval e às operações por ela desenvolvidas.

Para o treino e desenvolvimento das capacidades dos militares de quarto à ponte foi dada especial importância ao treino individual de marinharia e navegação, nomeadamente da navegação em águas restritas, navegação tática e em companhia. Houve ainda oportunidade para a prática de várias aproximações RAS e o consequente reabastecimento. Foram também exercitadas as capacidades do pelotão de abordagem das unidades navais durante a execução de abordagens.

No dia 18 de julho decorreu na Península de Troia uma demonstração de grande visibilidade, conduzida pelo Comando do Corpo de Fuzileiros, e que incidiu nas capacidades do Corpo de Fuzileiros, nomeadamente do Destacamento de Ações Especiais (DAE) e da Força de Fuzileiros nº 3. A PRTMARFOR participou nesta demonstração conduzindo um desembarque anfíbio a partir das Unidades Navais. Neste evento estiveram presentes o Ministro da Defesa Nacional, Professor Doutor José Azeredo Lopes, e o Chefe do Estado-maior da Armada, Almirante António Silva Ribeiro.

A fase LIVEX culminou numa operação anfíbia, de assalto a um objetivo em terra com oposição, no âmbito do processo de certificação da Força de Fuzileiros nº 1 (FFZ1). Para esta operação anfíbia, embarcou no navio-chefe o comando e estado-maior da força de desembarque, que, conjuntamente e em coordenação com o estado-maior da PRTMARFOR, asseguraram o planeamento e condução da operação anfíbia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De uma forma geral, pode-se afirmar que o PTX 17 constituiu uma excelente oportunidade de treino para todos os meios envolvidos, tendo a Marinha assinalado, uma vez mais, a importância que o treino assume na manutenção dos padrões de prontidão operacional superiormente definidos, assegurando que o empenhamento das forças e unidades para o cumprimento das tarefas e missões que venham a ser atribuídas, seja efetuado em segurança, com eficácia e de uma forma eficiente.



Colaboração do **COMANDO DA PRTMARFOR**

Notas

¹ Força Naval Portuguesa (PRTMARFOR) – É uma força operacional com elevada prontidão, à qual são atribuídas unidades navais, de fuzileiros e de mergulhadores para a execução de operações expedicionárias marítimas ou para a integração em forças operacionais conjuntas, constituindo-se como a componente naval da Força de Reação Imediata (FRI). Tem como missão garantir ações prontas de resposta militar para a defesa do território nacional e a proteção dos interesses nacionais onde tal for necessário.

² São consideradas áreas tradicionais das operações navais, a defesa aérea, a luta de superfície e antissubmarina.

³ Fase em que os diferentes meios e militares envolvidos se encontram a operar no mar, no terreno ou no teatro de operação.

GESTÃO DE RECURSOS DA PONTE

2017: O ANO DA MUDANÇA



"Tell me and I will forget, show me and I may remember, but involve me and I will understand".

Provérbio chinês

O comandante de um navio, qualquer que seja a sua missão, militar, mercante ou de recreio, tem sempre a mesma preocupação: garantir que a sua navegação decorre sem incidentes e que os seus conhecimentos e os da sua equipa, os preparativos e a partilha de informação, são suficientes para garantir o sucesso da viagem. Mas será a responsabilidade partilhada peça chave para estes navegadores?

Liderar a equipa a bordo, olhando para as necessidades de cada um e articulando-as com os objetivos operacionais atribuídos; "passar a palavra" do que é verdadeiramente importante para a guarnição, apostando na comunicação vertical e horizontal; gerir as dificuldades associadas ao aparecimento da fadiga e ao stress gerado pelas situações do dia a dia; garantir que o planeamento é do conhecimento de todos e devidamente executado; tomar, em todas as situações, decisões fundamentadas e baseadas na solução apoiada por todos e, acima de tudo, ter consciência da realidade que o rodeia, em cada momento, em todos os momentos... Estas são as preocupações do comandante do navio, seja em terra ou no mar. A garantia de chegada a bom porto e do cabal cumprimento da missão pressupõe muito mais do que conhecimentos de navegação, de operação e tática ou do funcionamento da plataforma. Garantir que os comportamentos de todos são os mais adequados, contribuir para a minimização da cadeia de erro e disponibilizar a informação que todos necessitam saber em

cada situação são tão ou mais determinantes para o sucesso da missão que os conhecimentos técnicos sobre o navio. Mas que competências são estas que o comandante do navio e os elementos da sua guarnição devem ter?

A compreensão do erro como principal responsável pela ocorrência de incidentes e/ou acidentes e os vários acidentes ocorridos nas últimas décadas (ex. falha de resposta num incêndio no Túnel da Mancha em 1996 ou o naufrágio do *Costa Concordia* em 2012) têm demonstrado que a resolução de problemas de segurança não pode assentar apenas na tecnologia ou no conhecimento técnico dos indivíduos. O fator humano é cada vez mais determinante, conforme explanado na Resolução A.850(20) da *International Maritime Organization* (IMO), a *Human Element Vision, Principles and Goals for the Organization* em que é apresentado o comprometimento da IMO em "aumentar significativamente a segurança marítima (...) abordando o fator humano para melhoria do desempenho", contribuindo para "diminuir a possibilidade de erro humano tanto quanto possível" formando quem opera em ambiente marítimo para "aumentar o seu conhecimento e consciência do impacto do fator humano em operações seguras com navios e para ajudá-los a fazer o que é correto".

O ano de 2017 assinala uma mudança de paradigma no que à certificação e treino em ambiente marítimo diz respeito. Graças às alterações à *Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers* (STCW) de 1978 introduzidas pela *STCW Convention & Code 2010 Manila Amendments* (*International Maritime Organization*, 2010), são definidos "novos requisitos para o treino da consciência do ambiente marítimo e para o treino

da liderança e do trabalho de equipa”, surgindo o treino em *Bridge Resource Management* (BRM) para a Marinha Mercante como obrigatório na certificação das suas equipas.

Mas em que consiste o BRM? O conceito de treino de equipas com vista à minimização do erro humano tem vindo a ser conseguido recorrendo, por exemplo, ao *Crew Resource Management* (CRM) focado na utilização dos recursos disponíveis (pessoas, equipamentos e informação, entre outros) e na melhoria da coordenação e do desempenho. O CRM existe desde o início dos anos 80 do século XX, tendo sido inicialmente utilizado pela *United Airlines* para treinar os seus pilotos e evoluindo depois para o treino de todos os elementos da tripulação, sejam eles da cabine ou não, com o principal pressuposto de que todos possuem não só o direito como a responsabilidade em falarem sempre que considerarem necessário, sendo os líderes treinados para encorajarem e recompensarem este tipo de comportamento. No início dos anos 90 do século XX este conceito é adaptado ao ambiente marítimo, com a IMO a introduzir o BRM definido como “a gestão efetiva e a utilização de todos os recursos, humanos e técnicos, disponíveis para a equipa da ponte, para assegurar a conclusão da viagem do navio” (Patraiko, 2014, p.2). Partindo da relação entre o comandante do navio e o piloto de barra e focando-se depois na segurança e desempenho dos marítimos, o BRM, na sua essência, engloba o processo e as práticas conducentes à utilização de toda a informação disponível e ao apoio na tomada da melhor decisão possível, identificando e mitigando os erros humanos inevitáveis antes que possam causar qualquer dano. No fundo, é uma ferramenta de atitude e comportamento colocada à disposição do comandante que, em complemento às competências técnicas, contribui para a melhor gestão e desenvolvimento do trabalho em equipa.

Nesta senda, diversas entidades têm vindo a desenvolver cursos de certificação em BRM de forma a garantir o cumprimento dos requisitos apresentados pela *STCW Convention & Code 2010 Manila Amendments*, tanto a nível nacional como internacional. Em Portugal, esta certificação pode ser conseguida na Escola Náutica Infante Dom Henrique.

E numa marinha de guerra, estará presente o BRM? Olhando para o que é feito na Marinha Portuguesa ao nível do treino de guarnições dos navios, não se estará já a trabalhar com vista ao BRM, ainda que não lhe seja atribuído esse nome? Vejamos... Todos os navios realizam os seus planos de treino com grande foco no desenvolvimento dos conhecimentos técnicos dos militares, com breves referências à liderança, comunicação, *briefing/debriefing*, planeamento de missão e distribuição de tarefas pelos elementos de cada equipa. A bordo de um navio, cada equipa é composta por dois ou mais indivíduos, que desempenham tarefas interdependentes com base no conhecimento que todos possuem, seja a equipa da ponte, do



centro de operações ou dos mastros da “Sagres”. Integrar uma guarnição é saber que se cumpre a função num ambiente de dinâmica constante, sendo que a única certeza que existe é que a solução correta pode não ser sempre única, possível ou evidente para todos os elementos. A Marinha tem à sua disposição todas as ferramentas para conseguir implementar o BRM e elevar mais ainda o padrão de desempenho dos seus navios, ainda que este não seja mandatário para uma marinha de guerra.

Mais do que uma certificação mandatária, o BRM promove o envolvimento de todos numa ótica da responsabilidade partilhada e da comunicação, tanto vertical como horizontal, tornando quase obrigatório que todos façam ouvir a sua voz, se disso depender o sucesso da equipa e da missão atribuída. Ainda que não assente nos pilares das competências técnicas, o BRM conduz à liderança de proximidade, à compreensão dos objetivos comuns e à criação de modelos mentais partilhados indispensáveis a qualquer navegador, esteja ele solitário no seu veleiro no meio de uma travessia do Oceano Atlântico ou integrado numa força naval. O BRM é mais do que um conceito ou do que três palavras: é a chave para o sucesso assente na responsabilidade individual e coletiva, em que todos têm a consciência da realidade que os rodeia e em que todos são agentes ativos para a minimização do erro humano.



Sandra Campaniço Cavaleiro
1TEN TSN-QUI

Para saber mais sobre *Bridge Resource Management*

Na Internet: International Maritime Organization – www.imo.org

HSN – University College of Southeast Norway - Curso de BRM - <https://www.usn.no/academics/find-courses/maritime-studies/bridge-resource-management-brm-according-to-stcw-2010/>

Maersk Training – Curso de BRM - <https://www.maersktraining.com/bridge-resource-management>

Em livro:

Flin, R., O'Connor, P. & Crichton, M. (2013). *Safety at the sharp end: A guide to non-technical skills*. 2nd edition. Hampshire: Ashgate

Patraiko, D. (2014). “Managing expectations” (p.2) in Ward, E. (Ed.) (2014). *Bridge Resource Management; Working as a cohesive team*. The Navigator, Issue nº 07.

OS GASTOS GLOBAIS NA DEFESA NUMA PERSPETIVA GEOPOLÍTICA

O MUNDO ESTÁ MAIS SEGURO?

Estará o mundo mais seguro? Ante a complexidade das relações entre atores regionais e globais, a par da diferença que se pode observar dentro de uma mesma região de diferentes perceções de segurança, a resposta dependerá das perspetivas de análise. Uma das perspetivas possíveis é através da observação dos gastos na defesa.

Os valores destes gastos, ainda que não sejam determinantes para uma questão tão complexa como a segurança, são geralmente indiciadores de múltiplos aspetos que a podem degradar ou melhorar. Numa perspetiva clássica, a segurança consiste em assegurar a independência, a soberania, a integridade territorial e a unidade do Estado. Outras abordagens mais abrangentes incluem adicionalmente a integridade das pessoas e dos bens; o bem-estar e a prosperidade, a liberdade de ação política dos órgãos de soberania e o regular funcionamento das instituições democráticas. Desta forma, a título de exemplo, referem-se alguns fenómenos que podem degradar a segurança: o crime organizado, o tráfico de armas, o terrorismo, a destruição de recursos naturais e conflitos armados ou não armados.

Tirando-se uma “fotografia” global dos gastos na defesa, podem-se tentar extrair algumas deduções relativamente a diversos aspetos de segurança e defesa.

Antes de aprofundar a análise, importa estabelecer, por rigor metodológico, o que se entende por gastos na defesa.

O QUE SÃO OS “GASTOS NA DEFESA” E O QUE REFLETEM?

Diferentes Estados, organismos e organizações podem contabilizar para os gastos na defesa, também chamados de despesas militares, dados divergentes.

Há a possibilidade de utilizar um menor número de dados, como por exemplo unicamente os orçamentos dos Ministérios (ou Departamentos) de Defesa, ou diferentemente, maximizar os dados e elementos que concorrem efetivamente para a componente de defesa, onde se podem incluir investimentos em investigação e desenvol-

vimento ou as atividades de organismos para-militares e de segurança.

Uma das definições, que tem sido utilizada por diversas organizações, nomeadamente o Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) tem consistido na inclusão dos seguintes gastos:

- Forças Armadas;
- Ministério da Defesa e outras agências envolvidas em projetos de defesa;
- forças para-militares treinadas e equipadas para o desempenho de operações militares;
- pessoal militar e civil;
- pensões de reforma do pessoal militar;
- serviços sociais para militares e familiares;
- operações e manutenção;
- aquisições;
- desenvolvimento e investigação;
- construção e manutenção de infraestruturas militares;
- ajuda militar (doações).

Por outro lado, não são considerados os gastos com defesa civil, desmobilização, conversão de infraestruturas de produção de armamento e despesas com destruição de armamento.

A definição utilizada pela NATO difere ligeiramente, na medida em que inclui mais alguns gastos, nomeadamente os relacionados com o desmantelamento de infraestruturas, equipamento militar e a comparticipação em infraestruturas comuns da NATO¹.

Não obstante as definições adotadas, será naturalmente imprescindível que, na comparação ou análise destes dados, se tente utilizar a mesma referência.

Daqui se pode concluir que os valores dos gastos na defesa, para um mesmo Estado podem variar substancialmente consoante as definições aplicadas.

Este valor representa, assim, a quantificação numérica do esforço monetário que um Estado despende na sua defesa, refletindo um *input* no “mecanismo de defesa”, podendo não haver uma correspondência direta no *output* ao nível de capacidades ou segurança.

Da relação entre os gastos na defesa com o Produto Interno Bruto (PIB) de um país ou o crescimento económico, pode-se inferir qual o compromisso político de um país com a defesa em relação a outras atividades do Estado, como sejam, a título de exemplo, a educação ou a saúde.

Estes valores são frequentemente utilizados em alianças de defesa, como forma de quantificar e comparar o esforço despendido pelos aliados. Uma das constatações possíveis dentro da NATO, por exemplo, é que não obstante os gastos na defesa da Turquia serem 2,5 vezes superiores aos da Grécia, representam um “esforço” de praticamente metade, em relação ao PIB dos respetivos países (dados estimados pela NATO para 2016).

Saliente-se que a decomposição do valor de gastos na defesa em componentes, como o equipamento, pessoal, infraestruturas e operações, permite depreender uma ideia aproximada do *output* do investimento na defesa.

