

Nº 556 • ANO L
NOVEMBRO 2020 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**

An aerial photograph of the ocean. In the upper right, a large, dark submarine is visible, angled towards the top right. Below it and to the right is a smaller, white inflatable boat with several people on board. In the lower left, a diver in an orange suit is seen from above, surrounded by a circular splash of white water. The water is a deep teal color with white foam from the splash and boat.

ASCENSÃO LIVRE – ESCAPEX 20

NRP TRIDENTE

TIMOR-LESTE
CFNL

A HIDROGRAFIA
NA MARINHA
200 ANOS

COMISSÃO DE DEFESA
NACIONAL VISITOU O
MUSEU DE MARINHA

Quarta de Véspera



A Revista da Armada associa-se às comemorações dos 60 anos do Instituto Hidrográfico com o presente grafismo que inclui vários navios oceanográficos e hidrográficos que serviram a Marinha nos séculos XX e XXI.



NRP 5 de outubro (1912-1937), ex-SS *Banshee*, ex-iate real *Amélia IV*.

A-525



NRP *Almirante Lacerda* (1946-1975), ex-HMS *Caraguet*.

A-526



NRP *Afonso de Albuquerque* (1966-1983), ex-HMS *Dalrymple*.

A-527



NRP *Almeida Carvalho* (1972-2006), ex-USNS *Kellar*.

A-523



NRP *Gago Coutinho* (desde 1999), ex-USNS *Assurance*.

SUMÁRIO

02	Quarto de Vigia
04	COVID-19 e a resiliência
06	ESCAPEX 20
10	Destacamento de Mergulhadores Sapadores Nº 1 e Nº 2 47 anos ao serviço de Portugal
16	Os 60 Anos do Instituto Hidrográfico
21	Kidu Butai
22	Academia de Marinha
24	Algumas reflexões sobre a primeira Viagem de Circum-Navegação
28	Direito do Mar e Direito Marítimo (28)
30	Vigia da História (121)
31	Estórias (64)
32	Saúde para Todos (80)
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais
35	Naus de Pedra em Lisboa
CC	Naus de Pedra em Lisboa

TIMOR-LESTE. COMPONENTE DA FORÇA NAVAL LIGEIRA **13**



17 A HIDROGRAFIA NA MARINHA NOS ÚLTIMOS DOIS SÉCULOS



COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL VISITOU O MUSEU DE MARINHA **27**



Capa

Treino de escape de submarino acidentado pelo método de ascensão livre.

Foto: CMG Farinha Alves

Composição: CTEN TSN-DSG Nobre Rodrigues



Revista da ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 556 / Ano L
Novembro 2020

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

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SCH M João Luís Duarte Carvalho

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

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

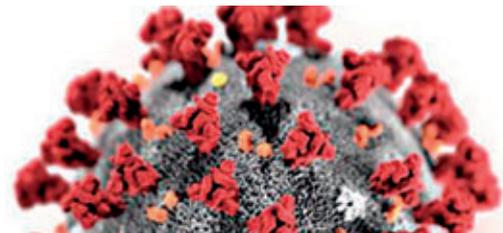
Estatuto Editorial
www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx

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

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

Tiragem média mensal:
3800 exemplares

COVID-19 E A RESILIÊNCIA



“A crisis is a terrible thing to waste”, Paul Romer

No artigo do mês passado, constatou-se que as ameaças híbridas se têm intensificado durante a corrente pandemia. Como estas visam desgastar e enfraquecer as sociedades, física e psicologicamente, mantendo o nível de atuação abaixo do limiar do conflito, concluiu-se que as ameaças híbridas são, de certa forma, *a continuação da guerra por outros meios*, invertendo, assim, a máxima Clausewitziana de que a guerra é *a continuação da política por outros meios*.

Interessantemente, as ameaças híbridas convocam outro conceito do grande estrategista alemão: o da trindade da guerra. Com efeito, Clausewitz via a guerra como uma “maravilhosa trindade” constituída por três elementos:

- (1) a **paixão**,
- (2) as **probabilidades**, e
- (3) a **razão**.

Segundo Clausewitz o primeiro elemento está ligado à **população** (cuja **paixão** sustenta as guerras), o segundo às **forças armadas** (que procuram, com a sua competência, explorar todas as **probabilidades** em seu favor) e o terceiro ao **governo** (que procura, de forma **racional**, que a guerra tenha um objetivo ou um propósito).

Ao longo da história militar, a maioria dos conflitos envolveu, sobretudo, os **governos** e as **forças armadas**, sendo que apenas nas guerras de grande envergadura a **população** foi mais diretamente envolvida.

Já no caso das ameaças híbridas, a **população** é exatamente o alvo primário, procurando-se afetar a sua coesão e unidade, bem como a sua confiança no **governo**. Verifica-se, até, a singularidade de que as

ameaças híbridas procuram excluir deliberadamente o envolvimento das **forças armadas**, mantendo a confrontação abaixo do limiar do conflito e fazendo-a incidir em áreas que não se enquadram nos domínios militares tradicionais.

De facto, o objetivo principal dos atores híbridos consiste em afetar a vontade da **população** e a credibilidade do **governo**, causando um desgaste cumulativo nos pilares da sociedade, minando a coesão social e dificultando o desenvolvimento económico e o bem-estar. Dessa forma, a resposta às ameaças híbridas passa por aumentar a capacidade de absorver choques e de recuperar rapidamente – ou seja, passa por aumentar a **resiliência nacional**.

A resiliência é a capacidade de uma sociedade para resistir e recuperar com facilidade de choques que causem grande impacto, como ataques armados ou híbridos, calamidades (sismos, cheias, incêndios ou riscos biológicos) ou falhas de infraestruturas críticas. A resiliência de um país assenta em dois pilares essenciais:

- **Preparação do setor civil** (designada em inglês como *civil preparedness* e em francês como *préparation du secteur civil*), que consiste na capacidade de assegurar a continuidade das funções essenciais do Estado, em tempo de paz ou de crise; e
- **Capacidade militar, i.e.**, capacidade de aguentar e de ultrapassar choques estratégicos que afetem, de forma crítica, a capacidade de conduzir operações militares com sucesso.

Na NATO, o conceito de resiliência surgiu pela primeira vez, de forma pública, na cimeira de Varsóvia, em 2016, tanto no

comunicado oficial, como num documento específico subscrito pelos chefes de Estado e de Governo, intitulado precisamente *Compromisso para melhorar a resiliência*. Nesses documentos, reconhece-se que a resiliência é a base de uma dissuasão e de uma defesa credíveis, salientando-se a sua importância perante ciberataques ou ataques terroristas, sobretudo quando integrados em contextos híbridos. Importa referir que a resiliência se enquadra no art.º 3.º do Tratado de Washington, que estabelece que os aliados “manterão e desenvolverão, [...] tanto individualmente como em conjunto, [...] a sua capacidade individual e colectiva para resistir a um ataque armado”. Neste quadro, a NATO definiu sete requisitos base da resiliência de cada país, identificados na tabela que acompanha este artigo.

Relativamente à UE, esta desenvolveu o seu conceito de resiliência em paralelo com o de ameaças híbridas e como resposta a estas. Assim, o *Quadro comum em matéria de luta contra as ameaças híbridas – Uma resposta da União Europeia*, aprovado em abril de 2016, identificou os seguintes eixos de atuação, no âmbito da resiliência:

- Proteção das infraestruturas críticas, nomeadamente redes de energia, transportes, cadeias de abastecimento e infraestruturas espaciais;
- Proteção das capacidades de defesa;
- Proteção da saúde pública e da segurança dos alimentos; e
- Proteção da componente cibernética dos sistemas industrial, energético, financeiro e de transportes.



Módulo Sanitário, montado no Campus de Saúde Militar. As capacidades sanitárias das Forças Armadas contribuem para o 5.º requisito base da resiliência nacional.

Durante o período crítico do combate à pandemia, as Forças Armadas Portuguesas apoiaram muito ativamente as estruturas de saúde pública e de proteção civil, contribuindo para o 5.º requisito base da resiliência (*Capacidade para lidar com baixas em massa*), através de: acolhimento e tratamento de idosos provenientes de lares onde havia infeções e de doentes infetados provenientes de hospitais civis; edificação de hospitais de campanha, postos médicos avançados e centros de acolhimento; produção de gel desinfetante; processamento de testes à COVID-19; alojamento de profissionais de saúde civis em unidades militares; gestão da reserva estratégica de medicamentos e de outro material sanitário; armazenamento e gestão do material doado ao Serviço Nacional de Saúde; transporte de material sanitário para as ilhas; descontaminação de viaturas de emergência médica e de infraestruturas, como centros de saúde, lares e escolas; e desenvolvimento de projetos de inovação relacionados com equipamento e material sanitário. Além disso, as Forças Armadas deram um contributo para o 1.º requisito base da resiliência: *Continuidade governativa* (através da assessoria aos Secretários de Estado nomeados para coordenar regionalmente o combate à pandemia e da disponibilização de infraestruturas para operação de órgãos do governo, em caso de necessidade), para o 4.º requisito base: *Abastecimento resiliente de alimentação e de água* (através do fornecimento de alimentação a pessoas sem-abrigo e do transporte de bens alimentares entre o continente e os arquipélagos) e para o 7.º requisito base: *Sistemas de transportes civis resilientes* (através do repatriamento de cidadãos nacionais e do transporte de doentes e de carga entre o continente e os arquipélagos e, também, inter-ilhas). Estas foram as vertentes da resiliência em que, durante a crise em apreço, o país necessitou do apoio das suas Forças Armadas, mas estas possuem capacidades – nomeadamente em termos de apoio militar de emergência, engenharia militar, transporte estratégico, mobilidade militar, apoio médico-sanitário, ciberdefesa e comunicação estratégica – que lhes permitem dar um contributo efetivo para todo o espectro da resiliência nacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como se percebeu e conforme decorre das sistematizações da NATO e da UE, a resiliência extravasa largamente a componente militar, assentando num conjunto de capacidades civis críticas, que é necessário manter e proteger (a par das capacidades militares), tais como redes de transportes,

REQUISITOS BASE DA RESILIÊNCIA	
1) Continuidade governativa	Manter, em permanência, a capacidade de tomar decisões, comunicá-las e aplicá-las.
2) Abastecimento resiliente de energia	Assegurar que o abastecimento de energia – incluindo a(s) rede(s) elétrica(s) nacional(is) – é seguro.
3) Capacidade para lidar com movimentos de pessoas em larga escala	Garantir a capacidade de lidar de forma efetiva com o movimento não controlado de pessoas em larga escala (mais de 2% da população).
4) Abastecimento resiliente de alimentação e de água	Assegurar que o abastecimento é suficiente para civis e militares e está protegido contra interrupção ou sabotagem.
5) Capacidade para lidar com baixas em massa	Assegurar que os sistemas de saúde conseguem lidar com as situações mais exigentes, em que pode haver pressão simultânea sobre as capacidades sanitárias civis e militares.
6) Serviços de comunicações civis resilientes	Assegurar que as telecomunicações e redes cibernéticas (incluindo 5G) se mantêm funcionais, mesmo em condições exigentes e sob ataque.
7) Sistemas de transportes civis resilientes	Assegurar que as forças militares podem movimentar-se rapidamente e que as redes de transportes civis permanecem funcionais, mesmo sob pressão ou ataque.

de energia, de telecomunicações ou de abastecimento de água e alimentos. Assim, as Forças Armadas devem, não só incrementar a *capacidade militar* neste âmbito, como também colaborar na resiliência nacional, no seu todo, fortalecendo o seu contributo para a *preparação do setor civil*. Daqui resultam três linhas de ação importantes para o futuro das Forças Armadas:

- Aumentar a coordenação com os outros atores que contribuem para a resposta nacional a ameaças híbridas, incluindo:
 - Entidades estatais, como o Sistema de Informações da República Portuguesa, as Forças e Serviços de Segurança, a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, o Centro Nacional de Cibersegurança ou o Serviço Nacional de Saúde, entre outros;
 - Setor privado, especialmente nas áreas das telecomunicações, do transporte e da energia; e
 - Academia, sobretudo na área da cibersegurança.
- Ajustar as estratégias relativas à edificação, estruturação e emprego dos meios militares. Assim, no domínio genético, é necessário avaliar a necessidade de edificar novas capacidades ou de adaptar algumas das existentes. No plano estrutural, importa adotar modelos de organização mais ágeis e mais resilientes, baseados em conceitos como o *Agile* ou a *Smart Simplicity*, facilitadores da adaptação e da reconfiguração rápida. No âmbito operacional, urge incrementar o treino e o empenhamento interagências, de forma a permitir uma colaboração mais efetiva na resposta a ataques híbridos.
- Articular estratégias e modelos de atuação com as organizações internacionais, nomeadamente com a ONU

(que tem um papel fundamental na gestão de crises globais), com a NATO (com a qual Portugal se comprometeu a cumprir os requisitos base da resiliência) e com a UE (particularmente indicada para lidar com o setor civil, que suporta boa parte dos requisitos base da resiliência).

Em suma, a atual pandemia está a constituir um importante teste à resiliência de todos os países e das principais organizações internacionais. E, como disse o célebre economista Paul Romer, na frase que serve de epígrafe a este artigo: “é terrível desperdiçar uma crise”, pelo que as Forças Armadas devem procurar consolidar as linhas de ação acima enunciadas para darem um contributo cada vez mais credível num ambiente de segurança complexo, em que muitas das respostas serão cada vez menos exclusivamente militares. Tudo isto sem esquecer que o recrudescimento da confrontação geoestratégica entre grandes potências, como EUA, China e Rússia, irá obrigar ao aprofundamento das capacidades militares tradicionais.


Sardinha Monteiro
CMG

Agradecimentos

Muitas das ideias veiculadas neste artigo foram amadurecidas em conversas com o CALM RES Gameiro Marques (Autoridade Nacional de Segurança) e com alguns camaradas do Curso de Promoção a Oficial General, concretamente com o COR PILAV Lourenço da Costa, o COR INF Costa Santos, o CMG Cavaleiro Ângelo e o COR CAV Graça Talambas, no âmbito da preparação de um capítulo do livro que o Instituto Universitário Militar oportunamente dedicou às implicações estratégicas da pandemia da COVID-19. A todos, agradeço os momentos de franca discussão e troca de ideias.



ESCAPEX 20

O dia 17 de setembro de 2020 constituiu um marco histórico para a Esquadrilha de Subsuperfície (ES) e para a capacidade submarina nacional. Pela primeira vez um submarino da classe Tridente assentou no fundo na bacia de manobra da Base Naval de Lisboa (BNL) para realizar o exercício de Ascensão Livre (AL), denominado **ESCAPEX 20**, onde 8 militares da ES abandonaram o NRP *Tridente* através do método de escape livre. O exercício contou com a presença do CEMA, ALM Mendes Calado, e do COMNAV, VALM Silvestre Correia, que puderam presenciar no local e por meios virtuais o posicionamento do NRP *Tridente* assente no fundo e a chegada à superfície de um dos elementos que efetuou o escape.

O SALVAMENTO DE UM SUBMARINO



O salvamento de submarinos é, por si só, uma operação de elevada complexidade, pela quantidade e variedade de meios necessários. Numa primeira fase, para encontrar um submarino assente no fundo é necessário recorrer a diversos meios; há que realizar buscas à superfície e no leito do mar com recurso a equipamentos de sondagem, que permitam fazer o «varrimento» do fundo até se encontrar o submarino acidentado, e tentar estabelecer comunicações através de telefone submarino. Esta é, eventualmente, uma das fases mais difíceis e mais morosa. O tempo é sempre escasso e crucial à sobrevivência dos submarinistas retidos e contra ele joga o facto de o submarino ser um meio que é desenhado e construído para não ser detetado.

Depois de se encontrar o submarino, passa-se à segunda fase, em que é realizada uma avaliação da situação usando mergulhadores, *Remotely Operated Vehicle* (ROV) ou *Autonomous Underwater Vehicle* (AUV) – profundidade, se está intacto, estável e com as escotilhas desobstruídas, permitindo o uso de veículos de salvamento. Estabelecem-se comunicações e, se necessário, faz-se a entrega de bens e produtos que permitam aumentar e melhorar a

permanência da vida a bordo (através de caixas estanques levadas e recolhidas por mergulhadores). Por fim, realizam-se os preparativos para a saída da guarnição, seja por utilização de veículos de salvamento (se os houver disponíveis em tempo útil), seja por abandono por meios próprios. Paralelamente é preciso perceber se há violação da estanqueidade do submarino, se a atmosfera está contaminada, se há feridos e baixas na guarnição.

O salvamento das guarnições (trazendo-as do submarino acidentado até à superfície de forma segura e controlada) recorrendo a veículos especificamente concebidos para tal fim é uma manobra de extrema complexidade porque engloba o correto posicionamento do navio-mãe para posterior colocação do veículo de salvamento na água, a condução do veículo até ao submarino, o acoplamento em escotilha própria (que garante estanqueidade) do submarino sinistrado, o transbordo dos militares e, por fim, a navegação até à superfície.

