

Nº 557 • ANO L
DEZEMBRO 2020 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



PRÉMIO DEFESA NACIONAL E AMBIENTE

DIREÇÃO DE FARÓIS

POLÍCIA MARÍTIMA
FUNÇÕES DE GUARDA
COSTEIRA EUROPEIA

SEAMAP 2030

CLUBE MILITAR NAVAL
ANAIS – 150 ANOS
NOVA DISTINÇÃO



MENSAGEM DE NATAL E DE ANO NOVO

DO ALMIRANTE CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA E AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

Nesta quadra natalícia, dirijo uma saudação a toda a Família Naval, em especial aos homens e mulheres que, dedicadamente, servem Portugal na Marinha e na Autoridade Marítima Nacional, assim como a todos aqueles com quem partilhamos a Marinha, os quais se constituem como o porto de abrigo no regresso de cada missão. Saúde igualmente as associações de ex-militares, constituídas por marinheiros e fuzileiros que honraram a Pátria na Marinha, cujo exemplo de bem-servir continua a ser, para todos nós, fonte de inspiração e justo motivo de orgulho.

O ano que agora finda ficará indelevelmente marcado pela pandemia da COVID-19, a qual vem afetando, de forma extraordinariamente disruptiva, as nossas vidas.

A situação de emergência nacional obrigou à implementação de medidas excecionais, com o objetivo de proteger, na máxima extensão possível, as pessoas que prestam serviço na Marinha e na Autoridade Marítima, bem como as nossas famílias. Desta forma – através do esforço e dedicação de cada um ao serviço, evidenciando um enorme sentido do dever –, foi possível continuar a cumprir a nossa Missão, ao mesmo tempo que dávamos resposta às inúmeras tarefas que, no âmbito do combate à pandemia, fomos sendo chamados a realizar.

Assegurámos a disponibilidade e a prontidão dos meios, desde logo na capacidade médica e no apoio logístico ao Hospital das Forças Armadas.

Aprontámos capacidades e meios para o apoio ao Ministério da Saúde, ao Ministério da Segurança Social, ao Ministério da Educação e à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, as quais foram empregues em instituições de apoio social, no auxílio aos mais frágeis e vulneráveis, no apoio à retoma da atividade escolar presencial, na criação de condições de segurança sanitária nos estabelecimentos prisionais e na implementação de condições para que a atividade piscatória e das lotas prosseguisse de forma segura, participando de forma decisiva no contributo das Forças Armadas para o esforço nacional de combate à pandemia, numa demonstração da relevância e utilidade da instituição militar, amplamente reconhecidas na sociedade.

Simultaneamente, cumprimos, num esforço sincronizado, a maioria das missões planeadas, num contexto extraordinariamente complexo e de grande exigência para todos os que prestam serviço na linha da frente, essencial para sustentar a continuidade das operações. Neste âmbito, para além do esforço desenvolvido na manutenção do Dispositivo Naval Padrão, destaco a viagem de circum-navegação da *Sagres*, a qual foi prematuramente interrompida por força da pandemia, a missão de capacitação da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, onde o NRP *Zaire* se encontra há quase três anos em missão, e o comando de duas forças navais internacionais – o *Standing NATO Maritime Group One* e a Força Naval atribuída à

Operação *Atalanta*, da União Europeia –, afirmando o compromisso do País com a segurança coletiva, num tempo que é, também, de grandes desafios estratégicos.

Saliento, ainda, o contributo indispensável dos meios da Autoridade Marítima Nacional, com o apoio da Marinha, na sensibilização e implementação das medidas impostas pelos Estados de Emergência e de Calamidade, determinante para que os portugueses, bem como aqueles que nos visitaram, pudessem usufruir de uma época balnear em segurança, dentro do contexto da pandemia.

Sei bem que os resultados alcançados ao longo deste ano se devem ao trabalho árduo e à forma dedicada e competente como cada um

de nós aborda a Missão, no território nacional ou nos teatros de operações onde fomos chamados a operar, honrando sempre a Marinha e o País.