Ainda a título de exemplo, a utilização destas componentes permite estabelecer comparações, nomeadamente entre os gastos na defesa da Bélgica que são distribuídos por 2,17% em equipamento, 80,80% em pessoal, 0,65% em infraestruturas (incluindo as comuns da NATO) e 16,38% em operação, manutenção, investigação e desenvolvimento, enquanto os do Reino Unido são distribuídos por 23,41%, 36,13%, 2,36% e 38,10% respetivamente. Como curiosidade, refere-se que os dados de Portugal são de 9,34% (equipamento), 77,98% (pessoal), 0,06% (infraestruturas) e 12,53% (operação, manutenção, investigação e desenvolvimento).

As atuais orientações da NATO são para que os seus membros despendam 2% do PIB na defesa e 20% desse valor na componente de equipamento, conforme consta na declaração da cimeira da NATO de Gales (2014).

Um valor baixo de gastos na defesa relativamente às ameaças percecionadas pode fazer comprometer o efeito dissuasor ou tornar todo o potencial de defesa muito reduzido perante ameaças iminentes. Por outro lado, um valor elevado pode levar a uma militarização, com impacto na vida económica do Estado ou indicar uma potencial ameaça causada pelo esforço de equipamento e preparação para uma eventual agressão, que poderá induzir a uma reposta dos potenciais contendores com um aumento recíproco de gastos na defesa. Estas ações, podem consubstanciar o designado “dilema de segurança” ou “espiral de segurança-insegurança”, na qual um Estado, ao aumentar a sua

capacidade de defesa, leva outros atores a reagir de forma semelhante, pois a capacidade de “dissuasão” de um Estado pode representar a “ameaça” para outro, criando tensões que podem degenerar em conflitos, ainda que nenhum deles o desejasse, explicando desta forma em parte, o fenómeno recorrente da guerra.

Uma variação acentuada e rápida dos gastos na defesa pode ser indiciador de possíveis conflitos internos ou externos.

O QUE NÃO REFLETEM OS GASTOS NA DEFESA?

Importa referir que da análise destes gastos não é possível deduzir a real capacidade de defesa de um Estado ou de uma aliança, na medida em que esta depende da eficiência do aludido “mecanismo militar”, ou seja, da transformação em *output*. Por outro lado, a alocação de investimento e recursos poderá nem sempre verificar-se em áreas que efetivamente contribuam para uma vantagem estratégica. Pode também ocorrer a situação de ter uma vantagem estratégica numa determinada envolvente, podendo perdê-la caso a envolvente se altere.

Importa também salientar que os Estados podem adaptar os dados dos gastos na defesa por forma a iludir e dissimular as suas opções estratégicas. O logro faz parte dos preceitos da guerra, conforme postulado por vários estrategistas.

Como exemplo, pode-se citar o caso da antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), para a qual não existem dados fiáveis, decorrente do sigilo que envolveu este tipo de informação. Em casos mais recentes, pode-se constatar a dissimulação feita por alguns Estados, através de vários estudos desenvolvidos por especialistas na área da defesa e segurança. Esses estudos procuram aferir o rigor dos dados apresentados por alguns Estados, através da comparação e estimativa de projetos de investimento ou aquisições conhecidas, concluindo que há várias

situações de desvalorização destes gastos.

Nesta linha, pode-se também referir o caso do Conselho Sul-americano de Defesa que visa uma maior transparência e confiança na área da defesa, tendo procurado estabelecer uma metodologia conjunta de aferição de gastos na defesa, para o caso da Argentina e Chile

Desta forma, contrariando as tendências de “matematização” da Estratégia, os gastos na defesa podem ser indicadores das tendências das capacidades de defesa e militares, porém são falíveis, na medida em que podem ser alterados e não representam uma relação direta com o *output* militar.

A PERSPETIVA GLOBAL DOS GASTOS NA DEFESA

Os gastos globais na defesa, apenas estão disponíveis após 1988, altura em que passaram a ser conhecidos os dados referentes à URSS (e posteriormente à Rússia), sendo que entre 1990 e 1992 os dados existentes são pouco rigorosos.

Conseguem-se identificar três períodos distintos: um de descida que se iniciou em 1988, e se acentuou com a queda do muro de Berlim (1989) tendo durado até ao atentado de 11 de setembro de 2001; uma posterior subida até 2011, altura da captura de Osama Bin Laden; e uma muito ligeira descida depois dessa data, a que corresponde também uma diminuição das operações militares no Iraque e Afeganistão. Estes gastos globais estão em concordância com os gastos dos Estados Unidos da América (EUA), uma vez que têm representado cerca de 40% do total, pelo que uma alteração nos gastos americanos tem um impacto substancial no valor global.

Desde 2014, os gastos globais na defesa aumentaram, no entanto, dado o curto intervalo de tempo decorrido, afigura-se não se dever afirmar que em termos globais se esteja a assistir a uma tendência consistente de incremento destes valo-

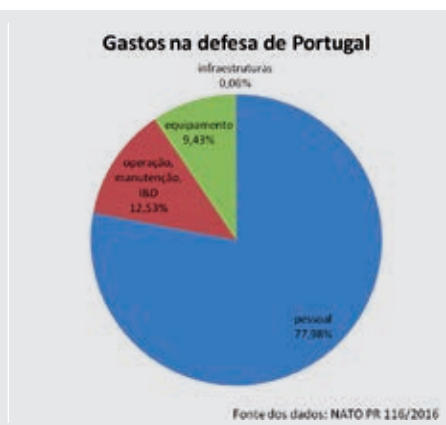
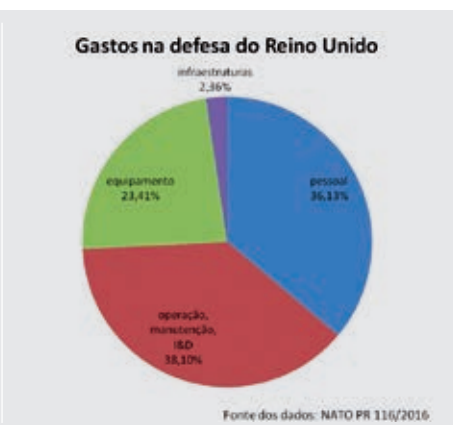
res. Acresce que o aumento dos valores dos gastos na defesa globais é inferior ao aumento do valor do PIB global, ou seja, ainda que em valor absoluto o gasto seja maior, em termos globais, os Estados estão a despendar menos dinheiro na defesa relativamente ao PIB (a estimativa para 2016 é que a relação dos gastos na defesa globais em relação ao PIB tenha sido inferior a 2%).

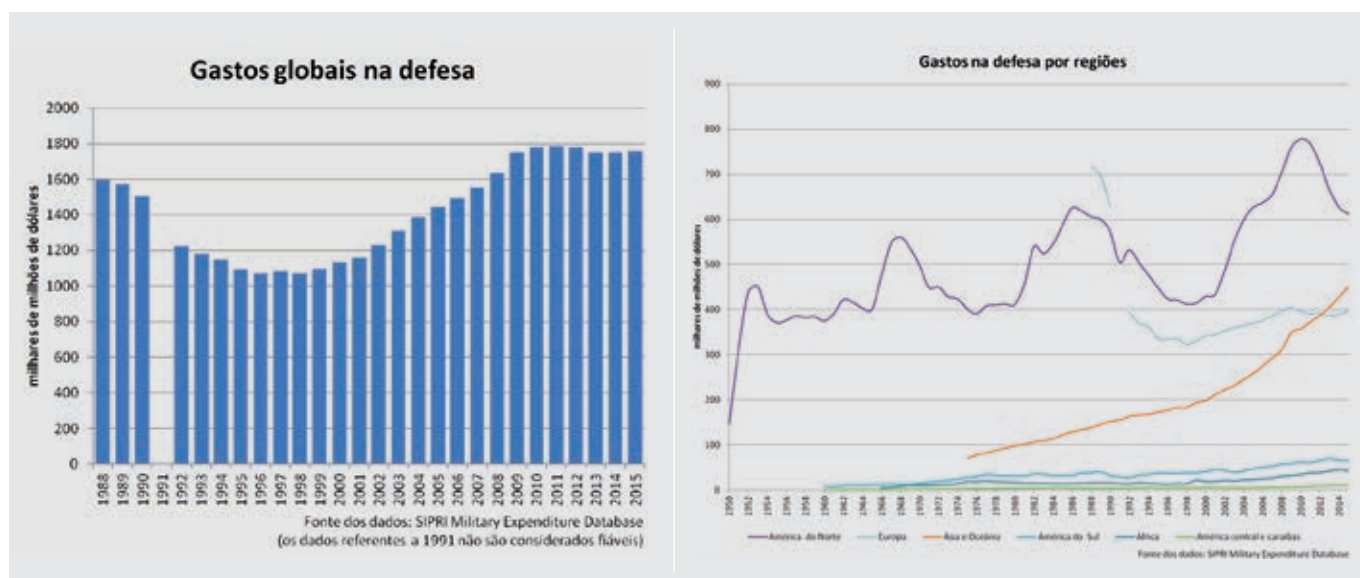
Os EUA mantêm os maiores gastos na defesa, seguidos de China, Rússia, Arábia Saudita e Reino Unido. De notar que China, Rússia e Arábia Saudita foram os países que desde 2013 mais aumentaram os gastos na defesa.

Observando os gastos por regiões, constata-se que a região da Ásia e Oceânia é a que tem apresentado de forma mais consistente um aumento dos gastos, tendo inclusivamente ultrapassado já a Europa. Em particular no sudeste asiático é onde se verifica a maior variação, em parte decorrente do aumento da tensão entre países como China, Japão, Indonésia, Vietname, Filipinas e Coreia do Norte. Nesta região e entre estes atores, há um intrincado de relações de cooperação e antagonismo, em função de diferentes questões, nomeadamente as disputas territoriais marítimas, o programa de armamento nuclear norte-coreano, o estatuto político de Taiwan ou o reequipamento e cooperação militar.

Os maiores aumentos de gastos, desde 1988, foram da China, Indonésia, Vietname, Índia, Coreia do Sul e Filipinas. Curiosamente, Taiwan tem uma variação relativamente baixa dos gastos na defesa, de aproximadamente 4% em média, desde 1998.

Refere-se que apesar de a Rússia ter sido incluída na região da Europa para efeitos de tratamento dos dados, tem também presença territorial vasta na região oriental asiática, com fronteiras terrestres e marítimas com a China, sendo naturalmente um ator muito relevante desta região.





Na Europa, a larga maioria dos Estados tem vindo a diminuir os gastos na defesa. Há no entanto exceções a esta tendência, desde 2012, nomeadamente Polónia, Alemanha, Ucrânia e Estados Bálticos. Note-se que estes países são dos que têm maior proximidade geográfica com a Rússia.

Em África, a tendência tem sido há décadas de aumento, tendo-se invertido em 2012.

No médio oriente, não obstante a falta de dados rigorosos e completos, consegue-se identificar que a Arábia Saudita está atualmente entre os países do mundo com maiores gastos na defesa (em 2015, foi o terceiro, inclusivamente à frente da Rússia) e também dos que tiveram um maior aumento.

Na América do Sul e Central, a variação dos gastos na defesa tem sido, nas últimas décadas, positiva. No entanto, desde 2014, houve uma inversão, a qual se pode atribuir em parte à redução muito substancial dos gastos da Venezuela (com corte de cerca de 64%), decorrente das dificuldades económicas sentidas.

Em síntese, da análise das variações dos gastos na defesa globais, pode-se deduzir que os elementos mais relevantes extraídos podem ser elencados nos seguintes tópicos:

DOS ATORES:

- ainda que em termos absolutos os gastos na defesa globais tenham aumentado desde 2014, tendo presente que é um período de tempo curto, e considerando que está em linha com a tendência económica global, não há uma evidência de incremento na prioridade de defesa em termos globais. No entanto, uma análise parcial permite identificar quais os Estados que alteraram a tendência e fazer um agrupamento por regiões, sobresaindo então atores e regiões que têm

uma variação substancial do *input* no investimento de defesa;

- o esforço de defesa dos EUA continua a representar quase 40% dos gastos globais, superando a soma dos 10 Estados que se seguem;
- a Rússia e os EUA são atores presentes simultaneamente na Europa e na Ásia;
- a Arábia Saudita, em termos de gastos na defesa, está a assumir-se como potência regional do médio oriente.

DAS REGIÕES:

- A região que apresentou o maior aumento nos gastos na defesa, desde 2012, foi a Ásia e Oceânia, em particular na área do sudeste asiático. Dos países que mais aumentaram os seus gastos (China, Indonésia, Filipinas, Tailândia e Vietname), salienta-se que praticamente circunscrevem o Mar da China Meridional (ou também designado Mar do Sul da China);
- As regiões que têm tido um maior aumento nos gastos na defesa, desde 2012, são a região da Ásia e Oceânia, em particular nas áreas do sudeste asiático, e a região da Europa, designadamente da Europa central (Alemanha, Polónia e Estados Bálticos) e oriental (Ucrânia);
- No caso particular da Ásia, praticamente todos os países aumentaram os seus gastos na defesa ao longo da última década (em particular, China, Filipinas, Indonésia, Mongólia e Vietname).

Não sendo possível afirmar, de forma presciente, pela simples análise destes dados, que o mundo esteja mais ou menos seguro, conseguem-se antecipar pistas que indiciam quais as potenciais regiões de tensão geopolítica e respetivos atores.

Ainda que a “matematização” da Estratégia e das Relações Internacionais não

seja uma ferramenta infalível, ajuda a compreender alguns fenómenos geopolíticos e a prever algumas tendências.

Santos Rocha
CTEN M

Nota:

¹ Conforme constante no comunicado da NATO PR/CP (2016) 116 de 4 de julho de 2016.

Notas metodológicas:

1. Dados: “SIPRI Military Expenditure Database 2016, <https://www.sipri.org/databases/milex>”.
2. O deflator utilizado pela SIPRI para conversão dos preços correntes para preços constantes foi o índice de preços no consumidor (IPC).