Infelizmente poderá não haver tempo suficiente para a chegada de um veículo de salvamento, seja por violação da estanqueidade do submarino, seja pela degradação da atmosfera ou outros fatores de risco, pelo que o Comandante poderá ter de ordenar o abandono do submarino. Foi precisamente esta situação que foi simulada no exercício ESCAPEX 20.

CENÁRIO DO ESCAPEX 20

De forma a tornar o exercício mais próximo da realidade, foi criado o seguinte cenário:

- Durante um exercício de guerra antissubmarina (ASW), devido a um incêndio elétrico no motor principal, o submarino perdeu o controlo da sua flutuabilidade, tendo colidido com o fundo e ficado assente a uma profundidade de 53 m;
- Uma vez que o submarino se encontrava em exercícios com uma fragata, a posição exata de assentamento no fundo era conhecida;
- Após 4 dias de contactos com parceiros internacionais não foi possível, em tempo, disponibilizar um veículo de salvamento¹. Fruto do incêndio elétrico a atmosfera ficou contaminada e, ao fim de 4 dias, a respiração da guarnição era cada vez mais difícil. Foi assim decidido pelo CTG 443.10² em conjunto com o comandante do submarino que a guarnição iria abandonar o submarino por AL.



NRP Tridente posicionando-se na bacia de manobra da BNL.

PREPARATIVOS I

Eram exatamente 11h30 quando o NRP *Tridente*, auxiliado por rebocadores, largou do cais 6N. Determinada e orgulhosa, a guarnição do NRP *Tridente* preparava-se para assentar o seu submarino na posição planeada e “largar” oito militares, num cenário simu-



Aguardando a saída do primeiro “escapado”.

lado de submarino acidentado, mas sem qualquer artificialismo na ascensão dos militares ao longo da coluna de água de 5,4 metros, desde a escotilha do submarino à superfície da água.

Pese embora o assentamento no fundo seja uma manobra já executada várias vezes, fazê-la dentro da BNL, requer um planeamento ainda mais rigoroso e detalhado. As correntes de maré típicas do Tejo, o escuro e lodoso fundo da BNL, a extrema proximidade aos cais e outras unidades navais, não deixavam nenhuma margem para erro!

Em terra ficaram cerca de 80 militares³, constituindo as equipas de apoio e coordenação de um exercício de monta, cujo primeiro objetivo era a salvaguarda da vida humana.

Desde a admissão na Marinha que os marinheiros são preparados para dar resposta em momento cruciais e de crise. Dos vários ditados e chavões navais, a palavra “preparativos” vem sempre à tona. O ESCAPEX 20, não foi exceção! Todos os procedimentos foram amplamente treinados e verificados durante a semana antecedente para que, no momento necessário, tudo corresse de acordo com a expectativa e real necessidade.

PREPARATIVOS II

Na posição definida para o assentamento o submarino iniciou os procedimentos de verificação de deriva; após a largada dos cabos passados aos rebocadores, adequou-se e compensou-se a influência das condições meteo-oceanográficas no posicionamento. Depois, à voz de “ALERTA!”⁴ gritada na conferência de comando, seguiu-se o procedimento de entrada em imersão.

“É agora! Vamos fazer aquilo para o qual nos treinámos.” – foi o pensamento de toda uma guarnição. Ordem dada e escotilha superior⁵ fechada, o submarino iniciou a sua descida controlada para o fundo, abrindo as saídas de ar dos tanques de lastro a vante e a ré. Passados poucos minutos do “Alerta!” o *Tridente* assentou no fundo com graciosidade.

Após verificação da estanqueidade do submarino, com a típica ronda a todas as passagens de casco⁶, iniciaram-se os procedimentos de AL na escotilha de vante. De notar que a classe *Tridente* está munida de dois locais com capacidade para realizar ascensão livre, a vante e a ré da antepara resistente.

O procedimento começou com o teste do tronco telescópico⁷, sem nenhum “escapado” no seu interior; corrida a *check list*, foi possível aferir o tempo necessário para efetuar cada manobra.



Parte emersa da torre do NRP Tridente.

Fora do submarino a segurança dos “escapados” era garantida por uma equipa de dois mergulhadores que esperavam pelos militares junto à escotilha e que os acompanhavam à superfície, onde um recuperador os recolhia num bote e os levava ao posto médico.

OUTROS TREINOS - EQUIPA DE PROFISSIONAIS DE SAÚDE

Os oito militares saíram do submarino por AL simulando as mais prováveis doenças, para verificar a resposta das equipas de Comando e Controlo e Médica.

A fase médica desta operação iniciou-se com a avaliação do estado geral dos “escapados” pelo enfermeiro embarcado no bote. Já em terra, seguiu-se a triagem, realizada por médico e enfermeiro com formação em medicina hiperbárica;

uma vez estabelecida a gravidade do quadro clínico dos militares, estes foram encaminhados para o local mais adequado para o seu tratamento (que pode ser no próprio dispositivo montado, ou num hospital de retaguarda). Estes locais estavam devidamente identificados por cores, consoante a gravidade clínica, e guarnecidos por médicos e enfermeiros especialistas em medicina hiperbárica; estes profissionais estão naturalmente cientes da premente necessidade em assegurar permanentemente e em tempo real o apoio aos submarinistas e mergulhadores. Um dos mais importantes meios de que devem dispor à mão é a câmara hiperbárica portátil. Numa situação real, para evitar o efeito nefasto das bolhas gasosas atrás referidas, é fundamental colocar o mais rapidamente possível os submarinistas acidentados nesta câmara de recompressão. Cada minuto conta! Quanto mais célere for a recompressão do acidentado, melhor é o prognóstico clínico e maiores as hipóteses de sobrevivência.

Durante o exercício foram simulados diversos problemas clínicos – a Doença de Descompressão, a embolia gasosa, o barotraumatismo pulmonar (que justificou uma “evacuação para hospital”). Felizmente todos os “acidentados” recuperaram totalmente e, como “sequelas”, ficaram apenas com a memória de uma experiência inesquecível e com o conhecimento prático adquirido.

MANOBRA DE AL

Após o teste anterior, iniciou-se a AL dos “escapados”. Eis, resumidamente, como a manobra é feita:

- Primeiro o “escapado” veste o fato de escape, especialmente concebido para ter flutuabilidade positiva e para resistir à pressão hidrostática exterior. Para além de conter uma balsa individual, o fato possibilita a criação de uma bolha de ar em redor do tronco superior e cabeça do submarinista, para que este possa respirar durante todo processo de ascensão, que se pretende ser o mais rápido possível.

- De seguida o militar entra no tronco, enche o fato com ar e é fechada a escotilha inferior⁸.

- O tronco é alagado com água do mar, após o que é iniciada a fase de equilíbrio de pressões; nesta altura o submarinista “escapado”, dentro do tronco, passa a estar sujeito à pressão exterior. Esta é uma das fases mais delicadas e perigosas do processo.

- Com o equilíbrio alcançado, o pouco ar ainda existente no tronco e a bolsa de ar do fato do militar forçam a abertura da escotilha superior (previamente destrancada antes do início do processo) e o militar ascende de forma natural à superfície.

- Para que a rápida expansão do volume de ar dentro dos seus pulmões não provoque danos, o “escapado” exala ar durante a ascensão.

Este último passo é o mais arriscado já que, numa situação real, pode ser fatal. A elevada pressão hidrostática a que os submarinistas são expostos, ao saírem do submarino, faz com que os gases respirados (principalmente o azoto) se dissolvam no sangue e nos vários tecidos corporais. Em seguida, a redução brusca da pressão hidrostática que se verifica ao subirem até à superfície provoca a libertação desses gases em forma de bolhas. Essas bolhas provocam lesões nos vários órgãos do corpo (a chamada Doença de Descompressão) e também embolias gasosas (as artérias são obstruídas por bolhas gasosas). Por outro lado, o aumento rápido do volume dos gases em vários compartimentos corporais (pulmões, sistema digestivo, seios perinasais ...) durante aquela subida pode também ser extremamente grave (provocando barotraumatismos).



Trazendo os “escapados” para o cais.

OUTROS TREINOS – EQUIPA DE COMANDO E CONTROLO

Para coordenar todo o exercício foi criado um Posto de Comando e Controlo (PCC), correspondente à sala de operações da *Submarine Operating Authority*⁹ (SUBOPAUTH) nacional, onde num caso real toda a operação seria coordenada e controlada. Muito embora o CTG 443.10 seja a autoridade operacional dos submarinos, e como tal em caso de suspeita de acidente com um submarino, sob o seu comando operacional, seja a entidade responsável pelo Alerta¹⁰ e por iniciar os procedimentos previstos para a busca e salvamento de um submarino, no caso português a Autoridade Nacional (*National Authority* – NA) para o salvamento de submarinos é o Comandante Naval¹¹.

Os militares que guarnecem o PCC têm uma elevadíssima taxa de empenhamento e esforço no período inicial, antes do salvamento propriamente dito. Isto porque toda a preparação, planeamento e coordenação administrativa e operacional com as estruturas de apoio nacionais e internacionais inerentes a uma ação desta envergadura é preparada, monitorizada e supervisionada pela equipa de gestão de crises especialmente criada para o salvamento de submarinos. Esta equipa multidisciplinar compreende militares de diversos setores da Marinha¹².

Neste exercício o PCC, além de controlar as comunicações com todos os participantes, realizou as tarefas necessárias à prossecução da coordenação das saídas do submarino e a condução da fita de tempo de eventos previamente aprovada.

Na medição da eficácia, eficiência e proficiência de todos os envolvidos neste exercício entra a contagem do tempo. As 8 ascensões livres foram realizadas em cerca de 3 horas¹³.

RETORNO À NORMALIDADE

Com os “escapados” em segurança, havia que preparar o submarino para suspender e regressar à superfície, após o que o Comandante deu a exclusiva voz de “Ar a todos, vamos para cima!”.

As válvulas que permitem o envio de ar comprimido aos tanques de lastro são abertas e o submarino recupera rapidamente a sua reserva de fluabilidade, suspendendo e reaparecendo à superfície. Também nesta manobra a rapidez de execução é fundamental, para que o submarino, encontrando-se de novo

à superfície, numa área extremamente confinada e sem capacidade própria de manutenção da posição, não derive para uma área perigosa. A celeridade na passagem dos cabos de reboque foi garantida pelo “pessoal das fainas” e a segurança da plataforma foi garantida.

O sucesso do exercício era motivo de orgulho para os 120 militares nele envolvidos. Nas últimas seis horas, de forma profissional, tinham contribuído para mais um marco histórico nos mais de cem anos de história da ES – o apoio ao AL de 8 militares a partir de um submarino assente na BNL.

Tinham sido testados técnicas, táticas, procedimentos e consolidada a Doutrina de Salvamento de Submarinos residente no Comando Naval. Tudo em prol da máxima eficácia e do menor número de baixas (ou zero baixas) numa situação real.

O ESCAPEX 20 decorreu, por isso, como é lema da Esquadilha de Subsuperfície, com “Zelo, Aptidão e Honradez”.

Colaboração da **ESQUADRILHA DE SUBSUPERFÍCIE**

Notas

¹ Os submarinos da classe Tridente possuem uma antepara resistente que permite isolar as secções de vante e de ré, maximizando assim a probabilidade de sobrevivência caso haja uma violação de estanqueidade. Assim caso haja violação da estanqueidade numa das secções, a guarnição isola-se na outra secção, onde tem capacidade de sobrevivência de, pelo menos, 7 dias.

² Comando operacional dos submarinos em Portugal por delegação do Comandante Naval é o Comandante da Esquadilha de Subsuperfície.

³ De 10 unidades diferentes – CMN, ENSUP, NRP Bérrio, NRP Álvares Cabral, NRP D. Carlos I, NRP Tejo, CMSH, CCF, IH e ES.

⁴ Voz de comando dada no Equipamento de Transmissão de Ordens e nas conferências internas, que ordena a entrada em imersão de um submarino.

⁵ Última barreira entre o interior do submarino e a água envolvente.

⁶ Zonas de passagem de cabos elétricos que permitem ligar os equipamentos no interior com os sensores exteriores do submarino, de onde podem ocorrer entradas de água derivadas da pressão exterior.

⁷ Denominação do compartimento onde se realiza a ascensão livre.

⁸ Porque se tratava de um exercício foi colocado um mergulhador no interior do tronco por forma a garantir que, durante todo o processo, os militares envolvidos nunca estavam sós em caso de atropelamento.

⁹ Autoridade que detém o controlo operacional dum determinado número de submarinos, com especial destaque para o exercício de funções relacionadas com: evitar de interferências mútuas; efetuar a gestão de águas atribuídas a cada submarino; conduzir e controlar as radiodifusões dedicadas aos submarinos; e coordenar e apoiar submarinos em emergência.

¹⁰ O CTG 443.10 é simultaneamente, face à especificidade e por delegação do Comandante Naval, a Autoridade de Alerta (*Alerting Authority* (AA)). Tem como funções e tarefas: responsabilidade pela coordenação dos procedimentos de COMCHECK, o SUBLOOK, o SUBMISS e o SUBSUNK (início e fim de cada fase); indicação da área mais provável de Busca e Salvamento ao SSRA e ao OSC de acordo com o seu controlo da posição do submarino; e dar o alerta a nível internacional através do ISMERLO.

¹¹ Compete à NA nomear o *Submarine Search and Rescue Authority* (SSRA) e realizar contactos com outras Marinhas, agências e organizações para o pedido de apoio, nomeadamente a ativação de meios. Tem como funções e tarefas: responsabilidade global a nível nacional pelas operações de recuperação e salvamento; atribuição de meios à SSRA para iniciar procedimentos de Busca e Salvamento; nomeação e/ou confirmação do *On Scene Commander* (OSC); e atribuição de outras Unidades de Apoio.

¹² Operadores do SUBOPAUTH, Chefe do Estado-Maior do CTG 443.10, CTG 443.10, Médico naval, Oficial SMER da ES, Chefe da Divisão de Submarinos da Direção de Navios, Chefe do Agrupamento de Mergulhadores, Elemento do Gabinete de Imprensa, Chefe da sala de operações do COMAR, Chefe da Secção MAROPS do COMNAV, Chefe do serviço de Logística do COMNAV, Assessor jurídico do COMNAV.

¹³ Numa situação real este procedimento é muito mais expedito, reduzindo o tempo de cada AL para cerca de 10 minutos, dependendo da profundidade de abandono.



Dispositivo montado no cais para apoio aos “escapados”.



DESTACAMENTOS DE MERGULHADORES SAPADORES Nº 1 E Nº 2

47 ANOS AO SERVIÇO DE PORTUGAL

O Destacamento de Mergulhadores Sapadores N.º 1 (DMS1) e o Destacamento de Mergulhadores Sapadores N.º 2 (DMS2), nos moldes em que existem atualmente, representam o legado das antigas Unidades de Mergulhadores Sapadores (UMS), nomeadamente, a Secção N.º 1 de Mergulhadores Sapadores (criada a 09 de novembro de 1966) e a Secção N.º 2 de Mergulhadores Sapadores (criada a 09 de outubro de 1968). Estas Secções viriam a ser elevadas ao escalão de Destacamentos, em 1 de setembro de 1973.

NASCIMENTO, DEFINHAMENTO, RENASCIMENTO

Os Mergulhadores, enquanto especialistas em Mergulho e Explosivos, têm a sua génese na promulgação pelo Rei D. Carlos, em 1881, do Regulamento da Escola e Serviço de Torpedos. Este Diploma, que viria a tornar-se a primeira referência legal às atividades de mergulhadores da Armada, desde logo estabeleceu “o ensino de explosivos, escorvas e espoletas, estudo das explosões, ataque e defesa das linhas de torpedos”, assim como o ensino do “emprego de aparelhos de mergulhador”, na extra-especialização dos Marinheiros-Torpedeiros da Armada, a prestar serviço na Companhia de Torpedeiros da Comissão de defesa de Lisboa.

Na década de 60 do séc. XX, os Mergulhadores Sapadores seriam envolvidos no esforço da guerra que então tem início nos territórios ultramarinos. Várias Equipas, Secções e Destacamentos, são então atribuídos aos Comandos Navais de Angola (1962-1974) e Moçambique (1969-1974), e ao Comando de Defesa Marítima da Guiné (1967-1974). No seu rol de trabalhos mais habituais constam: inspeções às obras-vivas dos navios para deteção de engenhos explosivos; recuperação de material de guerra; reflutuação de lanchas de desembarque afundadas em combate; demolições com explosivos; e apoio às operações de Fuzileiros no âmbito da

inativação de minas, nos rios e locais de desembarque. Com o final da guerra os Comandos Operacionais no Ultramar foram extintos, ficando os dois DMS sem pessoal atribuído.

Os DMS viriam a ser reativados, como resposta à necessidade da Marinha dispor de unidades dedicadas ao mergulho militar, em tudo semelhantes às antigas Secções e Destacamentos de Mergulhadores Sapadores. Assim, o DMS1 é reativado em 1 de julho de 1988 e o DMS2 em 1 de janeiro de 1995.