Acompanho de perto os sacrifícios – pessoais, mas também familiares – que este nível de exigência e alcance acarreta, pelo que, publicamente agradeço a cada um dos militares, militarizados e civis da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional, bem como às suas famílias, todo o empenhamento e compromisso para com a nossa Missão, ao serviço do País e dos Portugueses. Bem hajam!

Por força das restrições impostas pela pandemia da COVID-19, esta será uma quadra natalícia diferente, onde o cuidado e o respeito pela vida

humana se sobrepõem à vontade de estarmos com os nossos. Mas nós, “que andamos no mar” e sabemos reagir aos desafios e às adversidades, saberemos igualmente celebrar o Natal e os valores da família, da solidariedade, da amizade e da partilha.

Apesar de nos encontrarmos a viver um momento tão conturbado, exorto-vos a encarar o futuro com esperança, confiança e determinação, fortalecidas pelos resultados alcançados ao longo de 2020, procurando antecipar soluções que reduzam os riscos que caracterizam os tempos de incerteza que vivemos, firmes na vontade de vencer desafios e afirmando a Marinha e a Autoridade Marítima com reconhecida relevância e credibilidade no serviço que prestam ao País!

Nós, “os que andamos no mar”, acreditamos que depois de cada tempestade existe sempre um porto seguro, onde juntos chegaremos, mais fortes e mais coesos.

Desejo a todos os membros da grande Família Naval um Feliz Natal e um Bom Ano Novo!



Foto CAB T. Rodrigues

António Maria Mendes Calado
Almirante



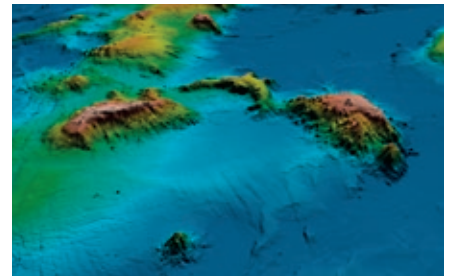
SUMÁRIO

- 02** Mensagem de Natal do ALM CEMA e AMN
- 04** Breves reflexões sobre o poder naval no pós-pandemia
- 06** NRP *Corte Real*. SNMG1 FLAGSHIP – 2ª Parte
- 10** Piloto de Helicópteros na *Sexta Escuadrilla da Armada Española*
- 14** Polícia Marítima. 101 Anos “No Mar, mais além, por bem”
- 15** A Gestão das Pessoas na Marinha
- 16** A Esquadra Americana da Ásia
- 17** Prémio Defesa Nacional e Ambiente
- 20** Academia de Marinha
- 23** Entregas de Comando/Tomadas de Posse
- 25** Direito do Mar e Direito Marítimo (29)
- 27** Notícias
- 30** Vigia da História (122)
- 31** Recordando...
- 32** Saúde para Todos (81)
- 33** Quarto de Folga
- 34** Notícias Pessoais
- 35** Natal: “Deus para todos”
- CC** Desenho alusivo ao Natal

POLÍCIA MARÍTIMA. FUNÇÕES DE GUARDA COSTEIRA EUROPEIA **8**



11 SEAMAP 2030. O PROGRAMA DE MAPEAMENTO DO FUNDO DO MAR PORTUGUÊS



ANAIS DO CLUBE MILITAR NAVAL 150 ANOS – NOVA DISTINÇÃO **22**



Capa

Farolagem das Ilhas Selvagens. Sistemas iluminante/eletro-ótico e Costa Segura, painéis fotovoltaicos, meios do IPMA e estabilização do conjunto.