Bibliografia e fontes:

- Ajefu, J.B., 2015. Impact of Defence Spending on Economic Growth in Africa: The Nigerian Case. *The Journal of Developing Areas*, pp.227-244.
- Clegg, L., 2016. Contesting Sovereignty: Informal Governance and the Battle over Military Expenditure at the IMF. *Global Governance*, p.117-135.
- NATO, 2016. *Defence Expenditures of NATO Countries (2009-2016)*. Press Release (116). NATO.
- Odehnal, J., 2015. Military Expenditures and Free-Riding in NATO. *Peace Economics, Peace Science, & Public Policy*.
- Odehnal, J. & Sedlacik, M., 2015. The Demand for Military Spending in NATO Member Countries. In *Proceedings of the International Conference on Numerical Analysis and Applied Mathematics 2014*, 2015. AIP Publishing LCC.
- Ribeiro, A.S., 2010. *Teoria geral da estratégia: o essencial ao processo estatístico*. Coimbra.
- Saint-Pierre, H.L. & Junior, A.M.C.P., 2014. As medidas de confiança no Conselho de Defesa Sul-americano (CDS): análise dos gastos em Defesa (2009-2012). *Revista Brasileira de Política Internacional*, pp.22-39.
- Shah, S.A., He, C., Yu, M. & Xiaoqin, W., 2016. Government Expenditure, Defense Expenditure and Economic Growth: a Causality Analysis for BRICS. *European Journal of Economic Studies*, pp.447-58.
- SIPRI, 2016. *SIPRI Fact Sheet April 2016 - Trends in World Military Expenditure, 2015*. Stockholm International Peace Research.
- SIPRI, n.d. *SIPRI Military Expenditure Database*. [Online] Available at: <https://www.sipri.org/databases/milex> [Accessed 4 Fevereiro 2017].
- Stańczyk, K., 2014. Current Trends in World Defence Expenditure. *Revista Akademiei Fortelor Terestre*, pp.313-18.

MARINHA,

700 ANOS A SERVIR PORTUGAL NO MAR

PARTE II



Fotos Madalena94

No artigo anterior (RA nº 520/jul17) foi descrita a atividade da Marinha, desde a sua criação formal, em 1317, até à tomada de Ceuta, em 1415, primeiro passo da Expansão Portuguesa Além-Mar. A partir daí, os Portugueses iniciam um processo de descobrimento e expansão marítima, que se materializou em diversas frentes: expansão na costa marroquina, exploração da costa africana, cada vez mais para sul, e descobrimento de diversos arquipélagos atlânticos. Neste processo foi fundamental o papel do Infante D. Henrique como grande dinamizador das viagens de exploração. Graças à sua tenacidade, em 1434, Gil Eanes dobrou o Cabo Bojador, barreira física, mas também psicológica, que impedia a navegação para além desse promontório. Até final da vida do Infante, os navios portugueses chegaram praticamente até à região do Golfo da Guiné. Com a sua morte, em 1460, a expansão conheceu um período de menor atividade. Contudo, em 1469, D. Afonso V estabeleceu um contrato, por cinco anos, com um mercador de Lisboa, Fernão Gomes, que ficou com direitos exclusivos sobre o comércio nas terras até então descobertas mas também com a obrigação de anualmente explorar mais 100 léguas de costa. Fernão Gomes cumpriu esta obrigação e foi explorado praticamente todo o Golfo da Guiné, tendo os Portugueses chegado até ao Cabo de Santa Catarina, a sul do equador.

Entretanto, em 1474, o príncipe D. João II passou a dirigir as atividades relacionadas com a expansão marítima. Estabeleceu um objetivo estratégico, de atingir a Índia por via marítima, assegu-

rando o transporte por esta via das cobiçadas especiarias orientais. Para concretizar o seu projeto levou a cabo várias medidas: prosseguiu a exploração da costa africana, em busca de uma ligação com o Índico, o que Bartolomeu Dias conseguiu em 1488; enviou Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, por terra, para recolher informações sobre o comércio oriental; promoveu o desenvolvimento de técnicas de navegação adequadas para as longas viagens oceânicas, tendo sido no seu reinado que se começou a usar, sistematicamente, a navegação astronómica; e organizou viagens de exploração em alto-mar, para conhecer as condições meteorológicas predominantes no Atlântico Sul. Quando considerou que estavam reunidas as condições para a ligação marítima com o Oriente, começou a organizar a viagem, mas morreu em 1495, antes de conseguir concretizar a mesma. Dois anos depois, D. Manuel enviou uma armada de quatro navios, comandada por Vasco da Gama, tendo atingido Calecut em 20 de maio de 1498.

Retornando a Lisboa em 1499, Vasco da Gama trouxe notícias sobre o comércio de especiarias no Oriente, mas também sobre os obstáculos que tinha encontrado ao estabelecimento de relações comerciais, uma vez que tal relacionamento iria prejudicar os interesses de todos aqueles que faziam esse comércio por uma via mista, terrestre e marítima, que passava pela península arábica e pelo Mediterrâneo. D. Manuel percebeu que precisava de afirmar a posição portuguesa pela via diplomática, mas mostrando tam-

bém que dispunha de capacidade militar para impor a sua vontade pela força, caso necessário. Para tal, organizou uma armada com 13 navios, tendo atribuído o comando da mesma a Pedro Álvares Cabral. Por alturas da Páscoa de 1500, os navios de Cabral avistaram a costa brasileira, na região de Porto Seguro, tendo batizado a mesma como Terra de Vera Cruz. Uma das caravelas foi mandada regressar ao reino, a trazer a notícia, enquanto os restantes navios prosseguiram viagem para a Índia. Um forte temporal, na região do Cabo da Boa Esperança, levou ao desaparecimento de quatro navios, entre eles um que era comandado por Bartolomeu Dias, que por ironia do destino encontrou a morte na mesma região onde anos antes ele comprovou que era possível navegar até ao Índico. Cabral encontrou forte oposição, não tendo conseguido estabelecer relações com o Samorim de Calecut. Aproveitando divergências entre diversos reinos indianos, acabou por se aliar ao soberano de Cochim, rival de Calecut. Apesar dos diversos contratempos mencionados, a expedição de Cabral regressou a Lisboa com uma carga significativa de especiarias, considerando-se esta viagem como a fundadora da Carreira da Índia, que ligou regularmente Portugal ao Oriente durante alguns séculos.

As expedições de Vasco da Gama e de Pedro Álvares Cabral mostraram que Portugal precisava de garantir a supremacia naval no Oriente, se pretendia controlar o comércio das especiarias. Nos anos que se seguiram foram enviadas armadas cujo objetivo era assegurar essa hegemonia no espaço entre a costa oriental de África e a Índia, controlando as entradas do Mar Vermelho e do Golfo Pérsico. A intenção era impedir o comércio feito pelos navios muçulmanos, que transportavam as especiarias pela outra via. Esta atitude dos Portugueses suscitou oposição violenta de todos aqueles que viam ameaçados os seus lucros. Estes incluíam diversos soberanos da Índia, os Turcos e inclusivamente os Venezianos que depois faziam a distribuição das especiarias para a Europa, via Mediterrâneo. A supremacia portuguesa foi conseguida em fevereiro de 1509, na Batalha Naval de Diu. Nesta, a armada portuguesa, chefiada por D. Francisco de Almeida, assegurou o domínio total da região, em termos navais, situação que se manteve por várias décadas.

Entretanto, a expansão portuguesa continuava também para as regiões mais orientais. Em 1511, Afonso de Albuquerque conquistou Malaca, ponto estratégico que permitia controlar o acesso ao Extremo Oriente. Nos anos que se seguiram, os navios portugueses navegaram para as Molucas, importante centro de produção de especiarias, tendo igualmente tocado em Timor e chegado a portos chineses. Algumas décadas depois, em 1543, chegaram ao Japão, tendo sido estabelecida uma ligação comercial regular com este país, a qual durou alguns anos. Em pouco mais de um século, Portugal estabeleceu um império marítimo-comercial, que abrangia dois oceanos, o Atlântico e o Índico. O Pacífico era o «grande lago espanhol», de acordo com a divisão do mundo estabelecida pelo Tratado de Tordesilhas.

Ao longo do século XVI foram surgindo outros estados com interesses expansionistas, nomeadamente a França, a Inglaterra e a Holanda. A partir de 1580, com a União Ibérica, Portugal passou a participar nos conflitos em que Espanha estava envolvida. Assim, em 1588, um grande número de navios portugueses integrou a Grande Armada, enviada por Espanha para conquistar a Inglaterra, tendo-se perdido grande parte desses navios. Por outro lado, várias províncias dos Países Baixos tinham-se rebelado contra a soberania espanhola na região, num processo que levou à independência da Holanda. Os Holandeses construíram um império marítimo que passou a concorrer com Portugal em diferentes espaços, conduzindo a situações de conflito pela posse dos mesmos. Muitos dos territórios controlados pelos Portugueses passaram para mãos holandesas, tanto no Oriente (Molucas ou Malaca) como em África

(Castelo da Mina e Luanda) e no Brasil (a região de Pernambuco), para citar apenas alguns dos casos.

Com a Restauração da Independência em 1640, Portugal e Holanda aliaram-se, contra Espanha. No entanto, esta aliança apenas se aplicou na Europa. Os restantes espaços, ou ficaram para sempre perdidos para Portugal, ou foram reconquistados pela força. Destacam-se a reconquista de Luanda, em 1648, por uma armada comandada por Salvador Correia de Sá; e a de Pernambuco em 1654, para a qual foram decisivos os navios da Companhia Geral de Comércio do Brasil. Estas ações merecem especial realce pelo facto de Portugal estar particularmente preocupado com a defesa da frente terrestre europeia, contra uma possível invasão espanhola. A paz com Espanha, que pôs fim a essa ameaça, só ocorreu em 1668.



Ao longo do tempo, a Marinha continuou a ser um instrumento fundamental para assegurar a ligação entre as diferentes partes do território nacional, disperso por quatro continentes. Além disso, foi também fundamental para a afirmação de Portugal, perante a comunidade internacional. Do século XVIII realçam-se dois desses momentos de intervenção naval portuguesa, em conflitos internacionais. O primeiro ocorreu em 1717, no Mediterrâneo Oriental, junto ao Cabo Matapão. A pedido do Papa, D. João V enviou uma esquadra comandada pelo Almirante Lopo de Mendonça, que apoiou os navios de Veneza e da Ordem de Malta, contra os Turcos. Os navios portugueses participaram nos conflitos mais intensos, tendo sido fundamentais para a vitória das forças cristãs. No final do século, em 1798, uma outra esquadra, comandada pelo Marquês de Niza, deu um importante apoio aos navios de Lorde Nelson, que no Mediterrâneo combatiam contra as tropas napoleónicas. Estas últimas tinham ocupado a ilha de Malta, tendo os navios do Marquês de Niza realizado um bloqueio bastante eficaz, impedindo a navegação francesa de entrar ou sair da ilha. Desembarcou ainda tropas armadas, que ajudaram a população local a combater o invasor.

Nos séculos subsequentes, Portugal nunca mais voltou ao esplendor que tinha atingido no período dos Descobrimentos. No entanto, a Marinha continuou a marcar uma presença relevante na resolução dos conflitos em que Portugal se viu diretamente envolvido, mas também naqueles que foram considerados estratégicos para a afirmação internacional do país.



Costa Canas
CFR

100 ANOS DA AVIAÇÃO NAVAL



A Marinha celebrou no passado dia 28 de setembro os 100 anos da Aviação Naval, pois foi nesta data que, em 1917, foi promulgado o Decreto 3395 que criou o Serviço de Aviação da Armada e respetiva Escola. As comemorações incluíram uma cerimónia militar no dia 28 de setembro e, no dia 3 de outubro, uma sessão solene da Academia de Marinha e inauguração da exposição temporária sobre a Aviação Naval, ambas no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha.

CERIMÓNIA MILITAR

A cerimónia militar iniciou-se cerca das 15h00, junto ao monumento alusivo à Travessia Aérea do Atlântico Sul, entre a Torre de Belém e a doca do Bom Sucesso, o mesmo local de onde partiam os navios para as Descobertas e os hidroaviões para as grandes travessias aéreas. Concedeu-nos a honra de presidir a esta cerimónia o Presidente da República, Professor Marcelo Rebelo de Sousa. Foram também recebidos pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante Silva Ribeiro, o Ministro da Defesa Nacional, Doutor José Alberto Azeredo Lopes, o Secretário de Estado da Defesa, Dr. Marcos Perestrello e o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Teixeira Rolo. As forças em parada foram comandadas pelo CFR Matos Silva e incluíram a Banda da Armada, estandarte da Esquadilha de Helicópteros e respetiva escolta, uma companhia com militares da Esquadilha de Helicópteros, mergulhadores e unidades navais, uma companhia de Fuzileiros e uma companhia de militares da Força Aérea Portuguesa. Fundeados no Tejo, diante da tribuna e acrescentando grande valor simbólico a toda a cerimónia, estavam os NRP *Sagres*, *Álvares Cabral*, *Vasco da Gama*, *Viana do Castelo*, *Bérrio* e o NTM *Creoula*.

O Professor Marcelo Rebelo de Sousa passou revista à Guarda de Honra e dirigiu-se à tribuna onde aguardavam as diversas entidades civis e militares convidadas, assim como os antigos aviadores da Marinha ou seus familiares, dos quais não podemos deixar de mencionar o VALM Almeida d'Eça e o Comandante Roquette Ricciardi, pilotos da Aviação Naval, que, não obstante os seus 99 e 98 anos, fizeram questão de comparecer à cerimónia!

Após a leitura do Decreto de criação do Serviço e Escola de Aviação da Armada, o CMG Cyrne de Castro, antigo piloto das Forças Aeronavais, fez um discurso alusivo aos feitos e história da Aviação Naval.

Seguiu-se o discurso do Almirante CEMA e AMN, que após agradecer ao Presidente da República e restantes entidades presentes, fez uma alocução centrada na atual aviação da Marinha e no seu futuro, tendo enaltecido o acréscimo de valor operacional que os helicópteros trouxeram para a Marinha e o empenho dos atuais aviadores. O Almirante Silva Ribeiro referiu também o atual programa de modernização do Lynx, e respetivo aumento do potencial operacional e de vida útil, assim como a integração dos novos meios aéreos não tripulados na Marinha, cujo comando administrativo será da Esquadilha de Helicópteros. O Presidente da República efetuou o discurso final, tendo nele referido o apreço que o País tem pelos antigos e atuais aviadores da Marinha, relembrou a memória daqueles que perderam a vida a voar sobre o mar ao serviço da Aviação Naval, e fez a revelação inédita de que Portugal irá celebrar em conjunto com o Brasil o centenário da Travessia Aérea do Atlântico Sul.

De seguida, o Presidente da República, o Ministro da Defesa Nacional e o Almirante CEMA e AMN dirigiram-se para o monumento da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul para descerrar uma placa comemorativa e colocar uma coroa de flores, enquanto a Banda da Armada tocava a "Marcha Gago Coutinho". Foi também feita uma homenagem aos mortos da Aviação Naval, à qual se seguiu o desfile da Guarda de Honra.