Em finais da década de noventa, cada DMS especializa-se numa área distinta: ao DMS1 são atribuídas as operações especiais (sabotagem submarina e reconhecimento avançado de costa) e as operações de inativação de engenhos explosivos – *Explosive Ordnance Disposal* (EOD); e ao DMS2 ficam atribuídas as operações de Salvação Marítima e Salvaguarda da vida humana no mar (*Search and Rescue* – SAR).

PERCURSO HISTÓRICO DO DMS1

No contexto das suas missões, a Marinha é atualmente responsável por garantir: a liberdade de acesso aos portos e a proteção das principais rotas de acesso ao território nacional, através da realização de operações especiais e encobertas; e a capacidade de realizar operações anfíbias. Neste sentido,

decorrem para o DMS1 a realização de ações nas seguintes áreas de intervenção:

- Sabotagem submarina, visando unidades ou posições inimigas, localizadas no mar, orla marítima, acessos fluviais e instalações portuárias;
- Reconhecimento avançado de costa;
- Demolições, limpeza e abertura de brecha/canal e praias de desembarque, no âmbito das operações anfíbias (*Clearance Diving*);
- Reconhecimento e Inativação de Engenheiros Explosivos – EOD, convencionais e improvisados.

As operações EOD da Marinha, nas áreas sob sua jurisdição ou que lhe tenham sido confiadas para efeitos operacionais, são uma atividade exclusiva do Comando Naval, através das unidades de Mergulhadores Sapadores. Neste contexto, os militares do DMS1 são frequentemente empenhados: na proteção de força a meios navais e altas entidades realizando vistorias para deteção e reconhecimento de engenheiros explosivos, face às ameaças convencionais e terroristas; e na inativação de engenheiros explosivos em ambiente terrestre ou submarino. Ainda neste âmbito, os militares do DMS1 podem integrar equipas de segurança e equipas de assalto, em ações de abordagem no mar, quando exista a ameaça por engenheiros explosivos improvisados – *Improvised Explosive Device* (IED).

Historicamente pode inferir-se que o DMS1 terá raízes nas ações de sabotagem levadas a cabo contra navios que, fundeados no rio Tejo, participaram nos cercos a Lisboa em 1171 (esquadra Muçulmana) e 1580 (esquadra Castelhana).

À formação dos mergulhadores da Armada na área dos explosivos (1881) veio juntar-se, em 1904, a instrução de técnica de “rocega de torpedos” e de “contraminas”.

Em 1947 os Mergulhadores realizam os primeiros exercícios de sabotagem submarina com equipamentos de mergulho autónomo



de circuito fechado (100% O₂). A partir de 1954 passam a frequentar os cursos *Clearance Diver* e EOD, em Inglaterra, alargando-se assim o espectro das operações e passando-se a realizar mergulho com oxigénio e misturas gasosas. Nesses cursos são treinadas as técnicas de EOD, minas e contramedidas, a recuperação de minas, as técnicas de busca de minas-lapa, a sabotagem submarina, as demolições e a limpeza de obstáculos em praias de desembarque.

Todo este processo viria a culminar, em 1959, na criação e desenvolvimento estatutário da categoria de Mergulhador-Sapador (US), com a atribuição de missões de caráter ofensivo e defensivo próprias da guerra de minas e sabotagem submarina, defesa de portos, assalto e limpeza de praia e EOD.

Estas são as missões que ainda hoje se encontram atribuídas ao DMS1.

Desde a sua criação, o DMS 1 participou em várias operações militares de grande relevo e importância, tais como: Guerra do Ultramar (1962-1974), Operação Crocodilo (Guiné – 1998); Operação Manatim (Guiné – 2012); *Standing NATO Mine Countermeasures Group One* (SNMCMG1) (Mar do Norte e Báltico – 2018 e 2019); e “*NATO Assurance Measures Lithuania*” (Lituânia – 2019).

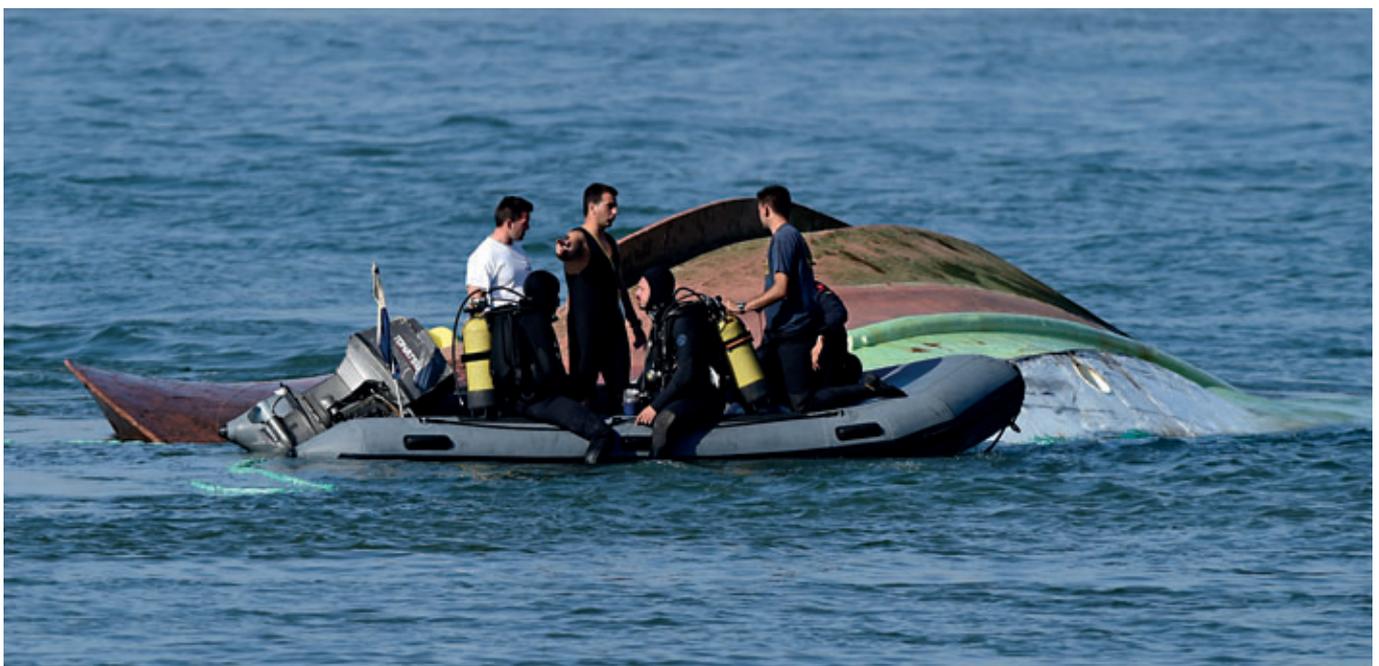


Foto Nuno André Ferreira

PERCURSO HISTÓRICO DO DMS2

No âmbito da persecução das missões da Marinha, para o DMS2 decorre atualmente a realização de ações nas seguintes áreas de intervenção:

- Salvaguarda da vida humana no mar;
- Salvação Marítima e Trabalho Subaquáticos;
- Ações de reparação/recuperação de unidades navais;
- Apoio à investigação científica, nomeadamente no âmbito da hidrografia e oceanografia.

O DMS2 é a unidade de Mergulhadores Sapadores com maior dimensão, resultante do vasto espectro de atuação e do seu



elevado nível de empenhamento operacional. A unidade realiza assim, diariamente, trabalhos de assistência, manutenção e reparação aos navios da esquadra, trabalhos subaquáticos e de salvação marítima para a Marinha e outras entidades de utilidade pública.

Também colabora em atividades científicas da Marinha e outras entidades de utilidade pública relacionadas com o meio marítimo, colabora com a Proteção Civil no âmbito do apoio a catástrofes, calamidades e acidentes, e realiza trabalhos de remoção ou demolição de perigos e obstáculos à navegação.

No âmbito da salvaguarda da vida humana no mar e da Busca e Salvamento Marítimo (SAR), o DMS2 é responsável por aprontar e fornecer o pessoal mergulhador recuperador-salvador dos helicópteros da Marinha e o pessoal mergulhador embarcado nos navios da Marinha, por assegurar o apoio de socorros a naufragos no decorrer dos exercícios, treinos e formação de outras unidades da Marinha, e ainda por aprontar pessoal para realizar ações de salvamento de submarinos.

Os mais antigos relatos de atividades de salvação marítima e exploração, em Portugal, remontam a 1538, altura em que se utilizavam sinos de mergulho rudimentares para a recuperação de objetos do leito do rio Tejo.

Em 1892 surgem relatos de trabalhos subaquáticos em navios da Armada, com o comandante da canhoneira *Douro* a mergulhar em Angola, com um escafandro improvisado, no sentido de realizar a inspeção de uma avaria nos lemes no navio.

Embora já se viessem realizando pequenos trabalhos e inspeções subaquáticas, a instrução da Salvação Marítima ficou firmada no papel em 1905, com a promulgação dos planos de instrução de *"natação prática – socorro a prestar a afogados"*, *"salvamento de naufragos"*, *"pesquisas de fundo, exame do casco e propulsores e sua limpeza"*, para além da menção a trabalhos mais corriqueiros (*"limar, atarrachar, cortar espias de arame ou correntes, uso do serrote. Limpezas de ralos, de válvulas e fundo e sua obturação para reparações"*).

Em 1949 viria a ser criada, na *"Direcção do Serviço de Submersíveis"*, a primeira unidade de mergulhadores da Armada, a *"Secção de Mergulhadores e de Salvação"*, dedicada a operações de Salvação Marítima e Socorro a naufragos.

Este processo viria a resultar na criação e desenvolvimento estatutário das categorias de Mergulhador Normal (UN) e de Mergulhador Vigia, com atribuições de inspeção e rocega de obras-vivas de navios, assistência a navios e reparações, recuperação de naufragos, remoção de perigos à navegação, assistência a submersíveis, reflutuação de navios e outros trabalhos subaquáticos.

Nas últimas décadas o DMS2 foi várias vezes empenhado no apoio à sociedade civil após grandes catástrofes ocorridas em território nacional, nomeadamente a queda da ponte em Entre-os-Rios em 2001, o aluvião na ilha da Madeira em 2010 e, mais recentemente, em 2019, na ilha das Flores, nos Açores, aquando da passagem do furacão *Lorenzo*. Paralelamente, há mergulhadores do DMS2 em todas as missões de navios da Armada (SAR, NATO, hidrográficas) onde seja primordial o seu embarque por questões de segurança e por requisitos operacionais.



Colaboração da **ESQUADRILHA DE SUBSUPERFÍCIE**

TIMOR-LESTE

COMPONENTE DA FORÇA NAVAL LIGEIRA

A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO MAR DE TIMOR-LESTE



Quão fundamental é o mar para este jovem país? Como é sabido, Timor-Leste tem uma fronteira terrestre descontínua com o vizinho Indonésia e uma extensa fronteira marítima, característica de país arquipelágico. Ora, o mar é um fator permanente do sistema internacional, quer sob a perspectiva económica, quer no plano da segurança.

A política externa dos Estados, em geral, e dos estados costeiros em particular, deve contemplar o mar com um sentimento reforçado e com interesse especial. Deve ser dada especial atenção ao mar, mais a mais num país fortemente dependente da exploração de hidrocarbonetos para o equilíbrio das suas contas externas e para o seu desenvolvimento sustentável. Para além disso, mar enquanto capacidade pode significar poder, basta haver vontade para dele tirar o devido partido.

Atente-se às palavras do atual Presidente de Timor-Leste (Dr. Francisco Guterres Lú Olo) na Conferência Internacional “Timor-Leste: O Século do Mar”, promovida pelo Instituto de Defesa Nacional de Timor-Leste (IDN-TL) em agosto de 2018: “Timor-Leste é um pequeno país quando, na verdade, a sua plataforma continental é bastante grande e o país deve ser visto não como um país periférico, mas sim como um país de articulação transoceânica, que se situa numa das quatro rotas comerciais marítimas mais utilizadas na ligação entre os oceanos Índico e Pacífico, facto que acentua o seu potencial geoestratégico”.

Há, porém, que ter atenção, pois o sistema internacional não se compadece com vazios; quando algo não existe, quando uma capacidade é mal explorada ou uma área oceânica não é ocupada numa base efetiva e permanente, tal dá azo a que outrem daí tire partido. Ou seja, não basta estabelecer as fronteiras marítimas com a Austrália (março de 2018) e com a Indonésia (processo em curso); há que marcar presença no seu vasto território marítimo.



CFR João da Silva, Comandante do CFNL.

A IMPORTÂNCIA DUMA MARINHA

Para marcar presença nas águas sob soberania ou jurisdição timorense, há que dispor de meios – humanos e materiais (navais) – que por sua vez necessitarão duma infraestrutura portuária e logística na retaguarda. Em suma, toda uma estrutura maioritariamente virada para a segurança marítima. Daí a importância de Timor-Leste ter uma Componente Naval sólida e pronta para acompanhar o desenvolvimento do país e controlar as águas sob sua jurisdição.

Naturalmente uma Marinha não se cria num dia; é sim algo que se semeia (dar vida), rega (fortalecer), deixa crescer (robustecer), poda (rejuvenescer), trata (não definhar) e pereniza (eternizar, garantir continuidade no tempo). Tal como foi referido no discurso do Presidente aquando das comemorações do 16º aniversário da Componente Naval Ligeira, em Hera, dando



NRTL Jaco e NRTL Betano atracados na Base Naval de Hera.

ênfase “à importância e necessidade de melhorar as condições de manutenção em terra da frota naval e a necessidade de presença constante da Componente Naval nas águas territoriais mauberes”.

Nos planos estratégicos de desenvolvimento económico de Timor-Leste há também que dar a devida atenção às infraestruturas portuárias e outras relacionadas com a exploração dos hidrocarbonetos, até porque 95% das exportações/importações do país são efetuadas por via marítima.

A ASSESSORIA DE PORTUGAL NA GÉNESE DA COMPONENTE DA FORÇA NAVAL

A Componente da Força Naval Ligeira (CFNL) das Forças Armadas de Libertação de Timor-Leste – Forças de Defesa de Timor-Leste (F-FDTL segundo a Constituição de 2020) tem sido apoiada e assessorada por Portugal desde 2001, ou seja, antes mesmo da independência (ou restauração da independência na perspetiva dos timorenses) do país.

Tudo começou com um Centro de Formação de Treinamento Temporário para a Componente da Força Naval Ligeira em Aileu, a que se seguiram os Cursos de Especialização em Navegação, Comunicações, Mecânica e Eletricidade, ministrados em Metinaro por formadores e assessores da Marinha Portuguesa.

Ao mesmo tempo Portugal iniciou o aprontamento de duas lanchas (classe *Albatroz*) e enviou para Timor-Leste todo o equipamento de apoio à instrução, assim como sobressalentes, material de consumo, ferramentas, máquinas para o apetrechamento de uma oficina. Nesse mesmo pacote de apoio foram enviados os equipamentos para a montagem de uma rede de comunicações nos Pontos de Apoio Navais.

As lanchas da classe *Albatroz* – NRTL *Oe-Cusse* (ex-NRP *Albatroz*) e NRTL *Atáuro* (ex-NRP *Açor*) – chegaram em dezembro de 2001. A 12 de janeiro de 2002 realizou-se a Cerimónia Protocolar da entrega das lanchas a Timor e a Cerimónia de Batismo dos navios. Presidiu à cerimónia o Administrador da UNTAET¹, Dr. Sérgio Vieira de Mello. Portugal fez-se representar pelo então

CEMA, ALM Vieira Matias. O 12 de janeiro passou a ser considerado o Dia da Componente da Força Naval Ligeira.

Em setembro de 2010 é concluído o primeiro curso de Fuzileiros (ministrado durante 4 meses por militares do Corpo de Fuzileiros), dotando pela primeira vez Timor-Leste com capacidade anfíbia.

Até dezembro de 2016 realizaram-se mais 8 cursos de especialização em várias áreas de Marinha (Manobra, Taifa, Logística, Eletromecânica, Operações, Artilharia, Comunicações e Mergulhadores) e 3 cursos de especialização de Fuzileiros. Ou seja, a assessoria portuguesa, na área da componente naval, já formou centenas de militares timorenses. Este esforço e o excelente trabalho realizado pelos

militares portugueses contribuiu para a excelente relação luso-timorense entre militares das duas nações irmãs.

OS MEIOS NAVAIS NA HISTÓRIA DAS F-FDTL

Os navios oferecidos por Portugal apenas conferiam uma reduzida capacidade costeira à jovem marinha timorense. A capacidade oceânica apenas foi atingida em 2010, com a receção de dois navios patrulha com 45 metros de comprimento, da Classe *Shanghai III* (Type 62-1G), comprados à China – o NRTL *Jaco* e o NRTL *Betano*.