Foto vista aérea da ilha Selvagem Pequena DR



Revista da ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 557 / Ano L
Dezembro 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

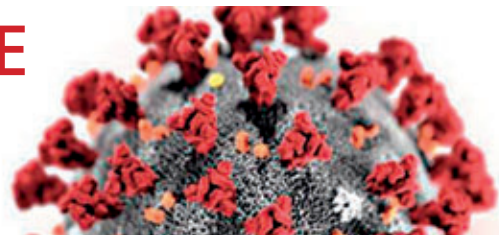
Estatuto Editorial
www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx

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

BREVES REFLEXÕES SOBRE O PODER NAVAL NO PÓS-PANDEMIA



No seu livro de 2008, intitulado *O Cisne Negro*, Nassim Nicholas Taleb designou dessa forma os eventos totalmente inesperados, de grande impacto, capazes de originar uma descontinuidade ou uma alteração abrupta do ambiente global. Nesse entendimento, a COVID-19 não deve ser vista como um *cisne negro*, pois muita gente vinha alertando para a crescente probabilidade de a Humanidade ser atingida por uma pandemia deste tipo.

Com efeito, esta é a quarta pandemia desde a famigerada “gripe espanhola”, de 1918-1919. Contudo, se as pandemias sempre foram grandes modeladoras da Humanidade, existem duas razões que levam a crer que esta tenha um impacto particularmente elevado.

Em primeiro lugar, por se tratar da primeira pandemia provocada por um coronavírus (neste caso, o SARS-CoV-2), pois todas as outras, no último século, foram provocadas por vírus da gripe (influenza). Em segundo lugar, porque (até agora) nunca foi desenvolvida qualquer vacina para coronavírus – ao contrário do que acontece com o vírus da gripe, para o qual existem vacinas.

Isso permite antecipar que esta será uma pandemia duradoura, fazendo lembrar as palavras de Winston Churchill, em 1942, quando (após a vitória sobre as tropas nazis na Batalha de El-Alamein) proferiu a célebre frase: “Isto não é o fim. Não é sequer o princípio do fim. Mas é, talvez, o fim do princípio”. O mesmo se pode dizer sobre a pandemia da COVID-19, relativamente à qual estaremos, quanto muito, no fim do princípio.

TRÊS DINÂMICAS DO AMBIENTE SECURITÁRIO

Efetivamente, a COVID-19 está a provocar uma grave crise sanitária, uma severa crise económico-financeira e uma profunda crise social, com importantes implicações no ambiente de segurança. Não obstante, a COVID-19, mais do que alterar radicalmente o panorama de segurança mundial, veio, sobretudo, contribuir para acelerar tendências e evoluções que já estavam em curso. Nesse quadro, justifica-se refletir sobre três dinâmicas do ambiente securitário, com particular influência no poder naval, sendo que

não abordarei neste texto as ameaças híbridas e, concretamente, a exploração maliciosa da dimensão informacional, através de desinformação, contrainformação ou cibertiques, pois essa matéria já foi abordada no artigo de setembro/outubro.

1) Aumento da confrontação estratégica

A pandemia veio reforçar a tendência de incremento da confrontação e da competição internacional, tendo sido evidente a falta de solidariedade, mesmo entre aliados e parceiros, durante a primeira vaga do surto, quando esteve em causa a competição por equipamento sanitário. E embora a COVID-19 não esteja diretamente ligada com os conflitos e as crises pré-existentes, exacerbou uma maior crispação nas relações internacionais que poderá favorecer o aprofundamento de alguns destes, sobretudo num contexto de enfraquecimento do multilateralismo e de isolacionismo dos EUA, que abdicaram, nos últimos anos, do seu papel de liderança global.

No que ao mar diz respeito, existem diversas disputas marítimas, que se têm vindo a arrastar e que poderão encontrar na conjuntura mais confrontacional pós-pandemia terreno fértil para uma agudização.

Assim, no Mediterrâneo Oriental, têm-se intensificado as disputas pelos direitos relativos à exploração de hidrocarbonetos

nos espaços marítimos, originando uma situação de grande tensão.

No Ártico, as contendas relativas ao processo de delimitação das plataformas continentais têm contribuído para uma tensão latente, que tem, na sua base, uma disputa pelos recursos naturais, do leito e do subsolo marinhos.