O ponto alto da cerimónia acabou por ser o desfile aéreo e as demonstrações de voo. Várias foram as entidades aeronáuticas que aceitaram o convite da Marinha para se associarem às comemorações do centenário da Aviação Naval, nomeadamente a Aero Fénix, a Associação Portuguesa de Aviação Ultraleve (APAU), a Força Aérea Portuguesa (FAP) e a G Air Training Center. Assim, o desfile aéreo iniciou com uma passagem de três ultraleves de primeira geração da APAU, um dos quais, um Quicksilver anfíbio pilotado pelo Cmdt. Mesquita Rocha, efetuou uma amargem diante da tribuna, eventualmente algo que já não acontecia ali desde 1952, quando os últimos hidroaviões do Centro de Aviação Naval de Lisboa se mudaram da doca do Bom Sucesso para o Montijo. Logo a seguir, ainda da APAU, passou uma formação com sete ultraleves de última geração, incluindo um anfíbio Seamax, com o Cmdt. José Veladas aos comandos, que também destacou da formação para amargar e descolar diante da tribuna. Após os ultraleves entrou uma parelha de Chipmunks da Aero Fénix, associação que se dedica à restauração de



Fotos CAB A Evans de Pinho

aeronaves históricas. Os Comandantes José Costa e Munkelt Gonçalves mostraram que estes aviões, projetados em 1946, ainda conseguem voar com graciosidade e precisão. Após os veteranos Chipmunks entrou a patrulha Yakstars (G Air Aerobatic Team) com uma parelha de Yak52, pilotados pelos Comandantes Marinho Pereira e Jorge Fachadas, que efetuaram excelentes e impressionantes figuras acrobáticas. Seguiu-se uma passagem de um CASA C295 da FAP, e o desfile aéreo terminou com uma demonstração de voo do nosso Lynx Mk95, decorado a rigor para a ocasião, que confirmou que continua a ser um helicóptero extremamente manobrável. Houve, no entanto, dois aspetos neste desfile aéreo que passaram despercebidos à maioria, mas que devem ser referidos. O primeiro é que toda a organização deste evento aeronáutico só foi possível graças à preciosa colaboração da Força Aérea Portuguesa na coordenação do espaço aéreo e das aeronaves. O segundo aspeto é que este foi o maior desfile aéreo organizado pela Marinha, pois nem mesmo nos tempos áureos da Aviação Naval se conseguiu fazer desfilar 16 aeronaves – celebrou-se a História fazendo-se história.

SESSÃO SOLENE E EXPOSIÇÃO TEMÁTICA

As comemorações continuaram no dia 3 de outubro com uma sessão solene dedicada à Aviação Naval promovida pela Academia de Marinha e o Museu de Marinha, e inauguração da exposição temporária “100 Anos Aviação Naval”.

Presidiu à sessão solene o Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, tendo esta iniciado às 16h00 com as palavras do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu. Seguiu-se uma palestra do Académico 1TEN Gonçalves Neves sobre a criação e atividade do Centro de Aviação Marítima de Lisboa durante a Grande Guerra, uma evocação da Aviação Naval pelo Académico CMG Cyrne de Castro e uma palestra sobre a aviação da Marinha na atualidade pelo CFR Baptista Cabral, da Esquadilha de Helicópteros. Após as palavras do Diretor da Comissão Cultural de Marinha, VALM Mourão Ezequiel, teve lugar também o lançamento da reedição da “bíblia” da Aviação Naval, o livro “Quando a Marinha tinha Asas”, de Viriato Tadeu, e também o lançamento de uma obra de inéditos de Gago Coutinho, intitulada “Almirante pioneiro com alma de Tenente – Memórias de Gago Coutinho”, pelo Professor Doutor Rui Pinto.

No final, foi inaugurada a exposição temporária “100 Anos Aviação Naval”, que coloca em perspetiva estes 100 anos da Aviação na Marinha, desde a sua história, até ao contexto que vive atualmente. Esta exposição inclui vários documentos e peças históricas da aviação da Marinha, assim como vários modelos de aeronaves navais portuguesas à escala de 1/72, da autoria dos modelistas António Alves Dinis e Manuel Pinto de Moraes. Esta exposição está patente no Museu de Marinha – Pavilhão das Galeotas.



Baptista Cabral
CFR





ACADEMIA DE MARINHA

BATALHA NAVAL DO CABO MATAPÃO

Na sessão cultural de 19 de setembro da Academia de Marinha foi apresentada a comunicação “Batalha Naval do Cabo Matapão (julho 1717)”, pelo Prof. Doutor Nuno Gonçalo Freitas Monteiro, e inaugurada, na Galeria, a Exposição intitulada “Batalha Naval do Cabo Matapão. Participação da Marinha Portuguesa em 19 de julho de 1717”.

Para o orador, a participação portuguesa na Batalha Naval do Cabo Matapão concentra-se em três temas que, de forma muito clara, se cruzam nas orientações da política europeia da dinastia de Bragança depois da participação na Guerra da Sucessão de Espanha, nos equívocos internos e nos lugares de decisão política da monarquia e, por fim, nos recursos e nos legados institucionais da Marinha Portuguesa naquele contexto.

De salientar que as relações entre Portugal e a Santa Sé no tempo de D. João V e do Papa Clemente XI se enquadram no contexto do conflito otomano no Mediterrâneo, que levou à Batalha Naval do Cabo Matapão. Assim, o Papa, na tentativa de neutralizar a crescente ameaça de expansão do Império Otomano, pediu auxílio aos principais reinos cristãos da Europa. Portugal, por razões estratégicas de afirmação no panorama internacional, participou com uma esquadra comandada por Lopo Furtado de Mendonça, Conde do Rio Grande.

Esta força naval saiu no dia 15 de julho de 1716 rumo ao Mediterrâneo. Atrasada por ventos contrários e por uma escala no porto de Livorno, quando chegou a Corfu, para receber instruções, já os turcos se tinham retirado. Tal facto deveu-se, possivelmente, à derrota sofrida na frente do Danúbio perante os exércitos imperiais da Áustria, e ao conhecimento da aproximação da armada cristã. Em novembro, a armada chegou a Lisboa, sem ter entrado no conflito, mas como “singular prova de gratidão”, o Pontífice dividiu a diocese de Lisboa em oriental e ocidental, atribuindo ao arcebispo de Lisboa ocidental “o nome, título e prerrogativa de igreja patriarcal”, criando, pela bula *In supremo apostolatus solio*, de 7 de novembro de 1716, o Patriarcado de Lisboa.

Continuando as ameaças sobre as possessões de Veneza, em dezembro de 1716, voltava o Papa a escrever ao monarca português, renovando o pedido de auxílio e respondendo D. João V afirmativamente.

De novo sob as ordens do Conde do Rio Grande, a esquadra de 1717, agora com 11 navios (sete naus, dois brulotes, um transporte

e uma tartana), artilhados com 448 peças de artilharia, saiu de Lisboa a 25 de abril de 1717 com destino a Corfu, onde se reúne com as armadas de Veneza, Florença, Malta, França e dos Estados Pontifícios, constituindo assim um conjunto capaz de se opor aos turcos. O confronto e sucesso da esquadra cristã na batalha de Matapão, travada a 19 de julho de 1717, são conhecidos no *Diário*, escrito pelo capitão da nau *Nossa Senhora das Necessidades*, e ainda por diversas outras memórias.

O Comandante Saturnino Monteiro, na sua obra *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, recorda que:

“(…). Durante mais três horas a Nossa Senhora do Pilar, a Fortuna Guerreira, a Santa Rosa, a Nossa Senhora da Conceição e a Nossa Senhora da Assunção bateram-se galhardamente contra um adversário muito mais numeroso e igualmente determinado, provocando a admiração entre as guarnições dos navios que não estavam em ação. A dada altura, o conde de São Vicente, no desejo de se aproximar ainda mais do inimigo, começou a orçar, dando ideia de se querer bater sozinho com toda a armada turca! O conde de Rio Grande teve de lhe fazer sinal para regressar à formatura.

Durante esta fase da batalha, a mais intensa de todas, dada a menor distância que separava os dois adversários, é natural que tenham aumentado consideravelmente os danos e as baixas sofridos por ambos. Ao fim da tarde é muito provável que os principais navios turcos, em resultado dos dois combates que haviam travado anteriormente com os venezianos e do fogo nutrido que tinham feito durante todo o dia, já estivessem a lutar com falta de munições. O certo é que puxaram tudo para a orça e começaram a afastar-se para o mar. Aos olhos da armada cristã era como se estivessem a bater em retirada, corridos pelas quatro intrépidas naus portuguesas e pela sua companhia veneziana.”

Em meados de agosto, a Armada Portuguesa, de regresso, passando por Messina, foi alvo de enorme interesse, com festejos, todos querendo conhecer os vencedores dos Turcos, recebendo na ocasião uma carta de agradecimento do Papa. A batalha teve, sem dúvida, um papel de relevo na política externa de D. João V, com evidente prestígio da Armada Portuguesa, e projeção de Portugal na Europa.



Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**

ARMADA PORTUGUESA

NAUS

Nossa Senhora da Conceição – Comandante-Chefe Almirante Furtado de Mendonça, Conde de Rio Grande (700 praças, 78 peças)

Nossa Senhora do Pilar – Almirante Conde de S. Vicente (700 praças, 82 peças)

Nossa Senhora da Assunção – Fiscal Pedro de Sousa Castelo Branco (500 praças, 64 peças)

Nossa Senhora das Necessidades – Capitão de Mar e Guerra Gillet du Bocage (500 praças, 66 peças)

Santa Rosa – Capitão de Mar e Guerra João Baptista Rolhano (500 praças, 66 peças)

FRAGATAS

S. Lourenço – Capitão de Mar e Guerra freire de Araújo (350 praças, 56 peças)

Rainha dos Anjos – Capitão de Mar e Guerra João Pereira de A. vila (350 praças, 56 peças)

BRULOTES

Santo António de Pádua – José Jorge Matias (40 praças, 8 peças)

Santo António de Lisboa – Tomás Tolli (40 praças, 8 peças)

CHARRUAS

S. Tomás de Cantuária – Mestre Fragata António dos Santos (100 praças, 20 peças)

Tartana (?) – Mestre José Barganha (60 praças, 18 pedreiros de bronze)

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

NRP SAGRES

Presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, realizou-se no dia 17 de agosto a cerimónia de entrega de comando do NRP *Sagres*, na qual o CFR Maurício Camilo rendeu o CFR Manuel Gonçalves. Nas suas palavras de despedida, o CFR Manuel Gonçalves mencionou não só o papel preponderante que o NRP *Sagres* desempenhou no plano externo da Marinha, como embaixador itinerante de Portugal, como também a sua missão primordial, a formação dos cadetes da Escola Naval.

Prosseguiu o seu discurso agradecendo aos organismos de Marinha a sua contribuição para o cumprimento da missão do navio, bem como aos parceiros e empresas que se associaram à Marinha Portuguesa ao patrocinar e apoiar as viagens do navio. Terminou agradecendo o empenho, esforço e dedicação de toda a guarnição.

O novo Comandante, CFR Maurício Camilo, agradeceu a confiança em si depositada com a nomeação para o cargo, destacando o potencial do navio como “escola-de-mar” e divulgador de símbolos e cultura nacionais, assim como o papel relevante das parcerias com entidades civis, que permitem potenciar a utilização da *Sagres* como mostra do património e dos produtos portugueses, reforçando a imagem de Portugal no exterior. Terminou exortando a guarnição a manter o elevado nível de profissionalismo, lealdade e dedicação que sempre demonstraram, o que, aliado à união de todos, permitirá responder às dificuldades e superar os desafios que se apresentarem no futuro.

Nas suas palavras, o Comandante Naval felicitou o CFR Manuel



Gonçalves pelo sucesso do seu comando e manifestou a sua confiança ao CFR Maurício Camilo, tendo ainda sublinhado a especificidade e importância da missão da *Sagres*, bem como a relevância que as entidades externas à Marinha têm para o seu cumprimento.

O CFR António Manuel Maurício Camilo nasceu em Lisboa a 31 de dezembro de 1968, tendo entrado para a Escola Naval em 1988.

Embarcou nos NRP *Sagres* e *Schultz Xavier*, comandou o NRP *D. Jeremias* e prestou serviço no Comando Naval, antes da especialização em Navegação e Meteorologia.

Exerceu o cargo de Navegador nos NRP *Sacadura Cabral* e *Corte Real*, e de 2006 a 2009 foi imediato do NRP *Sagres*.

Em terra exerceu funções de Chefe de Divisão no Instituto Hidrográfico e de professor na Escola Naval, e frequentou os Cursos Geral e Complementar Naval de Guerra.

Ao longo da sua carreira recebeu diversos louvores e condecorações, é casado, tem uma filha e um filho e vive na Praia de Santa Cruz – Torres Vedras.

CENTRO DE COMUNICAÇÕES, DE DADOS E DE CIFRA DA MARINHA

Realizou-se no dia 12 de setembro, na sede do Centro de Comunicações, de Dados e de Cifra da Marinha (CCDCM), a cerimónia de tomada de posse do Diretor do CCDCM, CFR Oliveira Inácio. A cerimónia foi presidida pelo Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, acompanhado pelo 2º Comandante Naval, COM Oliveira e Silva, contando igualmente com a presença de antigos diretores, Oficiais Gerais e representantes de diversas entidades, militares e civis, com as quais o CCDCM mantém uma estreita ligação.

Após a leitura da ordem, o Diretor empossado usou da palavra, agradecendo a confiança em si depositada pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada para o cargo de Diretor do CCDCM, assumindo-o com orgulho e entusiasmo, e manifestando total disponibilidade, dedicação e empenho no sentido de cumprir a missão atribuída. No decorrer da sua alocução, destacou os principais desafios que pretende alcançar, contando para isso com o apoio necessário das áreas do Material, do Pessoal e das Tecnologias da Informação. A terminar, agradeceu o legado deixado pelo CMG Fialho de Jesus e a forma dedicada, planeada e pormenorizada como organizou o render do “quarto”.

Por sua vez, o Comandante Naval agradeceu os serviços prestados pelo Diretor cessante, e felicitou o novo Diretor, depositando total confiança nas suas qualidades e competências para responder às exigências e desafios do cargo.

Salientou ainda a importância da missão do CCDCM que, no âmbito da sua missão, assegura, em permanência, as comunicações entre os comandos e as forças e unidades em operações, garantido assim o exercício do seu comando e controlo.

A cerimónia terminou com um almoço no jardim do CCDCM, seguido de um brinde ao novo Diretor, ao CCDCM e à Marinha.



O CFR Paulo Jorge de Oliveira Inácio nasceu em 1966, em Almada, tendo ingressado na Escola Naval em 1986.

Especializado em Comunicações e Guerra Eletrónica, frequentou vários cursos, destacando-se o *Multinational Forces Course* na *NATO School*, o Curso Geral Naval de Guerra no Instituto Superior Naval de Guerra e o Curso de Aperfeiçoamento em Autoridade Marítima na Escola da Autoridade Marítima.