Em setembro de 2011 passou-se a dispor de um patrulha da Classe *Chamsuri*, com 37 metros, em segunda mão, oferecido pela Coreia do Sul – o NRTL *Kamanassa*. A partir de janeiro de 2014, 2 lanchas do Type 966Y, com 12 metros de comprimento, oferecidas pela China – NRTL *Parassa* e NRTL *Lifau* – vieram reforçar a capacidade costeira de Timor-Leste.

As duas lanchas de assalto rápido, adquiridas em 2012 à Indonésia para reforçar a capacidade de abordagem da Força de Fuzileiros, encontram-se atualmente inoperacionais. Dado o custo da respetiva reparação, é provável que prevaleça a opção pela aquisição de novos meios deste tipo.

Está a decorrer o processo de abate das lanchas portuguesas (com mais de 45 anos ao serviço de Portugal e Timor-Leste). O NRTL *Kamanassa* também está em fim de vida (com mais de 35 anos ao serviço da Coreia e Timor-Leste). A CFNL aguarda a vinda de dois navios patrulhas da “Guardian Class” (comprimento



Cerimónia mensal do hastear da Bandeira Nacional na Base Naval de Hera.

40 metros), provenientes da Austrália, com entrega prevista para 2023 e estuda outras formas de reforço da sua presença naval nas vastas áreas oceânicas em geral, no Mar de Timor em particular.

O 5º PROGRAMA QUADRO DE COOPERAÇÃO (2017-2021)

A cooperação militar portuguesa está atualmente baseada no Programa Quadro 2017-2021 com Timor-Leste (5º Programa Quadro), no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa (CDD), sob a alçada da Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN) do MDN. Esta cooperação abrange várias áreas desde a formação, planeamento, assessoria técnica e apoio em várias atividades da Componente Naval.

Há, na atual equipa do projeto, desde assessores de longa duração – um Diretor Técnico (CFR), um Assessor para a área do Destacamento de Fuzileiros (1TEN) e um militar (de qualquer ramo) como Professor de Português – até assessores temporários, para efeitos de formação e/ou apoio específico.

DESAFIOS

A Componente da Força Naval Ligeira de Timor-Leste, com apenas 18 anos, deverá ter ainda este ano uma Lei Orgânica. Para além desta consolidação estrutural, também o espírito marinho dos seus militares vai ganhando corpo.



Militares da CFNL.

O povo timorense sempre esteve mais virado para a montanha e para o seu interior, do que para o mar, apesar da presença constante deste na paisagem. A pesca e as atividades ligadas ao mar sempre foram residuais. No entanto, o seu futuro está definitiva e inevitavelmente ligado ao mar e ao seu património marítimo. E este é o seu grande desafio: dotar o seu povo com visão marítima.

Isso passará pela criação de uma autoridade marítima forte, robusta e coesa, com a participação ativa e de liderança das F-FDTL. Num país pequeno e com limitações ao nível financeiro e de manutenção de meios, a utilização de uma competência militar naval de duplo uso é fundamental para uma organização de sucesso no Sistema de Autoridade Marítima (SAM), tendo em vista o controlo e gestão efetivo do seu espaço marítimo.

Há também que criar um quadro orçamental para a Componente Naval, adequado aos ciclos de manutenção das unidades navais, à sua operacionalidade e ao funcionamento da estrutura portuária a montante.

Quanto ao dispositivo naval necessário para garantir a autoridade do Estado em todos os espaços marítimos sob jurisdição, deverá dispor, sempre operacionais, de pelo menos dois navios patrulhas costeiras a operar na costa norte e um navio patrulha oceânico em patrulhamento na costa sul. Esse número de navios deverá duplicar para atender à reserva operacional de meios, aos ciclos de manutenção e aos imprevistos. O aumento do número de meios deverá ser coerente e sustentado.

Mas independentemente de o país dispor de mais ou menos meios humanos e materiais na sua CFNL, a sua consolidação, o seu sucesso futuro passará pela continuação do trabalho conjunto das assessorias militar de Portugal e das restantes cooperações internacionais.



Nunes Ferreira
CFR

(Diretor Técnico do Projeto 3)

João da Silva
CFR

(Comandante da CFNL)



Curso de formação de Praças Electromecânicos durante a Assessoria Técnica Temporária de 2018

Nota

¹ Acrónimo em inglês da Administração Transitória das Nações Unidas em Timor-Leste (OUT99-MAI02); o mandato do Conselho de Segurança da ONU para se proceder à transição para a independência plena do país incluía plena autoridade legislativa, executiva e judiciária para gerir todo o território de Timor-Leste.

OS 60 ANOS DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO



Há 60 anos, a 20 de setembro, saía nas páginas do Diário do Governo o decreto n.º 43177 criando o Instituto Hidrográfico (IH), dada a necessidade de centralizar os serviços nacionais de hidrografia, oceanografia física e de navegação, dispersos pelo Ministério da Marinha e Ministério do Ultramar, e visando assegurar unidade de orientação, de terminologia e de métodos no campo técnico e das aplicações.

No passado dia 22 de setembro realizou-se a **Sessão Comemorativa do 60º Aniversário do IH**, presidida pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN), Prof. Doutor João Gomes Cravinho e que contou também com a presença do Ministro da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (MCTES), Professor Doutor Manuel Heitor, do Ministro do Mar (MMar), Professor Doutor Ricardo Serrão Santos, do CEMA, ALM Mendes Calado.

Os pontos altos da comemoração foram a palestra proferida

pelo CMG Bessa Pacheco, no essencial reproduzida nas páginas centrais desta edição da RA, e a inauguração de uma exposição dedicada às “Missões da Hidrografia Portuguesa no século XX”.

O IH é um Órgão da Marinha e Laboratório do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira, que funciona na dependência direta do CEMA.

Sob a tutela do MDN em articulação com o MCTES e o MMar, o IH mantém-se como referência na investigação, assegurando as atividades relacionadas com as ciências do mar, tendo em vista não só a sua aplicação na área militar como também contribuir para o desenvolvimento do País nas áreas científicas e de defesa do ambiente marinho, dedicando-se essencialmente ao conhecimento do Mar para que todos o possam usar.

Colaboração do **INSTITUTO HIDROGRÁFICO**

A HIDROGRAFIA NA MARINHA

NOS ÚLTIMOS DOIS SÉCULOS

Em 20 de setembro de 2020 o Instituto Hidrográfico (IH) completou 60 anos. A celebração desta efeméride levou-nos a lembrar como chegámos aqui, como tudo começou e como se foram juntando as peças que formaram a capacidade hidrográfica na Marinha. Este artigo descreve, de forma sucinta, a evolução da hidrografia na Marinha nos últimos 200 anos.



Figura 1 - Planta hidrográfica da Barra de Lisboa (1811 Marino Franzini).

GÉNESE DA HIDROGRAFIA ENQUANTO CIÊNCIA

A hidrografia na Marinha não tem apenas duzentos anos. Já nos tempos dos Descobrimientos e Expansão tínhamos implementado um “serviço hidrográfico”. A Casa da Índia, Guiné e Mina, para além de tratar dos assuntos do comércio marítimo, servia de depósito de instrumentos e documentos náuticos (i.e. cartas náuticas e roteiros), recolhia as informações de pilotos para atualização de cartas náuticas e aprontava o material necessário para as viagens que se seguiam.

No século XVIII vamos assistir a desenvolvimentos significativos nas ciências cartográficas. A França realiza a triangulação geodésica do seu território visando a produção de cartografia com alto rigor. Segue-se a Inglaterra e, mais tarde, Portugal. A triangulação geodésica do território continental nacional foi iniciada por Francisco Ciera, lente da Academia Real da Marinha, tendo como principais colaboradores Carlos de Caula e Pedro Folque, ambos engenheiros oficiais do Exército. Os seus trabalhos começam em 1788, sendo interrompidos de 1803 a 1834.

No âmbito da hidrografia, foi editada em 1811 uma carta hidrográfica de Portugal continental por Marino Franzino, oficial da Brigada Real de Marinha. Esta carta

tinha vários planos de portos, incluindo a barra do porto de Lisboa (Fig. 1).

O General Pedro Folque, ao retomar a triangulação geodésica do reino em 1834, já contava com 90 anos, pelo que recrutou o seu filho, Filipe Folque, então 2TEN da Armada, para o ajudar nesta tarefa. No ano seguinte a Marinha determinou que quatro oficiais se apresentassem a Pedro Folque para integrarem os trabalhos geodésicos; por razões várias, na realidade apenas foram destacados três oficiais.

Embora elogiasse o trabalho desenvolvido nos primeiros meses pelos oficiais de Marinha, Pedro Folque sugeriu que lhes fosse proporcionada formação específica. Isso deu origem ao Curso de Geodesia, ministrado na Escola Politécnica sob a coordenação de Filipe Folque. Na realidade este curso foi frequentado por todos os oficiais, da Marinha e do Exército, em serviço na comissão dos trabalhos geodésicos. Filipe Folque teve o génio de logo criar dois currículos distintos. Um com uma componente de especialização em hidrografia para a produção de cartografia náutica e outro com uma componente topográfica para a produção de cartografia terrestre. Estes dois currículos deram origem ao Curso de Especialização em Engenharia Hidrográfica e ao Curso de Engenharia Geográfica. A Escola Politécnica daria lugar, em 1910, à

Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa que, ainda hoje, e à semelhança de outras Universidades de Portugal, ministra o curso de Engenharia Geográfica.

CORPO DE ENGENHEIROS HIDRÓGRAFOS

Os três oficiais que frequentaram este curso foram os primeiros engenheiros hidrógrafos (EH) da Marinha: Francisco Maria Pereira da Silva (1842) (Fig. 2), Caetano Maria Batalha (1842) e Carlos Frederico Botelho de Vasconcelos (1843).

O seu primeiro trabalho foi a atualização do plano hidrográfico da barra do Porto de Lisboa. Os trabalhos de campo decorreram em 1842, 1843 e 1845. O plano terá ficado pronto em 1847 e a sua edição ocorreu em 1857.

No seio da Marinha começou, então, um processo organizacional de edificação da capacidade hidrográfica. Em 1849 foi criada a secção hidrográfica na Marinha, naquela que é considerada a primeira unidade orgânica com responsabilidades específicas enquanto serviço hidrográfico nacional. De 1852 a 1892 o serviço hidrográfico esteve a ser gerido no âmbito do Ministério das Obras Públicas, que tutelava a organização



Figura 2 - VALM Francisco Maria Pereira da Silva.

A HIDROGRAFIA NA MARINHA



Figura 4 - Trabalhos hidrográficos no Lago Niassa no final dos anos 50.

responsável pelos trabalhos geodésicos, topográficos e cartográficos nacionais. Até 1874, ano da sua morte, Filipe Folque foi o seu responsável máximo. Internamente a Marinha criou o corpo de EH em 1869, para os quais é criado um quadro de pessoal específico em 1890. Com a grande reorganização de 1892, os serviços hidrográficos e os faróis voltam para a tutela da Marinha. Três anos mais tarde é extinto o quadro dos EH e estes voltam a integrar a classe de Marinha.

GÊNESE DAS MISSÕES E BRIGADAS HIDROGRÁFICAS

Durante o século XIX foram realizados diversos trabalhos hidrográficos que resultaram na produção de diversas cartas náuticas e planos hidrográficos de portos. Todavia, estes trabalhos careciam

de uma sistematização e, principalmente, tinham de ser alargados aos territórios ultramarinos. A sistematização da realização de levantamentos hidrográficos e produção da respetiva cartografia náutica em todos os territórios veio a acontecer, no século XX, através da criação de estruturas de missão designadas por Missões Hidrográficas (MH); mais tarde seria igualmente criado o conceito de Brigada Hidrográfica Independente (BH). O grande apologista desta reforma estrutural foi o CFR EH Hugo de Lacerda.

Em 1911 Hugo de Lacerda foi encarregado de fazer um estudo sobre as deficiências nacionais no âmbito da carto-

grafia náutica e de apresentar propostas para a sua solução. Dessas propostas merecem realce as que preconizam que: as MH devem ter um navio hidrográfico (NH) atribuído de forma permanente; o comandante do navio deve ser o comandante da MH; e as MH devem fazer todos os trabalhos necessários de forma independente, dos levantamentos até à produção das cartas náuticas. Apenas a impressão e distribuição ficariam a cargo da unidade orgânica responsável pelos assuntos hidrográficos na Marinha.



Figura 3 - NRP 5 de Outubro, ex-iate Real Amélia IV.

NOS ÚLTIMOS DOIS SÉCULOS

Em dezembro de 1912 foi, então, criada a Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, chefiada pelo próprio Hugo Lacerda. O NH atribuído a esta MH foi o *Cinco de Outubro*, ex-iate *Amélia IV* (Fig. 3), onde o rei D. Carlos realizou diversas campanhas hidro-oceanográficas.

As MH foram sendo criadas e extintas ou modificadas na sua missão de acordo com as necessidades de produção cartográfica em cada região.

As BH tinham uma dimensão de pessoal e meios atribuídos muito menor que as MH. Essencialmente eram criadas para assegurar a atualização cartográfica de uma região ou para realizar os trabalhos de base em regiões relativamente limitadas. Ao longo dos tempos foram criadas MH e BH no continente, arquipélagos dos Açores e da Madeira, Cabo Verde, Guiné, Angola e S. Tomé e Príncipe, Moçambique e Estado da Índia. Apenas em Macau e Timor não foram constituídas quaisquer MH ou BH. Atendendo à organização política do Governo, as MH e BH do continente, Açores e Madeira operavam debaixo da tutela do Ministério da Marinha enquanto as dos outros territórios operavam debaixo da tutela do Ministério das Colónias/Ultramar.

Os trabalhos realizados pelas MH (Fig. 5) e BH (Fig. 4) inseriam-se num plano de cobertura nacional com 226 cartas náuticas, a que acresciam os planos dos portos (Fig. 6).

criação do INSTITUTO HIDROGRÁFICO

Em 1960 foi criado o IH com o objetivo principal de garantir a unidade de orientação, de terminologia e de métodos, centralizando os serviços nacionais de hidrografia, oceanografia física e de navegação. Esta foi a fórmula encontrada para resolver disfuncionalidades diversas pelo facto das MH e BH operarem debaixo de tutelas distintas, de acordo com a geografia do território nacional. Nos primeiros anos, para além dos trabalhos hidrográficos, verificou-se um crescendo de atividades e estudos oceanográficos, não só visando a vertente científica pura mas particularmente a aplicação destes conhecimentos a operações navais. Esta demanda de conhecimento levou à cria-



Figura 5 - Oficial da Missão Geo-hidrográfica da Guiné a fazer observações azimutais para apoio à sondagem do porto de Bissau em 1948.

ção da especialização em Oceanografia em 1969.

Nesse mesmo ano, na sequência de um incêndio, o IH mudou-se da antiga Sala do Risco, nas Instalações Centrais de Marinha, para o Convento das Trinas, em Santos. A ocupação temporária tornar-se-ia definitiva.

Nos anos setenta a missão do IH ampliou-se. A Marinha passou de uma organização em dois ramos para uma em quatro, um dos quais assegurado pelo IH: a investigação do mar. Todavia, a partir de 1974, com a independência dos territórios ultramarinos, assistiu-se a um processo de retração



A HIDROGRAFIA NA MARINHA NOS ÚLTIMOS DOIS SÉCULOS

e extinção sucessiva das MH. Na estrutura orgânica do IH apenas subsistem hoje duas BH, que asseguram os trabalhos de campo no âmbito da hidrografia.

Para apoiar as atividades de campo o IH dispunha de umas pequenas instalações na Amora. Todavia, nos anos oitenta, passou a contar com as Instalações Navais da Azinheira, hoje Base Hidrográfica da Azinheira. Este espaço foi requalificado e, para além de pavilhões de armazenamento de equipamentos, amostras colhidas ao longo do tempo, boias e sistemas de grande porte, alberga também oficinas diversas e um Centro de Instrumentação Marítima, que inclui um laboratório de calibração de sensores marítimos.

Ao nível da formação em hidrografia, também nos anos setenta foi criada a Escola de Hidrografia e Oceanografia, que passou a ministrar dois cursos de especialização em Hidrografia (CAT A e CAT B). Estes cursos são reconhecidos pela Organização Hidrográfica Internacional.

NA CRISTA DA EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA

Ao longo dos últimos duzentos anos a hidrografia na Marinha sofreu evoluções significativas ao nível da organização, da formação, das técnicas e dos produtos. Na medição das profundidades passou-se da estaca, do prumo e da máquina de prumar para os sondadores de feixe simples e, mais recentemente para os sistemas



Figura 6 - Cartas náuticas produzidas pelas diversas MH.

sondadores multifeixe. Estes últimos permitem, a cada fiada realizada pelo navio, adquirir os dados de profundidade ao longo de uma faixa ao invés de apenas na vertical da passagem. No posicionamento horizontal passou-se da utilização exclusiva de instrumentos de medições de ângulos para sistemas radioelétricos e posteriormente para sistemas de posicionamento por satélite. Estas evoluções nas técnicas de aquisição de dados não são autoexclusivas. Hoje em dia, dependendo das situações, utilizam-se técnicas e instrumentos diversos, de acordo com o que for considerado mais adequado a cada situação.