No Mar do Sul da China, a China vem reclamando a titularidade de diversos rochedos ou ilhas, com implicações nos espaços marítimos adjacentes, reclamação essa que é contestada pelos países da região e pelos EUA.

A essas situações, importa acrescentar o aumento significativo da atividade submarina russa no Oceano Atlântico, cujos desafios têm sido designados, por alguns analistas, como a 4.ª Batalha do Atlântico – que se segue às ocorridas nas duas Guerras Mundiais e durante a Guerra Fria.

2) Aumento da insegurança devido às dificuldades económicas e à instabilidade social

As alterações verificadas no quadro da segurança nas últimas décadas acentuaram o desenvolvimento de atividades ilícitas, como o terrorismo, a proliferação de armamento, as traficâncias, as migrações irregulares e a pirataria marítima. Neste quadro, as dificuldades económicas provocadas pela COVID-19 estão a exponenciar a instabilidade social, a



Ao longo da história as epidemias e as pandemias sempre foram grandes modeladoras da Humanidade (na imagem, uma ilustração da novela “Os noivos”, de Alessandro Manzoni, que aborda, com grande realismo, a epidemia de peste bubónica de 1630, em Itália).

pobreza e o desemprego, criando as condições para um possível aumento dessas atividades ilícitas. Complementarmente, está a verificar-se também uma diminuição da capacidade de muitos Estados em combater essas ameaças, uma vez que as suas preocupações e recursos estão centrados no combate à pandemia. Cabe aqui referir que todas essas ameaças têm expressão no domínio marítimo, sendo que a falta de vigilância marítima propicia ainda outras atividades ilícitas, como a pesca ilegal, não declarada ou não regulamentada.

3) Aumento da frequência e da intensidade das calamidades naturais e dos riscos biológicos

A COVID-19 foi apenas mais um alerta para os perigos da degradação da relação do Homem com a Natureza. Efetivamente, ao invadir *habitats* até aqui sem presença humana, o homem está a aumentar a proximidade a animais que são vetores de doenças, aumentando bastante a probabilidade de ocorrência, por exemplo, de surtos virais. As próprias alterações climáticas estão a trazer insetos que transmitem doenças, como a malária, o dengue, a febre amarela e o zika, para áreas onde não são endêmicos e durante períodos cada vez mais alargados. Além disso, as alterações climáticas têm vindo a provocar um aumento na frequência e na severidade dos desastres naturais, com particular incidência no litoral.

TRÊS LINHAS DE FORÇA PARA O PODER NAVAL

Estas dinâmicas, no atual contexto de pandemia, devem merecer um olhar atento sob a perspectiva do poder naval. Nesta ótica, importa começar por sublinhar que a COVID-19 está a ter um impacto negativo no recrutamento militar, no treino e na disponibilidade dos meios, que não deixará de afetar a capacidade de atuar no mar. Feito este reparo, irei então abordar, de forma naturalmente breve, três linhas de força que poderão caracterizar o poder naval no pós-pandemia.

Assim, assumindo que os países ocidentais conseguem ultrapassar, de vez, a falta de solidariedade patenteada na primeira vaga da pandemia e que a gestão da produção e da distribuição das vacinas não compromete (novamente) a coesão ocidental, então é de esperar que a dinâmica confrontacional acima referida leve a um reforço do treino para operações de alta intensidade e a um maior empenhamento no âmbito das organizações estruturantes da nossa arquitetura



Navio-hospital "Comfort", da Marinha Americana, a entrar em Nova Iorque, para apoiar os esforços sanitários, durante a pandemia de COVID-19.

de segurança, com a NATO à cabeça. Ainda neste quadro, os países não deixarão de acautelar a sua autonomia estratégica, para a qual contribuem meios como fragatas (que são a base da esquadra de qualquer nação marítima e o meio fundamental para assegurar o *controlo do mar* nos respetivos espaços marítimos), submarinos (que possuem um extraordinário potencial de dissuasão) e navios-reabastecedores (que garantem autonomia de atuação no mar).