Como oficial subalterno exerceu diversas funções a bordo designadamente, no dragaminas *São Roque*, na corveta *João Coutinho*, nos patrulhas *Save* e *Zambeze* e, também, nas corvetas *Honório Barreto* e *Augusto Castilho*. Entre 1993 e 1995 comandou a lancha de fiscalização *Andorinha* e após a promoção a oficial superior, exerceu entre 2008 e 2010 o comando da corveta *João Coutinho*.

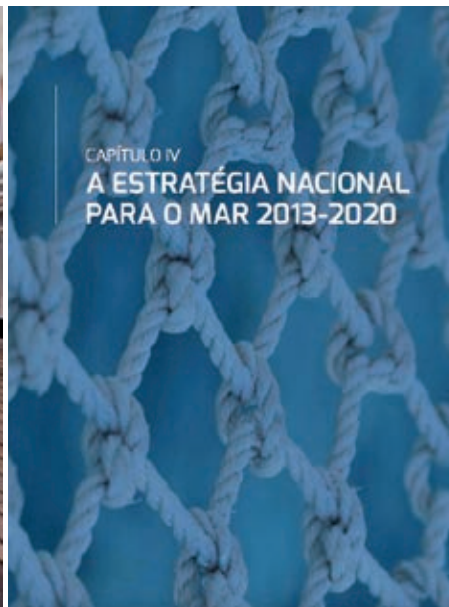
Em unidades em terra, desempenhou as funções de Ajudante de Ordens do Comandante-Chefe do Comando Regional do Atlântico Sul e Comandante Naval (1996-2000) e exerceu os cargos de Diretor da Estação Radionaval da Horta (2003-2005) e de Chefe do Departamento de Exploração (2005-2008).

Entre 2013 e 2015 exerceu os cargos de Capitão do Porto e Comandante Local da Polícia Marítima da Figueira da Foz e, posteriormente, as funções de adjunto do Diretor-geral da Autoridade Marítima (2015-2017) para as áreas dos recursos inertes, segurança balnear e património subaquático.

Ao longo da sua carreira foi agraciado com diversas condecorações, é casado e tem uma filha e um filho.

VI(R)VER O MAR

PARTE IV – (RE)APROXIMAÇÃO AO MAR. MEDIDAS NACIONAIS



Nos poucos anos que leva o séc. XXI viram já a luz quatro importantes documentos – Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos (2004); Estratégia Nacional para o Mar (ENM 2006-2016); *Hypercluster* da Economia do Mar (2009); e Estratégia Nacional para o Mar (ENM 2013-2020) – que elencam, entre outras coisas, medidas para uma reaproximação dos portugueses ao mar. Essas medidas – opções estratégicas, recomendações, propostas, planos ou programas de ação, regra geral subordinados a visões – não divergem no essencial, mas tardam em ser operacionalizadas em pleno.

O estudo elaborado pela Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO) elenca 50 medidas no âmbito do vetor ou objetivo estratégico “Valorizar a Associação de Portugal ao Oceano como Fator de Identidade”. Merece destaque a proposta de criação de um ambicioso projeto geracional de educação, sensibilização e formação em todas as matérias ligadas à problemática dos Oceanos, na senda do que fora feito aquando da realização da Exposição Mundial de Lisboa de 1998 sobre os Oceanos.

A ENM 2006-2016, elaborada pela Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, na alçada do Ministério de Estado, de Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, e assentando no relatório da CEO, foi aprovada em Conselho de Ministros a 12 de dezembro de 2006. A sua ação prioritária foi a criação da Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM) para, doravante, articular políticas, definir rumos e clarificar áreas de ação e competências na esfera dos assuntos do mar. Comporta 13 medidas associadas às ações estratégicas “Sensibilização e Mobilização da Sociedade para a Importância do Mar” e “Promoção do Ensino e Divulgação nas Escolas das Atividades Ligadas ao Mar”.

O *Hypercluster* da Economia do Mar, elaborado pela Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco Lda., sob a liderança do Prof. Dr. Ernâni Lopes, coloca na linha da frente das prioridades de atuação dois componentes que se pretendia que trabalhassem em conjunto em prol dum “mar portador de futuro e gerador de esperanças” – a Visi-

bilidade, Comunicação e Imagem/Cultura Marítima e a Produção de Pensamento Estratégico. Para se atingir tal desiderato, elenca 9 propostas de ação, com realce para a “criação de um plano sistemático de cariz educativo e formativo para recuperação e promoção da identidade marítima da sociedade portuguesa” e para o “incentivar o papel da Marinha no pensamento estratégico e na imagem e visibilidade do mar”.

A meio do período previsto para a sua execução, foi efetuada a revisão e atualização da ENM 2006-2016 pela Direção-Geral de Política do Mar (DGPM) do Ministério da Agricultura e do Mar, daí resultando a ENM 2013-2020, aprovada em Conselho de Ministros a 23 de janeiro de 2014. O seu plano de ação – o Plano Mar-Portugal (PMP) – elenca, só nas Áreas Programáticas “Educação, Ciência e Tecnologia” e “Identidade e Cultura”, um conjunto de 6 ações a desenvolver, acompanhar a execução e avaliar; a falta de algo como o PMP impedia a verificação objetiva da evolução e eficácia da ENM 2006-2016. À DGPM compete monitorizar o PMP e elaborar um relatório anual.

Para uma efetiva reaproximação dos portugueses ao mar há que contar com todas as iniciativas, alinhadas ou convergindo para objetivos consensuais bem definidos. Constatase que há organismos públicos e a própria sociedade civil a impulsionar, na medida das respetivas responsabilidades e possibilidades, a mudança da mentalidade dos portugueses relativamente à importância do mar. E na base desses impulsos parecem estar os Princípios da Literacia dos Oceanos.

A título de exemplo, vejamos o que fazem organismos dos Ministérios do Mar e da Defesa, instituições como a agência Ciência Viva (com o projeto Conhecer o Oceano) e a Fundação Oceano Azul, em prol dessa reaproximação.

A DGPM do Ministério do Mar, diretamente ou através da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), tem vindo a pôr em prática um conjunto (limitado) de Ações de Comunicação e Sensibilização para o Mar viradas para

os alunos de vários graus de ensino. Com o **Kit do Mar**, projeto educativo que recorre a fichas que permitem “trabalhar” o mar em sala de aula de forma interdisciplinar, foi possível realizar “Workshops” em Escolas – ações de formação para professores e educadores. Com o projeto **Ponte entre a Escola e a Ciência Azul** procurava-se uma integração ativa de estudantes em contextos de investigação reais através de parcerias com diferentes centros de investigação ligados ao mar. O projeto **Leva Portugal ao Mundo** permitia traçar no “Active Boat Map” rotas de navios entre Portugal e destinos em todo o mundo. O projeto **Ler+Mar** articulava a leitura e o mar de modo transversal e vertical, em parceria com o Plano Nacional de Leitura e a Aporvela.

No início deste ano escolar arrancou em 13 escolas, colégios e agrupamentos de escolas, o **Escola Azul**, um projeto conjunto da DGPM, do Oceanário e da Ciência Viva, contando com 35 parceiros ligados ao mar (estando entre eles a Autoridade Marítima Nacional e o Museu de Marinha). Este projeto não só promove a literacia do oceano como encoraja os centros escolares a trabalhar o oceano de modo estruturado, envolvendo, por exemplo, os alunos na busca de soluções para os seus problemas e criando laços entre as escolas, a comunidade local e *stakeholders* ligados ao mar.

Na área do Ministério da Defesa, a Marinha, quer diretamente quer através da Autoridade Marítima Nacional, tem vindo a levar a cabo, patrocinar e apoiar diversas atividades. Para além das Jornadas do Mar, evento bienal da Escola Naval aberto aos estudantes do ensino superior, e de regatas, a Marinha participa em “Semanas do Mar” um pouco por todo o país, abre ao público tanto os seus navios em portos nacionais, como o Museu da Marinha (com polos em Cacilhas, em Faro e no Cabo de S. Vicente), o Aquário Vasco da Gama, a Biblioteca Central de Marinha e os Faróis, promove a realização do Dia da Marinha e do Dia da Autoridade Marítima Nacional em municípios ribeirinhos e, internamente, faculta a realização de estágios não-remunerados e apronta o lugre NTM *Creoula* para o treino de mar. Há ainda unidades militares que organizam o Dia Anual da Família.

Menos conhecida, por ser uma atividade recente, mas já em velocidade de cruzeiro, temos o programa de “Cidadania Marítima”, enquadrável na área da Literacia do Oceano, promovido pela Polícia Marítima junto de escolas, comunidades costeiras, clubes, associações

de bombeiros, exposições, feiras e centros de formação de nadadores-salvadores. À base de palestras, filmes e demonstrações práticas em terra, complementado por vezes com a exposição de meios, pretende alertar os cidadãos para a necessidade do desenvolvimento de uma cultura individual e coletiva de segurança e de civismo, assim como de respeito pelo ambiente e pelos recursos costeiros e marinhos. No final de setembro contabilizavam-se já 248 ações com uma assistência rondando as 15 mil pessoas, estando previstas mais 58 ações até final do ano.

A Ciência Viva – Agência Nacional para a Cultura Científica e Tecnológica – adaptou ao sistema de ensino português os 7 Princípios da Literacia do Oceano e os respetivos Conceitos Fundamentais, procurando criar um ambiente literato nas escolas e junto dos jovens, mostrando o quão importante é ter a perceção da influência que o Oceano exerce sobre nós e de como nós o influímos, de forma a que possam um dia tomar decisões responsáveis sobre o Oceano, as suas potencialidades e os seus recursos.

Em março deste ano surgiu a Fundação Oceano Azul, do Grupo Jerónimo Martins, com o objetivo de desenvolver o conceito de “geração azul”, i.e., envolver a sociedade portuguesa em geral e as crianças inscritas nos primeiros ciclos de escolaridade em particular, nas temáticas do mar e da sua conservação, já que um “oceano saudável e produtivo é essencial ao desenvolvimento humano”. Esta é uma prova da vitalidade do setor privado nacional e da sociedade portuguesa, por vezes demasiado dependente do Estado. A Fundação é detentora da concessão do Oceanário de Lisboa, do navio de treino de mar *Santa Maria Manuela* (lugre irmão do NTM *Creoula*) e dum avultado orçamento, propondo-se fazer de Portugal um “centro de excelência da oceanografia mundial”.


Ramos Borges
CALM



MAR TERRITORIAL

PARTE 5*

A JURISDIÇÃO PENAL A BORDO DE NAVIOS ESTRANGEIROS

Já havíamos feito referência, em artigo anterior, que o quadro de intervenção de autoridades do Estado Costeiro, ou do Porto, a bordo de navios com bandeira não nacional se constitui como uma condicionante ao facto da soberania em espaços marítimos territoriais não ser de exercício pleno. Importa, pois, perceber as especificidades deste regime que consta do artigo 27º da Convenção de Montego Bay de 1982.

Em termos teóricos, aquela intervenção perante um ilícito de tipo penal que tenha sido cometido a bordo de navio está restringida a um conjunto de actuações muito precisas que as autoridades podem assumir, sendo apenas quatro as situações em que pode existir uma acção perante um navio com pavilhão não nacional: 1) se estiver em causa um ilícito criminal que tenha consequências para o Estado Costeiro; 2) se for um ilícito de uma natureza tal que perturbe a paz do Estado ou a ordem no Mar Territorial (MT); 3) se a assistência das autoridades for solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou pelo funcionário consular do Estado de Bandeira (Flag State) do navio; 4) se a intervenção for necessária para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas¹.

Esta expressão normativa, reflectida no nº 1, do artigo 27º, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), impõe, à partida, duas clarificações. A primeira, fundamental – que é sempre a título de excepção, face ao princípio do Flag State –, é que toda a intervenção das autoridades de terra só será admissível se o objectivo for salvaguardar um bem superior, designadamente no âmbito da defesa e da segurança do próprio Estado Costeiro, ou impedir a realização de um crime internacional que tenha repercussões no seu espaço soberano, em especial o tráfico de estupefacientes. Uma segunda clarificação prende-se com a ressalva da assistência das autoridades ter sido solicitada pelo capitão do navio ou por autoridades diplomáticas ou consulares do seu Estado; isto é, a salvaguarda do princípio do regime da Bandeira a bordo dos navios nela registados, uma vez que, neste caso previsto na alínea c), do nº 1, do artigo 27º, as autoridades de terra não intervêm por sua iniciativa mas apenas quando tal lhes é solicitado pela autoridade do navio ou pelas autoridades do seu Estado.

Sabemos que toda esta codificação aprovada em Montego Bay em 1982 conheceu um longo processo de discussão, acerto e progressiva alteração² e configuração de vontades e de articulados³, de que resultaram, em variadas matérias, conjuntos expressivos por vezes de difícil apreensão, facto que tem um especial impacto

em âmbitos em que a textura legal que estabelece o(s) acto(s) a executar tem que ser muito precisa. Vem isto a propósito da utilização de fórmulas demasiado amplas nas alíneas a) e b), do nº 1, do preceito, embora se entenda que a expressão da alínea b) tem como base um enquadramento prévio que consta do nº 2, do artigo 19º da Convenção. Assim, “...consequências para o Estado costeiro” pode, consoante a terminologia específica de segurança em uso em determinado Estado, ter uma conotação mais restritiva do que a que for assumida noutros ordenamentos jurídicos. Não cabe aqui desenvolver esta matéria, que exigirá adequado desenvolvimento.

Deve referir-se, contudo, que a Convenção tem, neste âmbito, e na Parte II – Mar Territorial e Zona Contígua –, dois preceitos que se constituem como a moldura de exercício dos poderes do Estado Costeiro e que, de uma forma expressiva, complementam o entendimento algo abstracto que consta da supramencionada alínea a), do nº 1, do artigo 27º; são eles o artigo 25º, sob epígrafe *Deveres de Protecção do Estado costeiro*, e o artigo 39º, que determina os *Deveres dos navios e aeronaves durante a passagem em trânsito*.

Mas vem aquela questão, igualmente, a propósito da forma como está preceituado o nº 2, do mencionado artigo 27º, e da sua relação com o estabelecido no seu nº 3. Rege o nº 2 que “*As disposições precedentes não afectam o direito do Estado costeiro de tomar as medidas autorizadas pelo seu direito interno, a fim de proceder a apresamento e investigações a bordo de navio estrangeiro que passe pelo seu mar territorial procedente de águas interiores.*”. O legislador internacional introduz no normativo dois elementos importantes: 1) o preceito salvaguarda a situação de um navio que saia das águas interiores do Estado Costeiro (do porto, por exemplo), facto que tem, desde logo, uma impli-



cação óbvia se os seus responsáveis praticaram, eventualmente, um ilícito criminal naquele espaço soberano, podendo ficar sujeitos à legislação penal do Estado do Porto⁴; 2) a ressalva de que o regime do nº 1 não é limitativo da intervenção das autoridades do Estado Costeiro, podendo estas proceder a investigações a bordo e a medidas de apresamento, o que até salvaguarda, no aplicável, uma lógica de execução de medidas cautelares.