O produto cartográfico também evoluiu significativamente. Das cartas náuticas, em papel, monocromáticas passámos às cartas com quatro cores. A sua impressão deixou de ser feita em grandes quantidades, com recurso a sistemas *offset*, para

ser feita a pedido, unidade a unidade, com recursos a *plotters*. Para além do papel, desde o início deste século que são produzidas cartas eletrónicas de navegação. Estas cartas eletrónicas são mapas digitais que, a bordo dos navios, são integrados com os sistemas de posicionamento, radar, sonda e outros sensores, num mesmo computador e que permitem fazer o controlo da navegação em tempo real e de forma automática.

Apesar de todas estas evoluções, o futuro próximo está já repleto de desafios técnicos, não só visando a hidrografia, mas também outras ciências do mar. Ao nível da aquisição de dados, vamos começar a utilizar, cada vez mais, veículos autónomos (Fig. 7) equipados com sensores diversos. Antevê-se já a possibilidade de extrair batimetria costeira a partir de imagens satélite multiespectrais. Os dados obtidos pelos sistemas sondadores multifeixe relativamente à coluna de água poderão ser usados de forma inovadora tanto na hidrografia como na oceanografia.

E finalmente, a nova carta de navegação eletrónica vai ver o seu paradigma alterado, passando a integrar um conjunto de camadas de informação, algumas com base em dados adquiridos em tempo real, outras com base em previsões, que vão proporcionar uma visão do espaço de navegação muito mais completo. É a aplicação do atual conceito de *digital twin* à realidade da navegação.

O IH de hoje, inspirado por uma herança histórica monumental, deixada por todos os que nos antecederam, continua a ser uma organização ambiciosa e de referência internacional, não só na hidrografia mas nas ciências do mar em geral.

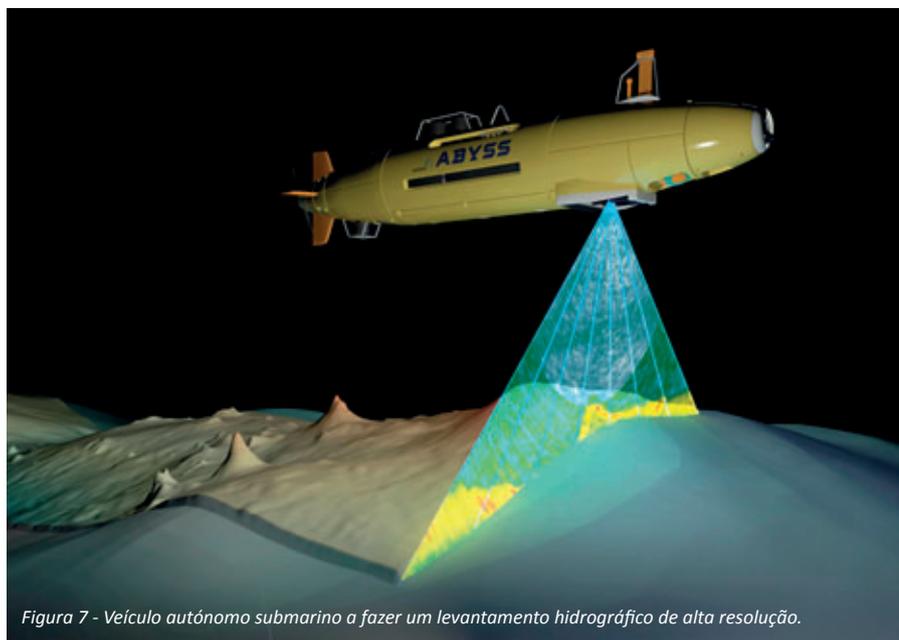


Figura 7 - Veículo autónomo submarino a fazer um levantamento hidrográfico de alta resolução.

Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO

O KIDO BUTAI

OS PORTA-AVIÕES

Constituído por seis porta-aviões protegidos por 2 couraçados, 3 cruzadores e 9 contratorpedeiros, o Kido Butai, era a mais poderosa concentração de poder aéreo naval do mundo. Embora o termo japonês Kido Butai, traduzido literalmente, signifique “Força móvel”, na verdade, tendo em conta o seu conceito operacional, parece ser mais adequado traduzi-lo como “Força de ataque”. Teoricamente esta força era capaz de pôr no ar, em simultâneo, entre 300 a 400 aviões, o que ficou provado quando, a 7 de dezembro de 1941, lançou 350 aviões em duas vagas sucessivas, no famigerado ataque surpresa às instalações militares norte-americanas em Pearl Harbor.

Em termos de organização, os porta-aviões da Marinha Imperial Japonesa (MIJ) foram agrupados em Divisões (CarDivs), sendo cada Divisão constituída por duas destas unidades. Assim, a CarDiv 1 integrava dois grandes porta-aviões: o *Kaga* e o *Akagi*, ambos fruto da transformação de cascos de couraçados. De facto, ao impor o limite de 350.000 toneladas para a construção de couraçados e cruzadores, o tratado de Washington (ver RA Nº 551) obrigou o Japão, que tinha uma grande quantidade destes navios em construção, à reconversão de dois cascos em porta-aviões, por forma a não ser excedido esse limite. Cada um destes porta-aviões podia operar cerca de 90 aviões.

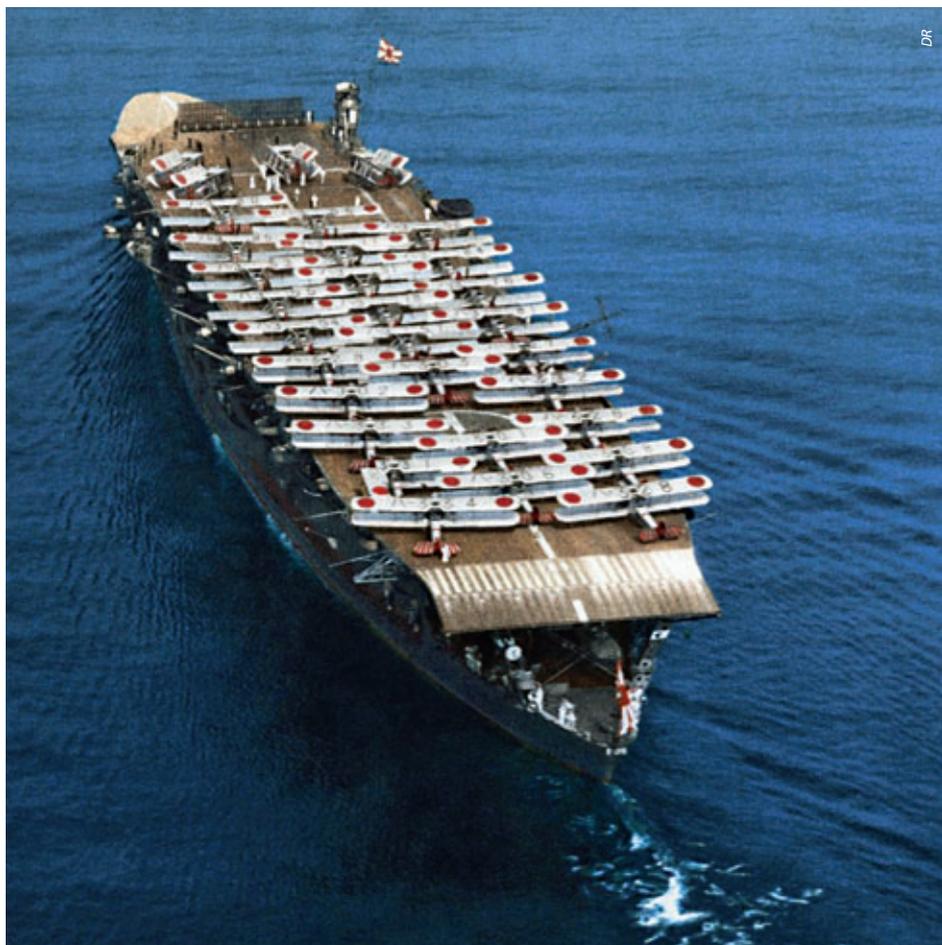
Em dezembro de 1936, quando o governo japonês renunciou formalmente ao Tratado de Washington, o Japão embarcou no programa de expansão naval que permitiu a produção, em dois anos, de 4 novos porta-aviões de grande convés: o *Sōryū* e o *Hiryū*, que constituiriam a CarDiv 5, cada um deles deslocando cerca de 20.000 toneladas com todo o seu complemento e capaz de transportar 63 aviões cada; o *Shokaku* e o *Zuikaku*, integrando a CarDiv 2, com 32.000 toneladas de deslocamento cada, sendo capazes de transportar 72 aviões por unidade. Estes dois últimos entraram ao serviço em 1941, apenas quatro meses antes do ataque a Pearl Harbor.

O FIM DA FORÇA DE ATAQUE

Não se sabe ao certo como surgiu a ideia de que os seis maiores porta-aviões deveriam operar como uma única unidade, mas é possível que o seu mentor tenha sido o CFR Minoru Genda (1904-1989), um defensor obstinado do poder aéreo, que, segundo consta, terá afirmado que este pensamento lhe surgiu quando assistia a um filme publicitário da Marinha dos EUA, que mostrava os seus 4 porta-aviões em operações coordenadas. Genda terá percebido imediatamente que, aplicando os princípios mah-

anianos de concentração de forças à guerra aérea, aumentaria exponencialmente a capacidade de ataque de uma força naval.

A proposta formal foi feita em 1940 pelo CALM Ozawa Jisaburo (1886-1966), comandante da CarDiv 1, sugerindo que todos os meios aéreos navais fossem postos sob um comando unificado, designado por Primeira Esquadra Aérea. O ALM Isoroku Yamamoto (1884-1943), comandante operacional da Marinha, subcreveu a proposta e, após aprovação do Estado-Maior Imperial Naval, implementou-a na esquadra em abril de 1941. Cinco meses depois, quando os novos *Shokaku* e *Zuikaku* se juntaram à esquadra, agrupou os 6 porta-aviões num único comando. Para comandante deste extraordinário instrumento de poder aeronaval, Yamamoto nomeou o VALM Chuichi Nagumo (1887-1944).



Foi esta força que, combinando excelentes navios, aeronaves bem projetadas e pilotos treinados em operações de guerra, causou a morte e a destruição no Pacífico e no Índico nos primeiros 6 meses do conflito, arrolando uma série de vitórias desde o Havaí até Ceilão.

Só no início de Junho de 1942, na batalha de Midway, Yamamoto e Nagumo sofreriam o golpe fatal cujo resultado foi a morte prematura deste extraordinário e poderoso instrumento de coação militar. Depois do afundamento dos porta-aviões *Kaga*, *Akagi*, *Soryu* e *Hiryu*, a MIJ jamais conseguiria ter uma força naval com o treino, o nível operacional e a capacidade ofensiva do Kido Butai.



Piedade Vaz
CFR REF



ACADEMIA DE MARINHA

SESSÃO COMEMORATIVA DO CENTENÁRIO DO NASCIMENTO DO VALM TEIXEIRA DA MOTA

Após o fim de perto de 7 meses de interrupção devida à difícil conjuntura sanitária que assola o globo, as conferências de terça-feira voltaram, dia 22 de setembro, ao auditório da Academia de Marinha.

Com a rigorosa observância das normas de distanciamento social e etiqueta respiratória, que se tornaram a norma nos dias que correm, a plateia deste auditório apresentava-se composta para o que se anunciava como uma sessão cultural de celebração.

Celebração por, pouco a pouco, a normalidade possível regressar às nossas instituições dando-se continuidade ao normal funcionamento desta Academia. Mas também a recordação de um insigne oficial de Marinha como foi o VALM Avelino Teixeira da Mota, cuja vida e obra se figuram merecedoras de elevado reconhecimento.

O dia 20 de setembro marcou o centenário do nascimento desta figura incontornável, não só na Marinha como em variados campos das Artes, Letras e Ciências, que foi evocada e apresentada com grande mestria pelo CTEN Baptista Valentim, Académico Efetivo da Classe de História Marítima desta Academia.

Organizando a sua apresentação em torno de seis eixos, que bem espelham a multifacetada vida e obra do VALM Teixeira da Mota, o Comandante Valentim apresentou à audiência: uma figura de projeção internacional; um oficial de Marinha; um estudioso de África; um historiador da cartografia portuguesa; um político; e um dos grandes transformadores da Cultura na Marinha.

Nas palavras do Comandante Valentim, o VALM Teixeira da Mota considerava-se, acima de tudo, um oficial de Marinha, o que não o impediu de se destacar em variadas áreas do conhecimento, como a História, a Antropologia, a Etnografia, ou a Geografia.



Esta multiplicidade de interesses, conjugados com a vida militar, ficaram bem patentes na descrição feita pelo Comandante Valentim das comissões de serviço que Teixeira da Mota cumpriu na Guiné (1945-1957), primeiro como ajudante do Governador, CFR Sarmiento Rodrigues, e de seguida como membro da Missão Geodrográfica da Guiné, sob o comando do então 1TEN Pereira Crespo.

Durante essas comissões de serviço, Teixeira da Mota foi responsável pela Fundação de Instituições Científicas e por Estudos de Antropologia, Etnografia, Cartografia, Topografia e Hidrografia, contribuindo indelevelmente para a Resolução do Problema Historiográfico do Descobrimiento da Guiné, para a Perceção da História das Sociedades Africanas e para Novas Técnicas/ Metodologias de Estudo.

Nesta apresentação foi ainda destacado e feita menção especial, ao grande contributo do VALM Teixeira da Mota para a transformação da Cultura na Marinha. Além de ter feito parte da Comissão Consultiva do Museu de Marinha (d. 1976) e de ter integrado o grupo de trabalho para a área cultural da Marinha (1976-1982), Teixeira da Mota foi um dos membros fundadores do Grupo de Estudos de História Marítima (1969), do qual a Academia de Marinha é herdeira natural. Mais tarde assumiu o cargo de Secretário-Geral do Centro de Estudos de Marinha (1971) e foi depois eleito segundo Presidente da Academia de Marinha (1980-1982), cargo que desempenhou até à sua morte.

A sessão terminou na voz do homenageado, resgatado da bruma do tempo através da reprodução de uma entrevista dada à emissora BBC, pouco tempo antes do seu falecimento.



PRÉMIO “FUNDAÇÃO ORIENTE-EMBAIXADOR JOÃO DE DEUS RAMOS” 2019

A missão da Academia de Marinha é estatutariamente definida como a promoção e desenvolvimento de estudos e a divulgação do conhecimento relacionados com a história, as artes, letras e ciências e tudo o mais que diga respeito ao mar e às atividades marítimas.

O desempenho da missão pode tomar várias formas, sendo uma delas a atribuição de prémios que incentivem e dinamizem a pesquisa e investigação nas áreas acima expostas. Neste âmbito, a Academia de Marinha celebrou, a 22 de novembro de 2016, um protocolo com a Fundação Oriente instituindo um prémio, focado na história, nas artes, letras e ciências e na presença portuguesa na Ásia Oriental, a ser atribuído em anos ímpares.

Desde 2019 que este prémio passou a designar-se “Fundação Oriente-Embaixador João de Deus Ramos”, prestando assim uma merecida homenagem a este ilustre cidadão. Além de académico e Vice-Presidente da Classe de História Marítima desta Academia, João de Deus Ramos foi também um destacado Diplomata, responsável pela abertura da primeira embaixada portuguesa em Pequim, Administrador da Fundação Oriente, e reconhecido admirador e estudioso da Ásia Oriental.

No passado dia 29 de setembro realizou-se uma Sessão Solene desta Academia, presidida pelo CEMA, ALM Mendes Calado, no decurso da qual foram anunciados os vencedores da última edição do citado prémio. Estava também presente o Presidente da Fundação Oriente, Dr. Carlos Monjardino.

Ao referido anúncio seguiu-se a cerimónia de entrega dos prémios. Na ocasião, o Presidente desta Academia, ALM Vidal Abreu, e o Presidente da Fundação Oriente proferiram algumas palavras, destacando o papel que o Senhor Embaixador teve nas suas duas instituições e a importância do Prémio que ajudou a criar. O Presidente da Academia fez também questão de salientar a importante presença do ALM CEMA, interpretando-a como apoio explícito do Comandante da Marinha à retoma das sessões presenciais.

Os Prémios foram atribuídos *ex aequo* às senhoras Professoras Isabel dos Guimarães Sá e Célia Ferreira Reis pelas obras



O regresso dos mortos. Os doadores da Misericórdia do Porto e a expansão oceânica (séculos XVI-XVII) e O poder entre Lisboa e o Oriente – persistências e mudanças na administração – do Ultimato ao Ato Colonial, respetivamente.