Os nºs 3 e 4 do artigo 27º são de cariz processual, mas de extrema importância material. Com efeito, a Convenção prevê uma ressalva procedimental antes que as autoridades do Estado Costeiro possam materializar a sua intervenção a bordo.

Estatui-se no nº 3 que *“Nos casos previstos nos nºs 1 e 2, o Estado costeiro deverá, a pedido do capitão, notificar o representante diplomático ou consular do Estado de bandeira antes de tomar quaisquer medidas e facilitar o contacto entre esse representante ou funcionário e a tripulação do navio. Em caso de urgência, essa notificação poderá ser feita enquanto as medidas estiverem sendo tomadas.”* Devido à urgência de casos especiais de intervenção a bordo (sequestro de tripulante, tomada de reféns⁵, agressões físicas a oficiais, sabotagem de máquinas, e outros tipos criminais de igual gravidade), aquela comunicação que a lei estabelece é efectuada, já durante a acção das autoridades a bordo, ao cônsul da Bandeira do navio, sendo este um procedimento imprescindível uma vez que lhe estão cometidas funções de autoridade marítima.

O nº 4 introduz uma ressalva expressa quanto aos interesses da navegação, se estiver em causa a necessidade de apresamento do navio e a forma de o executar. A Convenção usa este tipo de ressalvas noutros normativos⁶, visando evitar abusos de intervenção ou acções desnecessariamente prolongadas que interfiram directamente com as obrigações mercantis de armadores, proprietários, gestores náuticos e carregadores.

O nº 5 prevê uma restrição à intervenção das autoridades do Estado Costeiro no caso de infracção penal cometida antes do navio entrar no MT; essa restrição prende-se com o facto do navio, se proceder de um porto não nacional, apenas navegar pelo MT em passagem sem entrar em águas interiores. Neste caso, a Convenção proíbe qualquer intervenção quer seja para proceder a uma investigação, quer seja com o fim de deter algum membro da tripulação. Esta matéria impõe, contudo, duas clarificações: 1) Exceptuam-se da proibição as situações em que se torna necessário aplicar o regime dos artigos 55º a 75º (Parte V), e o regime da protecção do meio marinho, enquadrado e estabelecido na Parte XII, na qual se permite a intervenção do Estado Costeiro nas águas sob sua jurisdição, consoante o tipo de ilícitos em causa; 2) Em termos de matriz aplicável, e não obstante a estatuição do nº 5, é útil ressaltar aquelas situações em que do quadro do ilícito praticado a bordo existam consequências para o espaço jurisdicional do Estado Costeiro, em especial atento o preceituado, na forma conjugada, nos artigos 33º, 73º e 292º da Convenção.

No quadro do direito interno, e em observância ao estatuído no



artigo 27º da Convenção, a reforma efectuada em 2002 no âmbito da legislação respeitante à Autoridade Marítima propiciou um conjunto normativo que reestruturou as responsabilidades da Autoridade Marítima Local (AML). Assim, define-se na alínea k), do nº 2, do artigo 13º, do Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de Março, que compete ao capitão do porto (...) *“k) Exercer a autoridade do Estado a bordo de navios ou embarcações comunitárias e estrangeiros, observados os requisitos preceituados no artigo 27º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, quando se verificarem alterações da ordem pública, ocorrência de indícios criminais ou quando os mesmos se encontrem sem capitão ou em processo de abandono.”* Usando uma lógica jurídica que articula o regime do nº 1 do mencionado artigo 27º com a necessidade de enquadrar a intervenção da AML a bordo, o legislador incluiu, ainda, a previsão de acção interventiva quando o navio estiver sem capitão ou em processo de abandono, situação que tem, num significativo número de vezes, consequências nefastas para os regimes da navegação e do porto do Estado Costeiro.



Dr. Luís da Costa Diogo
CHEFE DO GABINETE JURÍDICO DA DGAM

* A Parte 4 foi publicada na RA nº 520 de julho de 2017.

Notas

¹ Não obstante não residir nesta Convenção a regulação internacional da matéria respeitante à intervenção perante o tráfico de estupefacientes – que é enquadrada e regulada pela Convenção de Viena de 1988, aprovada pelo Decreto do Presidente nº 45/91, de 06SET –, encontramos, num conjunto relevante de preceitos, referências expressas a esta matéria; os mais significativos são precisamente esta alínea d), do nº 1, do artigo 27º, a alínea g), do nº 2, do artigo 19º e o artigo 108º.

² Ver análise evolutiva sobre a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1973-1982), em *“Direito do Mar”*, Armando Marques Guedes, 2ª Edição, COIMBRA Editora, 1998.

³ Ver desenvolvimentos em *“Direito Internacional do Mar e temas de Direito Marítimo”*, Luís da Costa Diogo e Rui Januário, ÁREAS EDITORA, 2000.

⁴ Dependendo, entre outros elementos, da aplicação das regras de direito internacional privado e do regime da qualificação do ilícito.

⁵ Na última década e meia, ocorreram pelo menos 5 situações em que estiveram em causa estes dois primeiros tipos criminais e que propiciaram uma intervenção a bordo da Autoridade Marítima, e da Polícia Marítima em particular, tendo em 3 delas a sua intervenção sido expressamente solicitada pelo capitão do navio.

⁶ Entre outros, na alínea a), do nº1, e no nº2, ambos do artigo 226º, existindo sucedâneos desta preocupação na alínea a), do nº1, do artigo 25º, e no âmbito material da Parte XII da Convenção, designadamente no final do nº3 do artigo 218º.

NOTÍCIAS

JURAMENTO DE BANDEIRA

Decorreu no dia 27 de julho, na Escola de Fuzileiros, a cerimónia de Juramento de Bandeira do Curso de Formação Básica de Praças (1ª Edição de 2017), tendo sido presidida pelo Vice-CEMA, VALM Mendes Calado.

A cerimónia do Juramento de Bandeira, na qual assumiram perante o Estandarte Nacional, como portugueses e como militares, defender a nossa Pátria, mesmo com o sacrifício da própria vida, se tanto for necessário, foi o culminar de um período de cinco semanas de formação, iniciado no dia 20 de junho de 2017, com o objetivo principal de habilitar os cidadãos com uma preparação militar geral.

Para a frequência do Curso de Formação Básica de Praças (1ª Edição de 2017), apresentaram-se na Escola de Fuzileiros 75 elementos (8 dos quais femininos), destinados a alimentar as classes de Técnicos de Armamento, Eletromecânicos, Administrativos, Condutores, Manobras, Operações, Comunicações, Taifas e Músicos. Destes, 67 formandos concluíram este período de formação com sucesso.

Durante o período de formação foram ministradas diversas temáticas, nas vertentes teóricas e práticas, que abrangem as áreas de Organização e Regulamentos, Socorrismo, Infantaria, Comunicações Internas, Armamento e Tiro e Educação Física. Foram ainda efetuadas diversas palestras que abrangeram os temas da formação cívica ou o consumo de drogas, álcool e tabaco. De referir que, no final desta formação básica, todos os formandos ficam habilitados com o Curso Básico de Socorrismo.

Atentos às mudanças conjunturais da sociedade civil e decorrente de um processo interno de análise de oportunidades de melhoria



contínua, teve lugar, em 24 de junho, o “Dia da Família”. Este dia tem como enfoque os familiares e amigos dos formandos, numa perspetiva de divulgação da instituição militar e da Escola de Fuzileiros, desmistificando a formação militar, apresentando os objetivos da formação básica de praças e as condições habitacionais, de lazer e didáticas em que vai decorrer.

No dia 31 de julho destacaram para a Escola de Tecnologias Navais todos os elementos, tendo as classes de Condutores e Músicos permanecido na Escola de Fuzileiros. Já nas diferentes escolas, iniciaram nessa data os respetivos Cursos de Formação de Praças, os quais os habilitarão com a formação específica tendo em consideração a classe a que pertencem.

Colaboração do COMANDO DO CORPO DE FUZILEIROS

II CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO DE SEGURANÇA, SAÚDE OCUPACIONAL E AMBIENTAL

Decorreu nos dias 5, 6 e 7 de julho, o SsOA 2017 – II Congresso Luso-Brasileiro de Segurança, Saúde Ocupacional e Ambiental, organizado pelo Clube de Engenharia do Brasil, Academia Brasileira de Engenharia de Segurança do Trabalho, Sociedade Brasileira de Engenharia de Segurança e a Escola Superior de Tecnologia da Saúde, do Instituto Politécnico Coimbra, a Revista Proteção (Brasil) e a Revista Segurança (Portugal).

O SsOA 2017 constituiu uma oportunidade para apresentação de trabalhos e debate por parte dos representantes da comunidade técnico-científica, autoridades governamentais e interessados nos temas da segurança, saúde ocupacional e ambiental num contexto dos países de Língua Portuguesa. A compreensão das relações existentes entre os fatores ambientais e ocupacionais e a saúde humana são um dos maiores desafios do nosso tempo. Para fazer face a este desafio, é de grande relevância uma ampla investigação, bem como a partilha de experiências, abordagens e conhecimento nos domínios da Segurança, Saúde Ocupacional e Ambiental, assim como, o desenvolvimento de parcerias para promover a cooperação entre investigadores, profissionais, políticos e estudantes de diferentes países.

A Marinha Portuguesa apresentou o Sistema de Gestão de Segurança Saúde no Trabalho e Ambiente atualmente em implementação, em conformidade com as Normas de Gestão, OSHAS 18001, ISO 9001 e 14001, destacando as diferentes fases já percorridas e os desafios para o futuro. Complementarmente foi apresentado um caso de estudo referente ao tema “A Importância da Avaliação de Riscos num Sistema de Gestão SST – aplicação prática”.

No passado dia 7 de julho, decorreu paralelamente ao Congresso,



a assembleia de fundadores da Associação de Engenharia da Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho dos países CPLP, que contou com a Ordem dos Engenheiros Técnicos de Portugal, com a Ordem dos Engenheiros de Angola, a Associação Profissional dos Engenheiros Técnicos de Angola e a Ordem dos Engenheiros Técnicos de Cabo Verde, tendo sido aprovado o logótipo da associação e a comissão instaladora, presidida por Evaldo Valadão (Bra).

Na sessão de encerramento do Congresso, o CFR EN-MEC Luís Ribeiro da Silva recebeu do presidente da Sociedade Brasileira de Engenharia de Segurança (SOBES) Eng.º Harold Stoessel Sadalla e do Presidente da Academia Brasileira de Engenharia de Segurança do Trabalho (ABEST) Eng.º Evaldo Valladão, uma Moção de Congratulação e Louvor, atribuída à Inspeção-Geral da Marinha Portuguesa.

A próxima edição do SsOA decorrerá em Cabo Verde em 2018.

"ROBOTICS EXERCISE 2017"

Decorreu de 11 a 13 de julho, na área da Base Naval de Lisboa (BNL) e do Arsenal do Alfeite, o "Robotics Exercise 2017" (REX17), sendo a quinta edição deste exercício anual.

Estes exercícios, que são promovidos pela Marinha através do seu Centro de Investigação Naval (CINAV), visam testar e demonstrar tecnologia, principalmente na área da robótica, e recolher dados para investigação científica nas áreas de interesse da Marinha.

Este exercício insere-se no esforço de abertura ao exterior e apoio à comunidade académica e empresarial que a Marinha vem prosseguindo. De facto, este exercício constitui-se quase como um festival de robótica móvel e outras áreas científicas emergentes, permitindo um contacto próximo e informal entre todos os participantes envolvidos. Para muitos investigadores trata-se do primeiro contacto direto que têm com a Marinha Portuguesa, e com o *Modus Operandi* do meio militar e operacional. Permite também que a comunidade académica e empresarial tenha acesso a meios que normalmente lhe estão vedados, como sejam instalações portuárias militares, utilização de navios e unidades de mergulhadores, contacto com a comunidade operacional, etc.

O REX é realizado ininterruptamente desde 2013, sendo que, a nível nacional, já é considerado de grande relevância pelas instituições universitárias e empresariais.

Em 2015, ano com maior número de participantes, decorreu a demonstração final da componente marítima do projeto Europeu ICARUS, que visava desenvolver tecnologia robótica para apoio a ações de busca e salvamento em caso de grandes catástrofes. O "ICARUS Sea Trials Lisbon 2015" contou com a participação de investigadores do CINAV e mais de 100 elementos externos à Marinha, oriundos de 24 universidades, centros de investigação e empresas nacionais e estrangeiras. Entre estas estão a Academia Militar Belga, que liderava o projeto, e a universidade suíça ETH de Zurique, que é uma das referências na área da robótica móvel.

Este ano, pela terceira vez, o exercício foi realizado em parceria com a Arsenal do Alfeite S.A., e decorreu nas suas instalações.



Para além dos investigadores do CINAV, o REX17 contou com a participação de mais de 20 investigadores de outras entidades de referência, nomeadamente: o Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores – Tecnologia e Ciência (INESC-TEC), o Instituto de Desenvolvimento de Novas Tecnologias da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa (UNINOVA) e a Universidade do Algarve.

Os investigadores tiveram oportunidade de testar hidrofones, fazer recolha de dados acústicos através de um DAVS (*Dual Accelerometer Vector Sensor*) montado num UUV (*Unmanned Underwater Vehicle*) ou testar USV (*Unmanned Surface Vehicles*) e UAV (*Unmanned Air Vehicles*), em concreto *hexacopters* com capacidade de amarrar.

O exercício foi considerado por todos os participantes um sucesso e uma excelente oportunidade para trabalhar em conjunto com a Marinha. Para o sucesso deste exercício foi fundamental a colaboração de todos os participantes e da Arsenal do Alfeite, S.A., da BNL e de diversas unidades navais.

INTERCÂMBIO ENTRE MARINHAS DE PORTUGAL E DO BRASIL

No período de 18 a 21 de julho, uma delegação da Marinha Portuguesa, constituída pelo maestro da Banda da Armada, CTEN Délio Gonçalves, e pelo CTEN Santos Serafim, do Estado-Maior da Armada, visitaram a companhia das bandas do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil e o polo de comunicação do Centro de Comunicação Social da Marinha do Brasil, localizados na fortaleza de São José, no Rio de Janeiro, com o objetivo de estreitar laços e potenciar trocas de experiências entre as bandas e as áreas de comunicação das duas marinhas.

A delegação portuguesa foi recebida pelo Comandante Geral da Força de Fuzileiros Navais, Almirante de Esquadra Alexandre José Barreto de Mattos, que realçou o facto das Bandas Sinfónica e Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais terem origem nos músicos da Brigada Real da Marinha Portuguesa que acompanharam a Família Real quando esta se deslocou para o Brasil, em 1807.

O programa incluiu uma visita ao Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (CIASC), localizado na Ilha do Governador, Rio de Janeiro. É nesta escola que se formam os músicos das Bandas Marcial e Sinfónica da Marinha do Brasil, tendo a comitiva sido recebida pelo Comandante do CIASC, Contra-almirante Carlos Chagas Vianna Braga.

Na visita realizada ao polo de comunicação do Centro de Comunicação Social da Marinha do Brasil, foi possível partilhar os mais recentes produtos de comunicação desenvolvidos pelas duas marinhas.



Durante este período foi possível assistir a várias demonstrações da Banda Marcial e da Banda Sinfónica da Marinha do Brasil, tendo o ponto alto da visita ocorrido no dia 21 de julho, com um concerto da Banda Sinfónica do Corpo de Fuzileiros Navais dirigido pelo maestro português, ao qual assistiram cerca de 150 fuzileiros navais da Marinha do Brasil.

Colaboração do **ESTADO-MAIOR DA ARMADA**

“É PRECISO TER GALO”

Foi exactamente esta a expressão que, na gíria das gentes do mar, e hoje em dia de uso generalizado, tem o significado de “Ter Azar”, que me veio à memória quando tomei conhecimento das circunstâncias do naufrágio ocorrido, com a nau N^a Sr^a das Relíquias, em 1587.

Como é conhecido, a quase totalidade dos naufrágios ocorridos na Carreira da Índia eram motivados pelas seguintes causas: erros de navegação, excesso ou má estiva da carga e má construção ou deficiente manutenção dos navios.

O naufrágio que hoje se vem relatar apresenta, contudo, uma causa primeira bem diferente das atrás referidas, causa essa bem insólita e julgo que só terá sucedido uma única vez, o que me levou a considerar de interesse a sua divulgação.

A nau *Relíquias* largou de Lisboa, com destino à Índia, em 11 de Abril de 1586, e na Índia foi a última das naus, da armada desse ano, a carregar, tendo-o feito em Cochim, o que acontecia geralmente quando não havia, em Goa, mais carga de especiarias para embarcar.

A partida de Cochim ocorreu no dia 4 de Janeiro de 1587, vindo a nau a naufragar pouco tempo depois de ter largado.

Na ausência de meios de conservação de alimentos, recorria-se então, com grande frequência, ao embarque de gado e aves vivos, que eram depois abatidos, à medida das necessidades, ao longo da viagem, prática esta que ainda em pleno sec. XX era utilizada¹.

Deu-se o caso que as galinhas que haviam sido embarcadas em Cochim, como mantimento, conseguiram fugir dos seus galinheiros dando origem a um grande tumulto entre os passageiros e os tripulantes, os quais, em dado momento, na sua perseguição, se deslocaram todos para o mesmo bordo, tendo a nau adornado e começado a meter água, o que, agravado pelo facto da nau não trazer

lastro embarcado, motivou o seu afundamento.

Dado que a nau se encontrava ainda muito próximo de terra, e porque o afundamento ocorreu de forma lenta, foi possível, como escreveu o autor onde se recolheu a informação, que toda a gente se conseguisse salvar; apesar disso, a totalidade dos escravos embarcados, cujo número não é referido e já se encontravam a ferro no porão, não foi objecto de qualquer tentativa de salvamento, vindo a morrer afogados².

O autor da notícia é omissos quanto ao destino das principais causadoras do acidente, mas é bem provável que não fosse totalmente idêntico ao dos escravos que iam embarcados.



Cmdt. E. Gomes

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

Notas

¹ Na *Sagres* velha, mais tarde *S. André*, ainda existia o tanque das peles, onde o abate era feito.

² O embarque de escravos a bordo era uma prática generalizada, normalmente para a execução dos trabalhos mais violentos no decurso da viagem, como era o caso das bombas de esgoto, operadas, por vezes, continuamente durante largos dias.

Fonte: “Itinerário, Viagem ou Navegação”, de Jan Huygen van Linschoten

“TRIDENTE”... A MASCOTE DO NAVIO

O “Tridente” era o nosso cão... a Mascote do NRP *S. Miguel*. Foi por mim levado para bordo com menos de 4 meses, logo no início do meu comando, mas muito rapidamente se adaptou ao navio e foi adoptado por toda a guarnição. Embora sem raça definida, assemelhava-se bastante aos *setter*, com pelo castanho avermelhado.

Tendo crescido a bordo, e conhecendo as suas patas apenas o piso metálico do navio e o chão empedrado do cais, foi extremamente curioso apreciar a sua primeira experiência no areal da praia de Porto Santo — louco de alegria, fazendo covas, saltando, ladrando e correndo desenfreadamente naquela sua nova experiência.

Funcionava como elo de ligação entre os elementos da guarnição, pois todos eram seus donos, embora manifestasse preferência por um ou outro marinheiro, dormindo à porta do seu camarote. A todos fazia companhia e de todos era objecto de brincadeira.

Circulava por todo o navio, especialmente a Ponte, onde fazia companhia ao pessoal de quarto, ou o Refeitório das Praças, mais condizente com o seu posto de “grumete honorário”. Quanto à Câmara de Oficiais, era tabu, nunca passando da porta.

Quando o navio atracava, saía de imediato a prancha indo ao cais aliviar as suas necessidades, regressando logo de seguida. Quando a navegar, ficava impaciente, só satisfazendo as suas necessidades num determinado local do convés superior menos frequentado, sob os turcos da embarcação do navio.

A navegar com algum balanço ele sofria bastante com o enjoo, mantendo-se por vezes deitado com as patas para o ar de encontro à antepara para se manter estável. Situação bem curiosa e caricata. Ao aproximar-nos de terra, que ele detectava certamente pelo cheiro, ficava de novo cheio de vida e já ladrava.

Nadando no mar também se sentia muito à vontade, e era com alegria e sem hesitações que se atirava da escada do portaló para a água, ao encontro dos seus marinheiros amigos. A todos se afeiçoou e a todos cumprimentava, sabendo distinguir bem quem pertencia ou não ao seu navio. Fazendo companhia ao cabo de quarto junto à prancha, dava alerta quando alguém se aproximava do navio, constituindo assim um bom auxiliar da guarda.

Mal atracávamos, e passada a prancha, o “Tridente” era sempre o primeiro a pôr o pé em terra e logo de seguida tratava de se aliviar fazendo as suas necessidades no cais. O pior aconteceu quando um dia, no Funchal, em vez de atracarmos ao cais, atracámos por fora ao petroleiro *S. Gabriel*. Passada que foi a prancha, como de costume o “Tridente” de imediato a passou e com enorme à-vontade apressou-se a fazer as suas necessidades... no convés do *S. Gabriel*, perante a guarnição formada e ainda em faina. E dessa vez lá tivemos que ouvir resignadamente os protestos do Imediato desse navio, o saudoso amigo Cmdt. Elói Lopes Pereira, invectivando o nosso cão pelo seu incorrecto comportamento. O “Tridente” é que teve dificuldade em compreender a sua falta!

Quando nos portos estrangeiros é que a situação se complicava, pois havia necessidade de o esconder no porão, para que a sua presença não fosse detectada e se corresse o risco de ter que o deixar em terra de quarentena, o que seria inaceitável pelo pessoal da guarnição. E por isso se verificaram várias situações complicadas, nomeadamente em Inglaterra, como nos descreve o Cmdt. Rodrigues da



A mascote do NRP *S. Miguel*.

Conceição nos Anais do Clube Militar Naval de OUT/DEZ1991.

De manhã, quando eu chegava a bordo, com o navio atracado na Doca da Marinha, nosso cais habitual, recebia à prancha os devidos cumprimentos do Imediato, Oficial de dia e restante pessoal de serviço com apito “a sentido”. Depois era a vez do “Tridente”, que respeitadamente subia as escadas comigo acompanhando-me até à porta da Camarinha, ao mesmo tempo que me ia lambendo as mãos.

Apesar de ter tantos donos a bordo, o “Tridente” nunca se esqueceu do seu primeiro dono — o Comandante —, que o levou para bordo e o deixou dormir as duas primeiras noites na casa de banho do seu camarote.

Muito mais tarde, mais de um ano depois de eu ter saído do navio, quando o *S. Miguel*, atracado na Doca da Marinha, estava entre duas missões ao Médio Oriente, envolvido na Guerra do Golfo, como única participação militar portuguesa, sob o comando do Cmdt. Rodrigues da Conceição, aproximei-me da prancha do navio para perguntar ao pessoal de serviço se estava algum oficial a bordo. A guarnição tinha entretanto mudado. Ninguém me conhecia. Eu era apenas um vulgar cidadão à paisana.

Preparava-me, pois, para me afastar quando, inesperadamente e com grande surpresa minha, o “Tridente” desceu em correria a longa escada do portaló e, aos saltos, lambidelas e uivos, veio de forma tão efusiva cumprimentar-me ao cais.

Não pude deixar de me sentir emocionado com aquela manifestação de amizade e saudade. Ninguém me reconheceu... mas o “Tridente” não me esqueceu!

Vim a saber mais tarde que, quando o navio foi abatido ao efectivo, houve vários pretendentes para levar o “Tridente” consigo.



Brito Subtil
CMG REF

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

Os fuzileiros e o médico: um autorretrato

*Aqui na orla da praia, mudo e contente do mar,
Sem nada já que me atraia, nem nada que desejar
Farei um sonho, terei meu dia, fecharei a vida,
E nunca terei agonia, pois dormirei de seguida.*

Fernando Pessoa, Poesias - Ortónimo

Cada artista, em determinada fase da vida, tem a tentação de fazer um autorretrato. Alguns ficam famosos, como é um exemplo reconhecido, o autorretrato de Van Gogh, ou alguns dos retratos de Leonardo Da Vinci. Também, ao longo dos séculos, vários escritores e poetas tiveram a ousadia de escrever sobre si próprios. E, sim, é verdade, cada artista reflete no seu trabalho muito de si próprio...

Aconteceu recentemente, na Escola de Fuzileiros, uma importante cerimónia para imposição de boinas aos novos fuzileiros navais e eu, por cortesia de um grande amigo, fui em boa hora convidado. Na verdade, desde há muito que tenho um grande respeito pelos fuzileiros. Esse respeito ficou-me gravado na alma, quando com eles partilhei algumas missões, umas em situação de proximidade, outras em lugares exóticos e longínquos, como Timor Lorosae. Estas últimas foram especialmente marcantes. Tal como ficou bem patente nas palavras, naquela cerimónia, os fuzileiros demonstraram então que são militares inteiros, imbuídos de valores humanitários raros para o tempo presente, constituindo um crédito vivo para os valores que o azul naval representou e representa.

Depois, pelo decorrer da cerimónia, pelo fluir dos acontecimentos, pelo respeito demonstrado pelos ex-fuzileiros, representados no desfile das forças em parada, e pelo profundo respeito demonstrado pelos ex-fuzileiros que partiram em missão, mas nunca regressaram, senti uma emoção profunda. Talvez todo este sentimento tenha sido potenciado – naquela luminosa manhã – pelo cheiro do mar, que a maré baixa impunha, pelos cumprimentos dos muitos fuzileiros que me reconheceram, ou muito simplesmente pelo sentimento que me perpassa, desde que estou fora da Marinha – o de que (como na poesia acima) estou na “orla da praia”, de certo modo distante e ao mesmo tempo muito perto.

Foi então, logo e ali, entre amigos, novos e velhos, entre fuzileiros, que fiz o meu autorretrato naval: pertencço ao grupo de médicos que ficou. Aqueles que, de algum modo, tal como acontece com os fuzi-

leiros, abdicaram de alguma parte de si próprios e do seu conforto pessoal, para servir.

Toda a minha vida técnico-profissional foi feita como marinheiro, porque mesmo nos meios civis, nos congressos, na faculdade, na exposição pública, todos me reconhecem como “da Marinha” e, com os anos, essa segunda pele é a minha. Também, no lugar donde hoje escrevo e medito, sinto a falta da maresia, desse Tejo, que por vezes se apresenta longínquo.... Ora deste lugar de promontório, nesta ponte de um porta-aviões ancorado, onde agora me encontro, nem sempre se percebe o caminho, nem sempre é possível antever o futuro, pois não depende apenas da bússola naval.

Percebi então que, este nevoeiro, que a mim me confunde, deve ser quase impenetrável para os médicos mais jovens, dos vários ramos, que agora partilham de certo modo o mesmo futuro. A esses, na turbulência do momento, será certamente difícil construir um conjunto de valores, um mote, digo mesmo uma “lenda pessoal”, que os ligue a um projeto comum, algo novo na história do nosso país: uma saúde militar conjunta. Deste modo de estar, da defesa dos seus valores, do apego ao seu modo de vida, da sustentação da sua “lenda”, deram (...e suspeito que darão sempre) boa conta os fuzileiros naquele dia feliz, que ficará nas suas vidas.

Ouso daqui afirmar que, do mesmo modo, enquanto não for possível afirmar um conjunto de valores, comuns a todos os médicos das Forças Armadas, que se associem à carreira médica, será muito difícil assegurar um corpo médico estável e, porque não dizê-lo, feliz e motivado. Os médicos, como qualquer ser humano, precisam de saber que estão a construir um caminho que reconhece o esforço de cada um, que premeia a dedicação, que é equilibrado e justo. Só assim, também eles, poderão manter a ligação à vida militar e aceitar construir a sua vida, a sua própria “lenda pessoal”. Os fuzileiros construíram, muitas vezes com sangue e lágrimas, a sua própria lenda. Esse conhecimento é o cimento comum que parece uni-los, com mais força que o mais forte cimento. Daí que “fuzileiro uma vez, fuzileiro para sempre” não seja um mote simples, ou um jargão repetitivo, é a força de uma vida.

Posso afirmar que saí cheio de saudades, imbuído da melancolia que os marinheiros sentem quando deixam o mar. Este sentimento parecia anunciado pelos sons, gritantes, das gaivotas e outras aves de grande porte, que demandavam a pista de lodo em Vale de Zebro, naquele dia.

Aqui, na orla desta praia, não tenho que me lamentar, a vida e a Marinha contribuíram para que eu pudesse crescer assim, com esta voz sentida, por vezes longínqua, por vezes próxima, que me trouxe a este lugar de emoções onde sempre me encontro. Uma ilha onde o azul predomina, o azul do céu e o azul do mar, entrecortados por singelas figuras camufladas, afirmativas do alto das suas boinas e das suas almas, que me honraram, hoje como ontem, com a sua amizade.

Um abraço sentido aos meus amigos fuzileiros, desse lugar de emoções e poetas, que sem autorização, ou grande mérito, amiúde visito.



CANDIDÍASE

A Candidíase é uma infecção causada por fungos do gênero *Cândida* e que pode acometer praticamente qualquer parte do corpo humano. Estes fungos são muito comuns e existem na flora intestinal habitual de cerca de 50% dos adultos jovens saudáveis, bem como na flora da orofaringe (garganta) de 30-55%. Estes fungos são considerados oportunistas porque, em condições de saúde, não causam doença mas quando o hospedeiro se encontra com a sua imunidade diminuída, provocam infecção. A infecção mais frequente é a candidíase vaginal – cerca de 75% das mulheres têm esta infecção pelo menos uma vez na vida.