Seguiram-se as apresentações das duas obras. A Professora Isabel dos Guimarães Sá explicou como nasceu e se desenvolveu o seu trabalho, ***O regresso dos mortos***, a partir de uma fortuita visita ao Museu da Misericórdia do Porto. Essa visita levou-a ao arquivo dessa instituição e a um fundo documental de características únicas em Portugal pela quantidade e qualidade da informação referente aos doadores, i.e., aos indivíduos que legaram bens à Misericórdia através do seu testamento. Isso permitiu à autora realizar uma série de pequenos retratos desses indivíduos.

Analisando esses documentos, a autora estabeleceu a importância das Misericórdias na comunicação dentro do império português, focando as relações com o Oriente, e procurando criar um estudo que centrasse as suas atenções de investigação num grupo de indivíduos identificáveis e únicos, afastando-se das grandes coletividades anónimas, através da cultura material e das trajetórias individuais.

Por sua vez, a Professora Célia Ferreira Reis trouxe-nos um resumo dos principais pontos da sua tese de doutoramento, ***O poder entre Lisboa e o Oriente***, onde procurou no quadro das colónias portuguesas da Índia, Timor e Macau, e ao longo de três regimes políticos diferentes, Monarquia, República e Ditadura, caracterizar o exercício da administração colonial nesses territórios.

Destacou principalmente a evolução dessa administração ao longo de um período de 40 anos, com ritmos de mudança diferentes, e os contrastes entre a atuação do legislador e das suas soluções versus a realidade no terreno e o poder na prática.



Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA



ALGUMAS REFLEXÕES SOBRE A PRIMEIRA VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO

Tendo sido recentemente iniciada – e, infelizmente, interrompida por motivos de força maior – aquela que deveria ser mais uma viagem de circum-navegação da nossa velha *Sagres*, desta vez no âmbito das comemorações do V Centenário da viagem de Fernão de Magalhães, impõem-se algumas reflexões sobre o feito que celebra.

Sem pretender fazer história nem apresentar um relato de tão enaltecida odisseia marítima, debruçemo-nos criticamente sobre alguns dos seus aspectos mais discutíveis, mesmo que estes possam, eventualmente, não constituir novidade para grande parte dos leitores.

OS CRÉDITOS DA PROEZA

Dentro do carácter festivo das celebrações em curso, não terá, certamente, passado despercebida uma polémica originada nalguns meios espanhóis mais nacionalistas sobre a pertinência de se estender a Portugal a participação numa auto-intitulada “comemoração ibérica” que, segundo aquela corrente de opinião, deveria ser exclusivamente espanhola.

Passa o radicalismo – se não mesmo a hostilidade – desta posição, teremos, talvez, de pôr de parte algum do nosso patriotismo mais exacerbado e admitir que o mérito da primeira viagem de circum-navegação, cabe, efectivamente, a Espanha, embora esta, em bom rigor, não existisse, naquela época, como a entidade política que hoje conhecemos. Se, por um lado, a expedição foi comandada por português, não é menos verdade que este o fez ao serviço de um soberano espanhol (mantenhamos o termo por uma questão de conveniência¹). Afinal, também Portugal tem motivos para se orgulhar dos navegadores estrangeiros que teve ao seu serviço – como foi o caso de Alvise Cadamosto, de Antonio Da Noli ou de Américo Vespúcio – os quais, por bons motivos, se juntaram ao esforço nacional das Descobertas.

Claro que não é errado, de modo algum, afirmar que a viagem de Magalhães se fez com capitais espanhóis e conhecimento português. O grande navegador jamais se teria lançado naquela

aventura se não tivesse o incentivo das cartas que o seu amigo Francisco Serrão lhe enviava das Molucas ou a parceria com o célebre cosmógrafo Rui Faleiro, que, igualmente desavindo com a coroa portuguesa, lhe deu o adequado sustento técnico e cartográfico. Depois, convém não esquecer toda a experiência de navegação, de guerra e de liderança que Magalhães adquirira ao serviço de Portugal, sem a qual nunca teria granjeado as qualidades que lhe são hoje universalmente reconhecidas.

Mas se é de apreciar o gesto das autoridades espanholas em partilhar com os seus vizinhos ibéricos as comemorações de tão celebrada viagem, menos compreensível é a adopção, da parte destas, da expressão “expedição de Magalhães e de Elcano”, que, do ponto de vista histórico, se afigura algo abusiva. É que se Magalhães não chegou a completar a viagem, cabendo a Juan Sebastián de Elcano a glória de conduzir os sobreviventes de volta a Sevilha, não devemos esquecer que este último esteve ao lado dos conspiradores que, na Páscoa de 1520, tentaram fazer abortar a missão e regressar a Espanha antes da descoberta da passagem para o Pacífico. É certo que Elcano possuía boas qualidades de chefe e de marinheiro, sem as quais não teria sido eleito – é esse o termo – para encabeçar a expedição (se é que assim ainda se podia designar) após a morte de todos os seus comandantes (e o afastamento do piloto português João Lopes de Carvalho, por suposta falta de capacidade de liderança), mas, numa fase mais decisiva, foram a



Fig. 1 – Magalhães e Elcano: a parceria que nunca existiu





Fig. 2 – A primeira viagem de circum-navegação

firme vontade e a perseverança do capitão-general português a garantir que a viagem não terminava antes de começar.

De resto, o piloto basco nem sequer é mencionado no relato de Antonio Pigafetta, o cronista da expedição, embora alguns historiadores espanhóis – menos dados à autoflagelação do que muitos dos seus colegas portugueses – insinuem que a versão difundida, datada de 1525 (o diário original foi perdido), terá sido condicionada pelo editor francês de modo a diminuir a glória de Espanha. Se assim foi, a coroa castelhana não se terá mostrado, na altura, muito preocupada com este suposto apagamento do nome do seu súbdito. Para já, e salvo melhor opinião, os escritos do italiano constituem a versão mais imparcial da viagem. Foi graças a eles que perdurou o nome de um herói mal-amado pelas duas nações que serviu.

MAGALHÃES FOI UM TRAIÇÃO?

Antes de respondermos a esta pergunta, convém ter presente que o conceito de Pátria ainda não existia no século XVI, havendo, sim, a noção de fidelidade a um soberano.



Não tendo granjeado fortuna nas suas andanças pelo Oriente (1505-1513) e pelo Norte de África (1514), por duas vezes Magalhães solicitou, em audiência com D. Manuel, o aumento da sua tença, tendo em conta os serviços prestados. E por duas vezes o rei rejeitou o pedido com brusquidão, provavelmente agastado com a ousadia do seu interlocutor, à qual se juntavam rumores de conduta imprópria na distribuição dos despojos da guerra em terras marroquinas. Humilhado pelo desprezo a que era votado pelo monarca – que não lhe deu sequer a mão a beijar – Magalhães ainda pediu permissão para oferecer os seus serviços a outro soberano, ao que D. Manuel lhe terá dito, secamente, que fizesse o que lhe aprouvesse.

Ficava o navegador, deste modo, livre das suas obrigações para com a coroa portuguesa. É, no entanto, inegável que a sua oferta a Carlos I de Espanha, no sentido de lhe garantir a posse das ilhas Molucas, prefigurava um claro atentado contra os interesses portugueses. Este facto tornou Magalhães, durante muito tempo, uma figura “maldita” na historiografia nacional, tendo os seus méritos sido, entre nós, tardiamente reconhecidos.

Porém, nem mesmo em Espanha o seu nome encontrou glória imediata, já que os conspiradores sobreviventes fizeram valer a sua versão da história. Mas também estes não se viram enaltecidos, apesar do branqueamento das suas acções, já que os objetivos da viagem não tinham sido atingidos.

UMA MISSÃO FALHADA

Um aspecto que temos de ter em conta, ao utilizar a expressão “Primeira Viagem de Circum-Navegação”, é que o objetivo da expedição não era circum-navegar o Globo, mas sim atingir as Molucas por Ocidente – naturalmente, contando, para o efeito, com a esfericidade da Terra – e reclamar a sua posse para Espanha, uma vez provado, como julgavam os promotores da aventura, que se situava no hemisfério que o Tratado de Tordesilhas atribuíra a Castela. As instruções deixadas por Carlos I a Magalhães eram claras no sentido de não entrar nos espaços marítimos sob jurisdição portuguesa e é provável que este tencionasse regressar pelo mesmo caminho da viagem de ida.

Contudo, a passagem entre o Atlântico e o Pacífico revelou-se tão difícil de praticar que os viajantes posteriores iriam preferir a travessia terrestre do istmo do Panamá, reembarcando, posteriormente, do lado oposto. Foi esse motivo, aliado à perspectiva de repetir a longa e penosa travessia do Pacífico, que levou os sobreviventes a escolher o regresso pela rota do Oriente, mesmo arriscando a captura pelos portugueses (o que acabou mesmo por acontecer a muitos deles), tornando Elcano o herói improvável de um feito que não estava planeado.

Por outro lado, embora se tivesse provado ser possível atingir as Molucas por Ocidente, chegou-se à conclusão de que estas se situavam na metade portuguesa do Mundo (apesar da argumentação em contrário posteriormente defendida pela parte espanhola), razão pela qual alguns historiadores sugerem a hipótese – que nos suscita grandes dúvidas – de Magalhães ter deliberadamente procurado a morte no imprudente combate com os indígenas de Mactan.

A missão só não foi um fiasco total graças à carga de especiarias que chegou a Sevilha na nau “Victoria”, cujo produto cobriu, com margem de lucro, o investimento financeiro e os prejuízos materiais da expedição – longe, porém, de compensar as perdas humanas, da ordem dos 87%.

É verdade que a expedição provou cientificamente que a Terra é redonda, mas esse era já um dado tido como certo por grande parte das pessoas cultas da época, pois já no século II a.C. o matemático e geógrafo grego Eratóstenes o demonstrara de forma brilhante e engenhosa, tendo, inclusive, calculado o perímetro terrestre com um erro inferior a 1%.

Podemos dizer, isso sim, é que ficava, para a posteridade, um feito inédito, embora sem grande apreciação pelos seus contemporâneos.

QUEM FOI O PRIMEIRO A CIRCUM-NAVEGAR O GLOBO?

Quando se fala na primeira circum-navegação do Mundo, surge, inevitavelmente, o nome de Magalhães. No entanto, como se sabe, o capitão-general não completou a viagem, ficando os créditos da proeza entregues a Elcano e aos 17 sobreviventes que com ele aportaram a Sanlúcar de Barrameda no dia 8 de Setembro de 1522.

Mais recentemente, uma teoria politicamente correcta atribui a Henrique, o escravo malaio de Magalhães, a glória de ter sido o primeiro homem a dar a volta à Terra, pois, tendo desertado nas Filipinas após a morte do seu amo, teria regressado, em seguida, à sua terra natal, fechando, assim, a circunferência. Este regresso não está, porém, comprovado, tal como não estão as teorias que atribuem a Henrique uma origem filipina. Estas últimas, baseadas no facto de o intérprete malaio se ter entendido com os insulares – que, segundo Pigafetta, até falariam várias línguas –, parecem ignorar que os idiomas nativos daquele arquipélago, como o Tagalo, pertencem ao grupo de línguas austronésias, onde se inclui o Malaio, não sendo, portanto, de estranhar semelhanças entres estes.

Semelhante argumento poderia, de resto, ser utilizado para atribuir o feito a Magalhães, pois este viajara, durante a sua juventude, pela Insulíndia, não faltando quem defenda a hipótese de ter ido às Molucas na viagem de António Abreu àquele arquipélago em 1512. A confirmar-se essa possibilidade (para já, não), o grande navegador teria fechado o circuito ao cruzar o meridiano dos 125° E, embora ligeiramente mais a Norte.

Outros candidatos à glória pioneira poderão, eventualmente, ser os portugueses que sobreviveram à travessia do Pacífico, caso se venha a demonstrar que algum(ns) deles tenha(m) regressado



a águas por si navegadas em viagens anteriores. O que sabemos, ao certo, é que os sobreviventes da “Victoria” foram, efectivamente os primeiros a circum-navegar a Terra numa só viagem. Desse ponto de vista, é inquestionável que Elcano mereceu o brasão que o já imperador Carlos V lhe atribuiu (depois de lhe negar o título de cavaleiro), no qual figurava um globo terrestre e a legenda em Latim “*Primus circumdedisti me*” (“O primeiro que me circum-navegou”).

CONCLUSÃO

Em jeito de balanço de tudo o que atrás foi dito, podemos concluir que a Primeira Viagem de Circum-navegação foi, em termos colectivos, uma realização espanhola. No entanto, ela só foi possível graças aos conhecimentos náuticos dos portugueses e, sobretudo, à determinação e à firme liderança do seu comandante português, Fernão de Magalhães.

Vimos também que a circum-navegação, não fazendo parte dos planos da viagem, acabou por ser um “subproduto” da expedição, embora com considerável eco nos séculos vindouros. Nesse desfecho, o homem que a levou a bom termo, Juan Sebastián de Elcano, assumiu, acidentalmente, um papel histórico que não lhe estava destinado, embora esse facto não lhe retire os méritos da proeza. Até prova em contrário, cabe-lhe, tal como aos seus 17 companheiros, o crédito de ter sido o primeiro homem a circum-navegar o Globo.

Posto isto, juntemo-nos, com regozijo mas também com justo orgulho, a Espanha na celebração do V Centenário deste grande feito, que, mais do que aos países ibéricos, pertence a toda a Humanidade.


Jorge M. Moreira Silva
CFR

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

Nota

¹ O monarca reinante, Carlos I, possuía, entre outros, o título de Rei de Castela, de Aragão, das Duas Sicílias, de Navarra, de Granada, da Galiza, de Maiorca, das Canárias e das Índias [ocidentais], ao qual viria, em 1520, a somar o de Sacro Imperador Romano-Germânico (Carlos V).



Fotos: SAU A Ferreira Dias

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL VISITOU O MUSEU DE MARINHA

A Comissão de Defesa Nacional (CDN) presidida, na atual Legislatura, pelo Deputado Marcos Perestrelo, deslocou-se a 12 de outubro ao Museu de Marinha (MM), Órgão Cultural da área governativa da Defesa Nacional, tendo sido recebida pelo CEMA e AMN, ALM Mendes Calado.

A CDN da Assembleia da República, no âmbito das suas competências, acompanha a política de Defesa Nacional, das Forças Armadas, da Autoridade Marítima Nacional, da Autoridade Aero-náutica Nacional e dos assuntos do mar sob tutela do Ministério da Defesa Nacional e, em geral, exerce as suas competências de controlo político nas áreas tuteladas por aquele ministério.

Estiveram igualmente presentes na visita a Presidente da Comissão de Cultura e Comunicação (CCC), a Deputada Ana Paula Vitorino, e uma representação desta Comissão, bem como o Assessor Militar e outros assessores da CDN.

Do programa constou uma apresentação pelo Diretor da Comissão Cultural de Marinha, CALM Valente dos Santos, versando a Perspetiva Cultural de Marinha e os diversos Órgãos de Natureza Cultural; nela foram destacadas as suas atividades, missão, organização interna, objetivos que se propõem alcançar e projetos em curso ou planeados.



Seguiu-se uma visita guiada à exposição permanente do MM, fundado a 22 de julho de 1863 por decreto do rei D. Luís. Divididos em dois grupos, todos os visitantes tiveram oportunidade de conhecer as diversas salas expositivas, destacando-se, pela sua remodelação e modernização recente, as Salas dos Descobrimentos e a Sala dos Grandes Veleiros.

Dentro em breve irá proceder-se à assinatura de um protocolo, entre o MM e o Museu da Assembleia da República, para a cedência temporária, por empréstimo, de duas peças: a figura de proa do brigue Camões, navio que ardeu em 18 de dezembro de 1883, quando ainda estava em construção no Arsenal de Marinha, em Lisboa; e um quadro – óleo sobre tela “Saída de D. Luís em visita a algumas cortes estrangeiras: vapor Mindelo, corvetas Sagres e Sá da Bandeira”.

No final procedeu-se a uma troca de lembranças, tendo sido feita a oferta aos deputados de exemplares do livro “Tesouros do Museu de Marinha” e do Guia de Visita à Exposição Permanente do MM.



Colaboração do **MUSEU DE MARINHA**



MARE CLAUSUM E MARE LIBERUM

O DEBATE FILOSÓFICO E A ESSÊNCIA DA DISCUSSÃO JURÍDICA NA CÉLEBRE DISPUTA HISTÓRICA. O *IMPERIUM* E O *DOMINIUM*.

PARTE I

1. INTRODUÇÃO. A QUESTÃO

A evolução típica da legislação sobre o mar – a que poderemos, por conceito, designar por *law of the sea* – sempre foi configurada numa questão central, e que resulta da disputa entre o domínio e exercício de autoridade sobre o mar e o princípio da salvaguarda da liberdade dos mares. Quando apenas algumas potências marítimas eram dominantes, os mares eram tidos mais como áreas de conflito político-estratégico do que propriamente do foro exclusivamente económico, inclusivamente porque estava em causa a capacidade de defender e impor a *imunidade* da navegação face ao controlo que (algumas) outras Nações poderiam efectuar sobre as Bandeiras que dominavam os mares. A doutrina da *soberania sobre o mar* pode situar-se, inicialmente, em 1582, com Bodin, sendo de relevar a importância da teoria defendida por Pacius, em 1619¹, em *De dominio Maris Adriatici disceptatio*, na qual defendia as pretensões marítimas de Veneza sobre o Adriático.