CAUSAS

Os fungos *Cândida* convivem no nosso organismo em equilíbrio com as nossas defesas. Quando este equilíbrio se perde, por existir redução da imunidade do hospedeiro, estes fungos oportunistas começam a proliferar em grandes quantidades causando infecção e doença no hospedeiro. São exemplos de estado de imunodepressão a gravidez, a diabetes, a infecção por VIH/SIDA e o uso de medicamentos antibióticos, contraceptivos orais, corticoides ou de quimioterapia.

MANIFESTAÇÕES CLÍNICAS

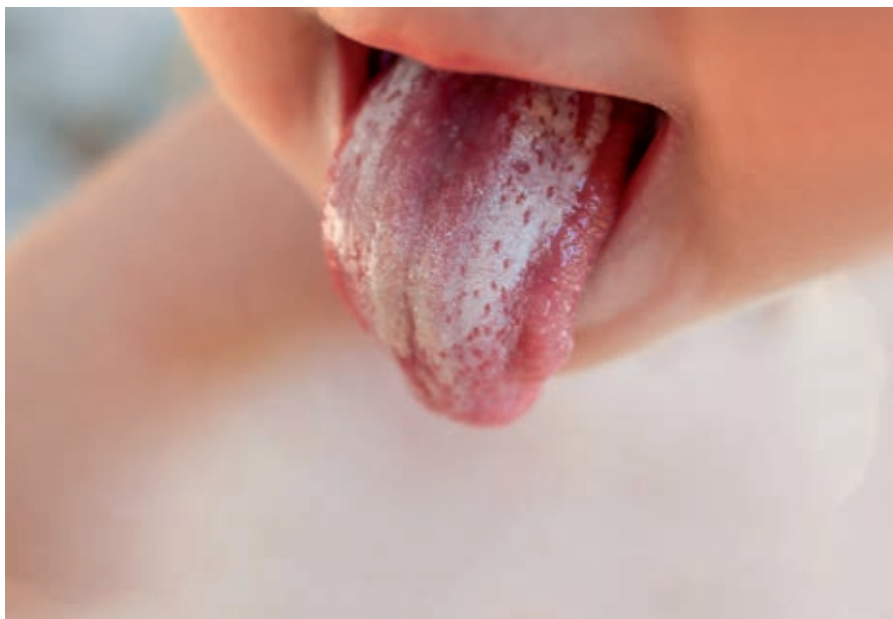
Dependendo do local onde se dá a infecção, as manifestações clínicas vão variar. Se a infecção surge na mucosa vaginal existe prurido, ardor e vermelhidão da área genital, edema dos grandes lábios vaginais e aparecimento de um corrimento vaginal branco e espesso (semelhante a queijo fresco). As relações sexuais e o urinar podem tornar-se atos dolorosos.

A infecção genital masculina pode não dar sintomas mas, quando existem, os mais frequentes são a irritação e a dor na glândula e prepúcio, sobretudo após as relações sexuais, podendo estes apresentar uma cor avermelhada e estarem cobertos por uma secreção esbranquiçada.

Quando a doença afeta a boca é denominada de candidíase oral, popularmente conhecida como “sapinhos”. Surge principalmente em crianças. Os sintomas são a dor e vermelhidão da mucosa oral, podendo também existir placas brancas na língua ou noutras partes da boca. Habitualmente há dificuldade em engolir por dor, prejudicando a alimentação.

A candidíase na pele manifesta-se pela presença de uma erupção que causa prurido, com formação de vesículas. Quando essas vesículas infetam ficam preenchidas com pus.

Podem também existir formas de infecção respiratória, urinária, hepática, gastroenterológica, bem como as formas raras de infecção invasiva – onde diversos órgãos podem ser



afetados em simultâneo (incluindo o coração, cérebro, olhos, ossos e articulações).

DIAGNÓSTICO

O diagnóstico é essencialmente clínico, em consulta médica, e pode ser confirmado laboratorialmente por exame microscópico. A presença de hifas e leveduras observadas ao microscópio é diagnóstica, assim como a cultura com crescimento do fungo, embora ambas não tenham uma sensibilidade muito elevada.

Em função das localizações da candidíase, poderão ser solicitados outros tipos de meios complementares de diagnóstico que permitirão uma melhor caracterização da gravidade da infecção.

TRATAMENTO

Todo o tratamento deve ser indicado por um especialista, pois cada doença tem o seu tratamento dirigido.

No caso das infecções genitais é recomendado o uso de antifúngicos por via oral, além da utilização de creme de uso tópico. Deve ser tratado o doente e também o parceiro sexual. Também são recomendadas medidas simples: evitar roupas apertadas

e fatos de banho molhados, roupa interior deve ser de algodão e nunca de licra, não usar sabonetes perfumados ou fazer duches vaginais (alteram a flora vaginal) e deve ser usado preservativo nas relações sexuais durante todo o período de tratamento. É comum encontrar na internet informações de “tratamentos caseiros” como banhos de assento com água morna, cebola, vinagre, iogurte natural, óleo de coco e até mesmo alho para curar o prurido genital e o corrimento. Obviamente que isso são medidas inadequadas e sem qualquer eficácia comprovada cientificamente.

Nas infecções orais o tratamento com antifúngicos de aplicação tópica é geralmente eficaz. A dieta nesses períodos deve ser líquida/mole e tendencialmente fria. A higiene oral deve ser reforçada e, se possível, fazer bochechos com clorexidina.

Nos casos resistentes ou nas formas graves de infecção por *Cândida* pode haver necessidade do doente ser internado e efetuar medicação antifúngica por via endovenosa.



Ana Cristina Pratas

1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

DESPORTO

INTERCÂMBIOS DESPORTIVOS COM NAVIOS ESTRANGEIROS

Nos meses de junho, agosto e outubro realizaram-se três intercâmbios desportivos nas modalidades de Voleibol e Futebol de 11, entre uma equipa representativa da Marinha e as guarnições do navio USS *James E. Williams* (EUA), Navio-escola *Mircea*

(Roménia) e o navio HMS *Gladan* (Suécia). Os jogos decorreram sem incidentes e com elevado desportivismo entre os participantes, contribuindo para o fortalecimento das relações entre a Marinha portuguesa e as Marinhas de países aliados e amigos.



Participantes no jogo de Voleibol (navio americano)



Participantes no jogo de Futebol 11 (navio romeno)

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE BASQUETEBOL PREPARA EUROPEU NO CEFA

Entre os dias 3 e 15 de julho, o CEFA disponibilizou à Federação Portuguesa de Basquetebol as suas instalações para a realização de um estágio de preparação da Seleção Nacional Sub-16 masculina (jovens nascidos entre 2001 e 2002) para a

participação no Campeonato Europeu que se realizará entre 11 e 20 de agosto em Sófia (Bulgária). A equipa ficou alojada nas camaratas da BNL, realizando treinos bi-diários no pavilhão do CEFA.

“MARINHEIRO POR 5 DIAS”

Durante 5 dias a Marinha, em parceria com União das Freguesias de Almada, Cova da Piedade, Pragal e Cacilhas, promoveu o projeto *Marinheiro por 5 dias* destinado aos jovens residentes/alunos das escolas destas freguesias, como resposta à ocupação de tempos livres durante as interrupções escolares. À semelhança de anos passados, a 6ª edição realizada entre 24 e 28 de julho contou com o apoio do CEFA enquanto responsável pela dinamização das atividades *Técnicas de Salvamento aquático* e *Peddy Paper em Orientação*.



55º CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM MONITOR DE EDUCAÇÃO FÍSICA

No dia 18 de setembro iniciou-se o 55º Curso de Especialização em Monitor de Educação Física, frequentado por 14 formandos oriundos da Marinha, da Força Aérea e da Polícia de Segurança Pública. Inserido no PAFM I, este curso de especialização tem a duração de 185 dias úteis e uma carga horária de 1110 horas. A principal finalidade é a de habilitar os formandos com as competências necessárias ao desempenho das funções de Monitor de Educação Física, sendo ministrados conteúdos técnico-pedagógicos nas áreas da atividade física e desportiva, bem como na área do salvamento humano no meio aquático.



NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CMG Carlos Osvaldo Rodrigues Campos, Chefe do Departamento Marítimo do Norte.

RESERVA

• CALM EMQ José Luís Garcia Belo • CMOR CM Luís Carlos Cordeiro da Cunha Soares • CMOR CCT José Manuel Ferreira Cardoso.

REFORMA

• VALM Agostinho Ramos da Silva • CALM José Ribeiro da Silva Campos • CMG FZ Abel de Sousa Ribeiro • CMG M Raúl Manuel Mendes Dionísio • CMG M João António da Cruz Rodrigues Gonçalves • CMG M Fernando José Massa Madeira Proença Nunes • CFR OT David Gomes de Aguiar • CTEN SEP José Sevivas Marracho • 1TEN STH José Tomás Bento Grazina Martinho • 1TEN STH Francisco Manuel Conduto Pereira • SMOR SE Francisco António Afonso • SMOR FZ João Manuel Patrício • SMOR CE Carlos Alberto Gonçalves • SCH A Valentim Veríssimo Fernandes • SCH A Manuel António David • SCH L Jorge Manuel da Rocha Jacinto • SCH H Joaquim Manuel Freire Gomes • SAJ TF Fernando da Silva Rodrigues • SAJ E Januário Joaquim Grilo Batista Fernandes • SAJ C José Maria da Silva Miguel • SAJ MQ Paulo Jorge Martins Rito • SAJ R António Acácio da Nova Cunha e Costa Ferreira • SAJ MQ João Eduardo Lopes Franco • SAJ L Francisco Manuel de Lemos Burrica • SAJ CM Manuel da Graça Pereira • SAJ A Francisco Joaquim Maurício Madriana • 1SAR CM Amadeu Medley Gonçalves • 1SAR CM José Manuel Martins Pereira • CAB L Joaquim António Amarante Cananão • CAB CM Orlando Francisco da Conceição • CAB M Carlos Alberto Guerreiro Albino • CAB A Manuel Vieira

Pinheiro • CAB M José Manuel Martins Pascoal • CAB CM Carlos António Ferreira Gomes • CAB CCT António José dos Santos Nunes • CAB FZ Manuel António Pereira de Araújo • CAB CRO António Manuel Palma dos Santos • CAB CM João Carlos da Silva Gomes • CAB M Ricardo Jorge Albuquerque e Costa.

FALECIDOS

• 79743 VALM AN REF Alfredo de Oliveira • 14450 CMG M REF Manuel Jorge Marques Freire Bandeira Duarte • 60254 CMG MN REF César dos Santos Augusto Vieira • 1050 CTEN M REF Mário Fernandes de Oliveira • 331845 1TEN OTS REF Marciano Martins da Silveira • 162044 SCH E REF Amândio Teixeira Matias • 424156 SAJ T REF Armindo Ferreira Pato • 507358 SAJ E REF Manuel Faustino de Sousa • 573759 SAJ FZ REF António Manuel Prata Pinto • 428956 SAJ CM REF António Francisco Coelho Baião • 108980 SAJ R RES Acácio Moraes Ramos • 29666 SAJ L REF João dos Santos Alves Paixão • 117965 2SAR GRAD FZ REF Ricardo Coelho da Piedade • 769261 SAJ A Carlos Agreira Matias • 198248 1SAR A REF João Martins Sebastião • 299647 1SAR A REF Acácio Ferreira • 597459 1SAR L Esmeraldo Tavares da Conceição • 167069 1SAR TF REF António Joaquim Piçarra Foge • 533658 1SAR L REF José Duarte • 503558 1SAR CM REF Avelino Leal da Costa • 533658 1SAR L José Duarte • 136645 CAB A REF Jaime dos Reis Silva • 231649 CAB A REF Elisiário Pereira Henriques • 1102763 CAB FZ REF Manuel Gonçalves Vieira • 256788 CAB L ATI João Manuel Pedras Paulino • 82377 CAB FZQ REF César Afonso Serra Gonçalves • 34001481 MAQ CHEFE QPMM APO Manuel Joaquim Messtre Gomes • 36003347 FAROL CHEFE QPMM APO Mário Inácio Nugas • 36013772 FAROL CHEFE QPMM APO António Lourenço dos Santos Reis.

CONVÍVIOS

2ª INCORPORAÇÃO DE 1997 | 20º ANIVERSÁRIO

Realizou-se no passado dia 24 de junho o almoço comemorativo do 20º aniversário da 2ª incorporação de 1997.

O convívio, onde muitas histórias de experiências vividas foram contadas, decorreu em ambiente de muita animação, companheirismo e amizade, evidenciando o reencontro e reforço dos laços de amizade e o reconhecimento do orgulho pelo ingresso na Marinha Portuguesa.

Partindo do bolo alusivo ao aniversário, ficou a promessa de novo encontro.



INCORPORAÇÕES DE 1985 | 32º ANIVERSÁRIO

Realizou-se no passado dia 15 de julho, na Base Naval de Lisboa (BNL), um almoço-convívio comemorativo do 32º aniversário das incorporações de 1985.

O programa iniciou-se com uma visita a duas unidades navais, nomeadamente o NRP *D. Francisco de Almeida* e o NRP *Álvares Cabral*. Seguiu-se um almoço na Messe de Sargentos da BNL, que decorreu em ambiente de confraternização e sã camaradagem.

A organização agradece à Marinha a forma calorosa como acolheu o grupo.





SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE FARO



José Calveta

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de azul com estrela de seis pontas de prata, carregada com âncora de azul, entre dois hipocampos de ouro em cortesia e em chefe três vieiras do mesmo, alinhadas em faixa. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, "COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE FARO".

SIMBOLOGIA

O hipocampo é o símbolo da Ria Formosa. Conjuntamente com as vieiras, simbolizam as múltiplas espécies que a reserva natural da Ria Formosa procura preservar. A estrela de seis pontas é um elemento associado às forças policiais, considerado um guia para a ação e repositório de nobreza. A âncora alude à maritimidade e é sinónimo de constância, segurança e firmeza.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DO DOURO



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de ouro com dragão de negro, lampassado de vermelho e realçado de ouro, segurando nas garras um croque de vermelho, acantonado de duas estrelas de seis pontas de azul em chefe, carregadas com âncora de prata. Coronei naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, "COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DO DOURO".

SIMBOLOGIA

O dragão de negro corresponde ao timbre do antigo brasão de armas da cidade do Porto, concedido em 1837. A estrela de seis pontas é um elemento associado às forças policiais, considerado um guia para a ação e repositório de nobreza. A âncora alude à maritimidade e é sinónimo de constância, segurança e firmeza.