Já Craig, e posteriormente Welwood, em 1613 – contemporâneos de Jaime VI, da Escócia – defendiam que a propriedade dos mares pertencia às Nações que deles estivessem mais perto em termos de terra continental, sendo que, de tal forma, existiria, por exemplo, um *mar inglês* e um *mar francês*. Contudo, um célebre jurista inglês, Digges, em 1569², no seu *Arguments Proving the Queen's Majesties Property in Sea Landes and Salt Shores Thereof*, defendia que o mar era propriedade da Coroa³, questão que mais tarde, em 1622, foi suscitada numa comissão de juristas que teve como encargo estudar se, quanto à jurisdição das terras de *East Anglia*, a mesma se estendia para terras submersas e ao mar⁴. Neste contexto, Boroughs, outro conhecido autor setecentista, formulou, em 1633, um extenso relatório sobre uma pesquisa documental que efectuou⁵, tendo-se deparado com um documento de 1299, de Eduardo I, que sustentava os poderes da Coroa sobre o mar, e que se intitulava *De superioritate maris Angliae et juris officii Admirallitus in eodem*.

Apenas dois anos após as pesquisas de Boroughs, em 1635, surgiria a obra monumental de John Selden, embora se defenda, usualmente, que tenha sido escrita em 1618⁶. No entendimento de Selden, o mar não podia ser de utilização *comum* para todos, e defendia uma noção de *propriedade*, argumentando que o mar que rodeava a Grã-Bretanha pertencia à Coroa como se fosse um apêndice indivisível e *perpétuo*. Foi o crescimento do comércio marítimo que concedeu à questão da soberania sobre os mares uma relevância internacional, sendo que a Inglaterra resistiu às pretensões de Filipe de Espanha de proibir outras nações de fazer comércio com o Novo Mundo, e insistia que Espanha não tinha direito a regiões que ainda não tinha

ocupado, e, ao mesmo tempo, reivindicavam o seu direito à soberania dos *four British Seas*.

Segundo se pode depreender dos elementos históricos mais fidedignos, o famoso escrito de Grocius integrava um parecer legal que lhe foi pedido pela Companhia das Índias Orientais como justificação para a captura do galeão português no estreito de Malaca em 1602⁷.

Espanha – então soberana em Portugal – opôs-se à intervenção da Companhia das Índias Orientais em toda a grande região de influência ibérica, precisamente baseando-se nas reivindicações de Portugal sustentadas pela Bula Papal concedida por Alexandre VI⁸, que já tinha tido um momento histórico anterior com a Bula *Etsi Cuncti*, de Calisto III – confirmada já com Sisto IV em 1481 –, na validação do Tratado das Alcáçovas.

Grocius invocava o direito ao comércio marítimo como sendo uma das premissas próprias do *ius gentium*, e, baseado no pressuposto de que os mares são vias mercantis que, devido à sua morfologia própria, não podem ser susceptíveis de apropriação, reivindicava a liberdade de usar tais espaços. Para as grandes companhias mercantis holandesas, que estavam precisamente em crescendo de vitalidade económica no início do Séc. XVII, era fundamental a mudança da doutrina de exercício de poder sobre o mar defendida pelos portugueses, também por causa do pressuposto de pensamento filosófico dos protestantes *calvinistas*; a tese defendida por Grocius era, assim, a defesa não só de uma questão jurídica, mas igualmente ética, assim como o *ius gentium* pretendia estabelecer, ele próprio, um equilíbrio entre o âmbito jurídico e o ético.

A publicação do *Mare Liberum*⁹ levou a uma aberta contestação de juristas escoceses e ingleses que se opuseram ao argumentado na obra, como é o caso de Welwood, em 1613, tendo Grocius respondido com uma linha argumentativa plasmada no seu *“Defensio capituli quinti maris liberi oppugnati a Guiliemo Welwodo juris civilis professore, capite XXVII ejus libri scripti anglica sermone cui titulum fecit compendium legum maritimum”*¹⁰. O debate entre teses teóricas terá estado na base da resolução do conflito armado ocorrido na altura de Cromwell – tendo-se criado um impasse naval – situação que terá sido propícia à difusão da teoria defendida por Grocius. A tese da liberdade dos mares, sobretudo acarinhada por autores holandeses como Graswinckel, suscitou uma quase concordância generalizada¹¹, quando, historicamente, já se assistia à clara ascendência de outras nações europeias, designadamente a própria França de Luís XIV, ao mesmo tempo que ocorria algum declínio dos impérios ibéricos. Já pelo final do Séc. XVII, em especial no último quartel (1685-1700), apenas existiam vagos rumores da teoria da tese da *soberania sobre os mares*, permanecendo apenas, como matéria de grande debate, a questão da extensão das águas costeiras.

2. O DEBATE FILOSÓFICO E A ESSÊNCIA DA DISCUSSÃO JURÍDICA. O IMPERIUM E O DOMINIUM

Como é usual referir-se, a questão magna sobre a liberdade dos mares foi, igualmente, uma exteriorização – talvez uma flagrante simbologia, até – do tipo de debate de cariz filosófico e sócio-político que ocorreu muito marcadamente no período da Contra-Reforma. Grocius, até pela sua linha de vida e formação, e pela sua defesa de conceitos da *guerra justa* e do direito natural, não foi, naturalmente, alheio a todo este contexto¹². Ao responder aos argumentos de Welwood¹³, e aos pressupostos que este defendia, Grocius, referindo-se ao mar, disse que “*by the first condition of nature, was common to men*”, defendendo, no seu *De Jure belli ac pacis*, 1646, que “*(...) God was unnecessary to the validity of natural law (...)*”, tendo eliminado a lei divina do *ius gentium*.

À medida que se ia generalizando o sentido do que se podia efectivamente governar se restringiria a uma área sobre a qual se podia, fisicamente, exercer a autoridade do Estado costeiro, a delimitação correcta e precisa das reivindicações marítimas passou a ser considerada uma questão *de essentia*. Ou seja, passou a ser a questão fulcral. Desta forma, os juristas do Séc. XVII tenderam a concordar, em especial durante a segunda metade do século, que a ocupação do mar¹⁴ concederia a capacidade e o poder efectivo de o regular, assim como sobre ele ter o gozo exclusivo dos direitos de propriedade.

Estruturalmente, o pensamento dos juristas setecentistas implicava, pois, que a aquisição de propriedade através da ocupação podia ser entendida como um *direito natural*, mas a posse efectiva do mar seria o instrumento necessário para exercer esse direito. Claro que tal levou a que se considerasse o mar não como uma *res communis* mas antes uma *res nullius*, sendo que essa abordagem nem terá suscitado grande contenda e contestação na segunda metade do século. O mar era considerado como sendo susceptível de ocupação, sendo que as grandes questões em debate passaram a ser outras, passando a centrar-se na *posse efectiva*, e não apenas na enunciação do direito em si.

Pufendorf, no seu *De Jure naturae et gentium*, de 1688, baseado numa premissa antes assumida por Grocius – no sentido de que tudo o que não está na posse efectiva ou consignado ao foro individual (ou à vontade pública) pode ser objecto de apropriação da nação que primeiro delas tomar conta –, defendeu a aquisição não como *presa* mas como *território*. Assim, o *poder de regular* o mar seria coincidente com a sua *posse*, e esse tipo de *imperium* era de cariz territorial. Portanto, nos alvares do Séc. XVIII, pode referir-se que era universalmente aceite que todos os Estados costeiros teriam um *direito natural* de propriedade do mar, mas numa área sobre a qual existisse, da parte deles, uma ocupação efectiva.

A questão que subsistia era mesmo como definir e/ou caracterizar essa efectividade.

A base de entendimento, conforme nos ensina O’Connell, era a de que no início do Séc. XVII a ideia difundida era de que a *apropriação exclusiva* do mar resultava do domínio através do poder naval. O próprio Grocius defendia – no seu *De jure belli ac Pacis* – que o *imperium* era exercido através de uma “*(...) fleet stationed in some part of the sea (...)*”, numa premissa em que, mais tarde, foi seguido por Loccenius. As guerras navais que foram travadas durante várias décadas desse século bem como os resultados territoriais que delas provieram provariam, contudo, o carácter absolutamente efémero de tal tipo de domínio.

Não obstante o período pós-Grocius ter sido mais direccionado, como acima se referiu, na procura de uma maior precisão na delimitação territorial nas áreas de mar mais próximas da costa dos Estados ribeirinhos – e que, nalguns entendimentos, chegariam à defesa de uma distância até 100 milhas da linha de costa! –, a verdade é que foi mesmo na base da antiga noção do *poder físico efectivo* que se

encontrou a forma que viria a ser mais plausível, e universalmente aceite, de se delimitarem direitos exclusivos sobre o mar: o tiro de canhão. Portanto, a colocação de canhões ao longo da linha de costa, sobretudo através de processos de arquitectura marítima de construção de fortificações marítimas, garantiria a exclusão de navios estrangeiros da proximidade das costas, o que, nos séculos XVI e sobretudo XVII, era vital para a defesa das nações, além de uma questão de uniformização e de aceitação geral do princípio em si: é que a premissa, estabelecida desta forma, seria de igual aplicação a todas as nações.

Importará, em especial, estudar a obra de Frei Serafim de Freitas (1624), em oposição à de Grocius, mas disso trataremos na Parte II do artigo.



Dr. Luís da Costa Diogo
Director Jurídico da DGAM

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

Notas

¹ E posteriormente, defendida por Palazzi, em 1663.

² E que se teria baseado nas premissas da lei romana e numa noção de direitos de prerrogativa, como enunciava quanto a essa doutrina Thomas Moore.

³ Defendia Digges, sobre a faixa litoral que seria propriedade da Coroa, que “*And in this estate regal of England we see that the Kings of most ancient times have in the right of their crowne holde the seas aboute this llande so proper and entre unto them*”. Mais tarde, em 1622, Malynes, no *Consuetudo vel lex mercatoria*, defendeu igualmente que o mar era propriedade da Coroa.

⁴ No âmbito de uma norma estatutária de Henrique VIII, e como Callis entendia, foram identificadas quatro categorias de interesse e poder real no *Mare Anglicanus*: o *imperium regale*, *potestas legalis*, *proprietatis tam soli quam aquae* bem como a *possessio et profituum tam reale quam personale*.

⁵ No Arquivo da Torre de Londres.

⁶ O trabalho terá sido inicialmente proposto ao Rei para aprovação em 1619, mas – atenta a incompatibilidade de uma das suas alegações sobre reivindicação de terras a Norte que envolvia o irmão do Rei James, o Rei Cristiano IV da Dinamarca – teve dissabores e desavenças com um dos principais conselheiros reais, o Duque de Buckingham, o qual terá evitado a publicação da obra.

⁷ É interessante notar que, mesmo lendo autores ingleses e holandeses sobre referências ao período histórico de inícios do Séc. XVII – neste caso em particular, 1602 –, portanto em alturas já de União Ibérica, as referências que são feitas a navios mantêm o designativo de “navios portugueses”, bem como, sobre a Bula Papal de Alexandre VI se fazem referências expressas às “pretensões portuguesas” no Oriente, o que é uma terminologia e uma abordagem de relevante interesse para se aferir, efectivamente, que tipo de soberania Espanha, naquelas décadas, exerceu sobre Portugal e o seu império, e que imagem externa, afinal, transpareceu em termos políticos e político-diplomáticos. Entre outros, neste sentido, ver O’Connell, Verzijl e Fulton.

⁸ A Bula *Inter Coetera* – de 4 de maio de 1493 – estabeleceu a divisória vertical limitativa a 100 léguas da ilha mais a Oeste dos Açores, sendo que, em termos históricos, Espanha tinha acabado de finalizar, apenas meses antes, em 1492, a sua completude territorial na Península. Em Tordesilhas, a 7 de junho de 1494, a sabedoria do Ilustríssimo D. João II deu o seu fruto externo visível em termos político-diplomáticos ao defender que se mantivesse o traçado vertical que a Bula Papal tinha definido, mas impondo que o meridiano limitativo dos dois impérios estivesse 370 léguas mais para Oeste de Cabo Verde – com muita probabilidade, porque o Rei Português detinha informação de que existiam vastas terras para Sul e mais para Oeste –, fazendo com que os territórios conhecidos dos continentes africano e asiático ficassem sob a esfera total do domínio português. Em absoluta discordância com tal decisão e *imposição* papal, outras nações europeias, como os holandeses, ingleses e franceses, desenvolveram as suas próprias estratégias expansionistas e processos de alargamento mercantil marítimo opondo-se frontalmente, territorial e juridicamente, aos dois grandes impérios ibéricos, o que suscitou gravíssimas questões – até do foro bélico – com movimentos e acções de assalto e pirataria a navios e territórios portugueses e espanhóis, perpetradas durante os séculos seguintes.

⁹ Em 1608, segundo se crê, será a data mais fiável.

¹⁰ Que apenas viria a ser publicado em 1872.

¹¹ Autores como Van Tromp e De Reuter – como avisadamente ensina O’Connell – confirmariam, anos depois, ainda que com uma mais trabalhada base sustentadora, a tese inicial de Grocius.

¹² Onde estiveram igualmente envolvidos Belharmino, Molina e Suarez.

¹³ Que defendia que “*(...) the waters, being indivisible as was the land, fell under the further injunction to replenish the earth after the Flood; so that, God being the Author of nature, and hence as well the Author of the division, as of be partitioned among men “in proprietie” (...)*”. De notar que, na argumentação, Welwood se referia especificamente às águas costeiras.

¹⁴ E, consequentemente, a exclusão de todas as outras nações que não exercem tal ocupação, e, portanto, não obtêm o benefício de poderes de gozo de direitos e de propriedade sobre o mar.

UMA VIAGEM À ÍNDIA

Como já nesta rubrica, por vezes, se tem referido, o conhecimento da vida a bordo na chamada Carreira da Índia, resulta na sua quase totalidade dos elementos que se recolhem na diversa correspondência que alguns dos passageiros enviavam, com especial relevo para a dos membros da Companhia de Jesus.

O que hoje aqui trago é o relato de uma viagem redonda à Índia, efectuada em 1698 por um italiano, na circunstância Plácido Francesco Ramponi.

Este italiano havia sido enviado de Itália para acompanhar e proceder à instalação do mausoléu de S. Francisco Xavier, em Goa, mausoléu esse que havia sido ofertado, tendo, para o efeito, embarcado na nau *S. Pedro Gonçalves* que largou de Lisboa em 25 de Março de 1698.

Tal como a quase totalidade dos estreantes nas viagens por mar, o autor anotou todos os fenómenos que para ele constituíam novidade e espanto, assim sucedeu com os peixes voadores “que voavam mais de 1000 braças”, os tubarões que acompanhavam a marcha do navio e que, inclusivamente, devoraram um negro que havia caído ao mar.

Um dos aspectos que maior espanto lhe causou foi o aparecimento de diversos tipos de aves, de alguns dos quais deixou o respectivo desenho, e que refere serem procurados pelos pilotos, por forma a conhecerem a posição do navio; também manifesta espanto com o aparecimento de baleias, referindo que uma delas chegou a abalroar a nau em que seguia.

Também os fenómenos climatéricos são objecto de nota, desde as bruscas variações, quer da direcção, quer de intensidade do vento, às grandes variações da temperatura, desde o calor excessivo ao frio intenso, inclusive com queda de neve a bordo.

Manifesta temor pelo estado do mar “com ondas maiores que montanhas” cuja acalmia os marinheiros procuravam atirando imagens de santos e relíquias ao mar.

Da vida a bordo merece-lhe reparo a realização de frequentes novenas e procissões com os mais variados propósitos, o elevado número de quedas e fracturas em consequência dos grandes balanços, que num caso chegaram a provocar a queda de um marinheiro de um mastro, e o cheiro nauseabundo que se fazia sentir a bordo nas cobertas.

O elevado número de doentes e mortos, sobretudo devido a doenças, tanto à ida como no regresso, também lhe mereceram a atenção, à ida, dos 516 embarcados, à entrada de Moçambique já haviam morrido 43, enquanto no regresso, dos 208 embarcados em Goa à chegada à Baía haviam morrido 102 e 30 tiveram de ser hospitalizados.

No que concerne à alimentação os únicos reparos referem-se à água, racionada e com cheiro fétido e, por vezes, com sedimentos e ao facto dos marinheiros se dedicarem à pesca por forma a completarem a respectiva dieta.

Para os padrões habituais a viagem terá corrido muito bem pois, tendo largado em 25 de Março de 1698 de Lisboa, após ter escalado a Baía, onde embarcaram 300 escravos, e Moçambique, entraram em Goa em 13 de Setembro. No regresso, tendo largado de Goa em 20 de Dezembro do mesmo ano, após a conclusão da instalação do mausoléu, depois de escalarem a Baía e a ilha Terceira entraram o Tejo em 24 de Outubro de 1699.



Cmdt. E. Gomes

O CORREIO

Imediatamente a seguir ao Juramento de Bandeira, fui convidado a integrar o Destacamento de Fuzileiros Especiais n.º 3 (DFE 3), que a seis de outubro de 69 embarcou no NRP *Nuno Tristão* com destino à Guiné. Havia urgência em render o DFE 12, que tinha terminado a sua comissão. Esta seria a última missão da fragata que, dada a sua vetustez, ia encerrar o seu longo ciclo de vida.

Atracámos ao cais de Bissau na madrugada de 13 de outubro. Estivemos cerca de um mês em Bissau à espera que chegasse o equipamento militar que o destacamento tinha que ter: as G-3, as MG-42, as bazukas, os rádios, as munições, os camuflados, as meias, as botas, tudo o que era necessário, pois partíramos de Lisboa praticamente sem nada, tal fora a pressa.

Partimos na LDG *Montante* para Ganturé, a maior base fluvial da Marinha na margem norte do Rio Cacheu, a escassos dois a três quilómetros de Bigene, uma vila estratégica que, por sua vez, estava perto da fronteira com o Senegal. Chegámos a 15 de novembro a Ganturé, um espaço amplo rodeado de arame farpado, com vários postos de vigia, uma porta de armas e um cais onde atracavam as lanchas. Existia, também, um enorme barracão que tinha pertencido ao grupo Gouveia para armazenar “mancarra” e que agora servia para guardar botes, motores, armas, munições e rações de combate.

Chegados a Ganturé, fomos recebidos pelos camaradas dos outros destacamentos que ali se encontravam, o DFE 13 e o DFE 8, e pelo Comandante Alpoim Calvão, que tinha assumido recentemente as funções de Comandante do COP 3, uma extensa e sensível zona no norte que tentava fazer tampão às infiltrações dos guerrilheiros do PAIGC que provinham do Senegal.

Estivemos em Ganturé até vinte e oito de fevereiro de 70. Um momento muito esperado, de grande emoção e intensidade, era a chegada do Rallie, um pequeno avião pilotado pelo Pombo, piloto ao serviço do Comando da Defesa Marítima da Guiné (CDMG), que aterrava na pista de Bigene e descarregava os sacos com a correspondência para o pessoal. As cartas ou aerogramas da família, dos

amigos ou da namorada eram um bálsamo que ajudava a mitigar as dificuldades.

Pelo contrário, quando o correio não chegava, ou quando chegava e não havia cartas, era um momento pesado, difícil de gerir. Era um aspeto da guerra que funcionava bem, com grande eficácia. Todas as semanas havia correio e, não poucas vezes, duas vezes por semana. Quer fosse da família, dos amigos ou da namorada, recebia sempre correio e até encomendas que os meus pais mandavam como presunto, chouriços, garrafas de vinho, jornais e revistas, que depois partilhava com todos, o que permitia que nos mantivéssemos mais ou menos atualizados em relação às novidades da Metrópole.

Os tempos livres, de ócio, eram preenchidos a jogar futebol num espaço improvisado, ou a jogar Póquer de dados, popularizado entre nós pelo “Pilas”, ou a escrever para a família, namorada e amigos. Havia uma forma fácil e gratuita de comunicarmos, que era através dos aerogramas. Eram folhas simples, de cor amarelada, que depois de escritas eram dobradas e fechadas, seguindo por correio aéreo. Foram escritos milhões de aerogramas durante a guerra.

A hora de receber o correio era sagrada. Uma alegria para os que recebiam cartas e encomendas e uma tristeza para os que não recebiam nada. Refugiávamo-nos num canto a ler as notícias. Geralmente eram boas, animadoras, mas havia também as notícias desagradáveis: o familiar que tinha falecido ou a namorada que se despedia, porque tinha ido com outro!

As notícias piores, sobre as namoradas, tinham por vezes consequências desastrosas. A suspeita de ter sido enganado gerava desespero e mágoa pela impotência de não se poder fazer nada. O refúgio era o álcool para tentar apagar o desgosto, as reações bruscas e mesmo perigosas, do género de, embriagados, pegarem na G-3 e começarem aos tiros dentro do quartel ...

Miguel Carmo Soares, 14.º CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade, 2019



PREPARATIVOS PARA O INVERNO

Aproxima-se mais um inverno, este embrenhado no contexto pandémico do vírus SARS-CoV-2, pelo que é necessário preparar convenientemente o organismo para os rigores da estação. Além de ser fundamental considerar a realização da vacina contra a gripe sazonal e verificar se tem indicação para efetuar/reforçar a vacina pneumocócica ou outra medicação que vise estimular o sistema imunitário, existem outros cuidados igualmente importantes, tais como ter uma alimentação equilibrada e variada (para prevenir défices vitamínicos), reforçar a hidratação cutânea, usar vestuário adequado às condições meteorológicas, e garantir uma habitação aquecida e sem humidade excessiva. Foi pedida colaboração ao CTEN MN Santos Henriques, chefe do Serviço de Saúde da Unidade de Apoio às Instalações Centrais de Marinha, para, sucintamente, explicar algumas das opções disponíveis.

VACINA CONTRA A GRIPE SAZONAL

O enquadramento genérico da vacina contra a gripe mantém-se inalterado e está disponível na edição da Revista da Armada de novembro de 2019. Como a vacinação não é obrigatória em todos os contextos, cada um deve tomar uma decisão consciente e informada. Ora, perante a expectável dificuldade em distinguir uma infeção pelo vírus da gripe de uma infeção pelo vírus SARS-CoV-2, aliada à incógnita do efeito das duas infeções em simultâneo, cresce exponencialmente a importância da realização da vacina contra a gripe. O Centro de Epidemiologia e Intervenção Preventiva do Hospital das Forças Armadas emitiu um parecer sobre vacinação contra a gripe no contexto pandemia COVID-19 concluindo que “os militares beneficiam de uma vacinação universal para o vírus da gripe atendendo a que constituem um grupo de risco para a doença, por manterem contactos interpessoais próximos no contexto laboral” e que “a vacinação dos militares terá um impacto favorável na operacionalidade das Forças Armadas, reduzindo a morbilidade, os dias de trabalho perdido e a pressão sobre os serviços de saúde”. Neste parecer foi recomendada a disponibilização da vacina contra a gripe, de forma universal e gratuita, a todos os militares no ativo e na reserva em efetividade do serviço, e proposto que esta vacinação seja considerada um requisito para unidades críticas no funcionamento das Forças Armadas. Na Marinha Portuguesa, foi operacionalizada, e bem, a disponibilização gratuita da vacina contra a gripe a todos os militares, militarizados e civis que, estando ao serviço, pretendam efetivamente ser vacinados, sendo as vacinas administradas nos respetivos Serviços de Saúde.

VACINA CONTRA INFEÇÕES POR STREPTOCOCCUS PNEUMONIAE

Esta vacina, incluída no Plano Nacional de Vacinação desde 2015 para todas as crianças, é também gratuita para adultos com doenças crónicas e considerados de alto risco (p.e. doentes crónicos ou imunocomprometidos). No caso de crianças e adultos não abrangidos, tal como acontece com a vacina contra a gripe, o Estado comparticipa em 37% a sua compra numa farmácia, sob prescrição médica. A vacina pneumocócica conjugada está indicada para todas as faixas etárias e previne, para além da pneumonia e otite, doenças graves como a meningite e a septicemia.

LISADOS BACTERIANOS

Os medicamentos contendo lisados bacterianos (p.e. Broncho-Vaxon®, Provac®, Ribomunyl®) estimulam o sistema imunitário para reconhecer e combater infeções, estando disponíveis em diferentes formas farmacêuticas e vias de administração. Atual-



mente estão recomendados apenas na prevenção de infeções recorrentes do trato respiratório, com exceção da pneumonia. Estão neste momento a decorrer estudos para avaliar o efeito do consumo de lisados bacterianos na resposta imunológica à infeção pelo vírus SARS-CoV-2.

SUPLEMENTAÇÃO DE VITAMINA C

Os últimos estudos de revisão sobre o efeito da suplementação de vitamina C na prevenção das constipações, não tendo comprovado um efeito protetor, revelaram um efeito positivo na diminuição dos sintomas (p.e. febre e arrepios) e na sua duração. Uma alimentação rica em vitamina C (todos os tipos de couve, pimento, laranja, kiwi, agrião, morango, brócolos) é sempre o primeiro passo. Em caso de gripe ou constipação preconiza-se o consumo de três laranjas ou três kiwis médios por dia.

HIDRATAÇÃO CUTÂNEA

A austeridade climática do Inverno (temperatura e humidade relativa do ar baixas) condicionam a diminuição da transpiração corporal, pelo que a pele fica mais seca e desidratada. Por sua vez, os banhos mais quentes também induzem uma diminuição mais expressiva da oleosidade natural da pele. Assim sendo, os cuidados com a pele são essenciais para a manutenção de uma pele saudável. Recomenda-se beber no mínimo dois litros de água por dia, evitar banhos quentes e prolongados, e aplicar loção hidratante logo após o banho. Os lábios são uma zona particularmente sensível, pelo que merecem especial atenção, sendo importante a aplicação local de hidratantes apropriados.

Ana Cristina Pratas
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 238

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

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO TAPE E-W E TENTE PRIMEIRO RESOLVER A 2 MÃOS

E-W vuln. S abre em 1♠, W intervém com 2♥, N mostra o seu apoio e alguns pontos com 2♠, E passa e S marca 4♣ que leva a que todos passem face à vulnerabilidade desfavorável. W sai a A♥, seguido de R e outra ♥ que corta de 9 com recorte de 10 em E, ficando fechado à 3ª vaza. Recebendo o ataque do V♦ que faz de A, como deve S continuar para cumprir este contrato tendo em conta que não poderá contar com facilidades da parte da defesa?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 238

A intervenção vulnerável de W coloca os pontos-chaves na sua mão e terá de encontrar os trunfos 2-2 depois do recorte de E. Vejamos então como deve continuar aproveitando estas informações: destrunfa batendo os 5 trunfos e a 4 cartas do fim temo S-♥V10+103, W-R9-♦R4 ou ♦R-♦R4, N-♦D♠AV8 e E sem interesse; bate V♥, W balda ♦9 e N ♠8, finalmente joga 10♥, carta SUEZANTE que obriga W a baldar R♦ que apura a D de morto, ou R/D♠ que permite S baldar a D♦ e fazer AV♥, cumprindo o seu contrato através deste squeeze W em ♦ e ♣.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 20



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

Word Search

- CABO DE SALVAMENTO
- CAÇAR A VELA
- BALSO
- CLARO (DE GATO)
- FALÇAÇAR
- FIEL

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

SOLUÇÕES:

PASSATEMPO Nº 19

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

- Acronym; 2. Aide; 3. Target;
- Aircraft; 5. Ammunition; 6. Hoist.

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 70

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 70

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CTEN M Artur Jorge Martins Dias Marques, Comandante do NRP *Setúbal* • CTEN M Filipe Clemente Taveira Pinto, Comandante do NRP *Arpão* • 1TEN Domingos Alexandre Ferreira Ribeiro de Carvalho, Comandante do NRP *Andrómeda* • 1TEN M Francisco José Galdes Rodrigues, Comandante do NRP *Auriga* • 1TEN FZ Nuno Miguel Arvins Fernandes, Comandante da Unidade de Meios de Desembarque • 1TEN FZ Carlos Manuel de Jesus Ribeiro e Silva, Comandante da Força de Fuzileiros nº 1 • 1TEN FZ João Pedro Gomes Goulart, Comandante da Força de Fuzileiros nº 2.

RESERVA

• CMG M José Zacarias da Cruz Martins • CMG SEF Álvaro José Carvalho Relvas • CMG ECN Celso Jacinto Branco Moreira Guerreiro • CTEN STU Jaqueline Manuel Rodrigues Barroso • CTEN STAEL António Eduardo Antunes Gregório • CTEN ST-EELT Paulo Jorge Maria Guerreiro • SMOR V José Miguel Martins Carreiró • SCH M Fernando Pereira de Matos • SCH A Manuel João Maia • SCH FZ Eduardo Salvador Barroso Vieira • SCH MQ Fernando José Silva Guerreiro • SCH FZ Vítor Manuel Sabala Onofre • SCH M Joaquim Manuel Cabeça Pato • SAJ FZ José António Nunes Ribeiro • SAJ L Carlos Alberto Dinis Pereira Teixeira Correia • SAJ M José Manuel Martins Anjos • SAJ TFH Joaquim Teixeira Henriques • SAJ L Paulo Rodrigo Rodrigues Afonso • CMOR TFD David António Gonçalves

Pereira • CMOR CCT Fernando Jorge dos Santos Pereira • CMOR CM Paulo Manuel Amaro Marmota • CMOR M Francisco José Martins Veiga • CMOR TFH João Manuel Amaral Silva • CMOR A José Joaquim Carvalho Martins • CMOR CRO Eduardo Manuel da Fonseca Pereira • CMOR FZ Raúl Manuel Machadinho Amorim • CMOR A José Paulo Antas Figueiras • CMOR FZ Carlos Rafael da Silva Alves • CMOR M João Artur Onofre Alves • CMOR FZ João Pedro Vidigal Carolino • CMOR TFH António Serra Leitão • CMOR FZ Vítor Manuel Ferreira Lopes • CMOR A Joaquim José Neves de Sousa • CMOR FZ Alberto Ricardo de Andrade Maia • CMOR TFH Joaquim José Figueira Fialho • CAB L José António Ferreira de Almeida.

FALECIDOS

• 12448 VALM M REF Jorge Rasquilho Raposo • 13950 CMG M REF Joaquim do Rosário Costa • 80851 CMG M REF Fernando Augusto Smith Elpídio • 45967 CMG FZ REF Jorge Manuel Rodriguez Casal Braga • 20978 CMG EMQ REF Francisco José Piedade Oliveira • 48766 CTEN M REF António Carlos Naves Carrilho Perlouro • 453457 1TEN OTS REF António Renato Moreira • 170864 SMOR FZ REF Venâncio de Brito Caetano • 500785 SCH MQ ACT José Carlos Barradas da Fonseca • 301851 SAJ M Ilídio Mendes • 428284 CMOR TFH RES António Serra Leitão • 390355 CAB M RES Manuel Sousa Martins • 437156 CAB FZ REF Manuel da Encarnação Diniz • 24567 CAB FZ REF Abílio Francisco Gonçalves Guerreiro • 176671 CAB M REF Ricardo Manuel Gaspar.



a transformação
já começou

FRAGATA
D. FERNANDO II E GLÓRIA
UMA VIAGEM NO TEMPO

NAUS de PEDRA em LISBOA



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5

Quando, vai quase para um ano, referi que a publicação, pela Revista da Armada, das representações dos navios existentes na cidade de Lisboa, representações essas que associam aos locais onde viviam os mestres ou armadores de navios, poderia constituir um contributo para a sua preservação, fi-lo na quase certeza de que, a não haver uma intervenção apropriada, muitas dessas representações iriam desaparecer. Referi então, igualmente, que no espaço de poucos anos, talvez nem uma dúzia, algumas dessas representações haviam, entretanto, desaparecido.

Pessoa amiga e muito empenhada na preservação do património da cidade fez-me chegar algumas fotografias que ilustram perfeitamente o que deixei referido. Assim, uma das pedras existentes na rua da Costa foi cuidadosamente retirada pelo empreiteiro, conforme foto 1, mas não foi possível até hoje conhecer qual o destino subsequente.

A foto 2 (antes), por seu lado, mostra a falta de cuidado do empreiteiro encarregado da remodelação do edifício na rua da Boavista, tendo sido unicamente possível salvar um bocado de uma dessas representações (foto 3 – depois), quando tudo se preparava para que este fosse fazer companhia a um outro, entretanto já enviado para a lixeira.

Na rua dos Mastros, onde se encontra referenciada a existência de uma pedra com a representação de um navio, a foto 4 parece indicar tratar-se, mais uma vez, de clara falta de sensibilidade dos responsáveis (?) pela obra que, aparentemente, preferiram ocultá-la com cimento. O caso desta pedra da rua dos Mastros tem a particularidade de, provavelmente, indicar a morada do piloto e capitão de navios da 1ª metade do séc. XVIII, Agapito Martins Ferreira, sendo até hoje o único caso em que consegui estabelecer tal relação.

Dado o estado de degradação e abandono dos prédios onde algumas destas pedras se encontram, não se me afigura de estranhar que, mais dia menos dia, estas venham a desaparecer.

A par com os casos acima referidos outros há, infelizmente bem poucos, em que a preocupação pela manutenção do património merece ser assinalada, como sucede no caso das representações registadas nas fotos 5 (antes) e 6 (depois).

Agradeço ao Alexis Passechnikoff a amabilidade que teve ao facultar-me as fotos que acompanham o texto.

Cdmt. E. Gomes

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



Foto 6

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

Rua Prior do Crato, 48
junto às Instalações Navais
de Alcântara