A segunda dinâmica remete para uma maior prioridade para as missões de segurança marítima, apontadas ao combate ao terrorismo, à proliferação de armamento, ao narcotráfico, às redes de migração irregular, à pirataria marítima e à pesca ilegal, não declarada ou não regulamentada. Essa necessidade de reforçar a segurança marítima implicará, também, o robustecimento dos mecanismos de cooperação entre os diversos atores envolvidos na segurança marítima, pois os desafios que se colocam no mar possuem um carácter reconhecidamente transversal. Além disso, a importância da segurança marítima em espaços onde a capacidade de atuação é mais débil, como o Golfo da Guiné ou a costa oriental de África, aconselhará ao reforço das missões de capacitação marítima e de treino, nos países dessas regiões.

A terceira dinâmica obriga a valorizar, cada vez mais, as missões de assistência humanitária e de apoio a emergências civis, até porque as forças navais possuem características distintivas (como a prontidão, a mobilidade, a autonomia e a flexibilidade), que as tornam extremamente úteis nessas situações. No presente e no futuro, essas missões devem deixar de ser encaradas como uma espécie de bônus que as marinhas disponibilizam para apoio à proteção civil, quando

necessário e quando os meios navais não estão empenhados noutras tarefas, para serem encaradas como missões integrantes do núcleo do poder naval. Neste quadro, importa realçar que os arquipélagos dos Açores e da Madeira têm sido historicamente fustigados por recorrentes catástrofes naturais, que deram origem a frequentes missões de assistência humanitária e de apoio a emergências civis.

REFLEXÃO FINAL

Para concluir, gostava de deixar uma reflexão final, ligada a uma situação bastante paradoxal. Efetivamente, por um lado, antecipa-se uma grande pressão sobre os orçamentos de defesa, fruto da crise económico-financeira resultante da pandemia. Recorde-se que, após a crise financeira de 2008, os governos europeus reduziram os orçamentos de defesa entre 8%, nos maiores países, e 30%, nos mais pequenos, sendo que só em 2014 é que esses orçamentos começaram a recuperar, devido à manifesta degradação do ambiente de segurança. Por outro lado, as crises sanitária e social, que vão acentuar a insegurança geral, contribuirão para aumentar os empenhamentos das marinhas no quadro das organizações internacionais, da segurança marítima e de missões de assistência humanitária e resposta a catástrofes.

O futuro ditará a resultante destas tendências, aparentemente contraditórias, sendo que é nestas circunstâncias complexas que o planeamento estratégico se torna essencial, como instrumento de priorização da alocação dos recursos escassos do País.



Sardinha Monteiro
CMG

NRP CORTE-REAL

SNMG1 FLAGSHIP

2ª PARTE

Após a conclusão da fase inicial da missão, em que o empenhamento foi principalmente no Mar Báltico, o NRP *Corte-Real*, navio almirante do *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1), conjuntamente com o HMCS *Toronto* e o BNS *Leopold I*, este último recém-chegado ao grupo, largaram da Base Naval de Zeebrugge, Bélgica, a 27 de setembro.

PREPARATIVOS PARA O EXERCÍCIO JOINT WARRIOR 202

Foi cumprido, durante o trânsito no Mar do Norte e costa escocesa, um plano de integração do BNS *Leopold I* e, simultaneamente, de preparação para o exercício *Joint Warrior 202* (JW202). Tal plano foi constituído por sucessivas séries, tendo por base o cenário criado para o exercício, no domínio das áreas tradicionais das operações, nomeadamente da luta antissubmarina, superfície e aérea, bem como na área da navegação e manobra e das comunicações. À chegada ao porto de Glasgow, em 1 de outubro, as três unidades navais do grupo, garantiam estar, convenientemente preparadas para os desafios que iriam enfrentar naquele exigente exercício, organizado pela Marinha inglesa.

No período atracado no porto de Glasgow, as incontornáveis restrições, impostas pela pandemia COVID-19, implicaram que a tradicional *Pre-Sail Conference* e reuniões de trabalho associadas não tivessem lugar. A preparação final das fases de seriado (TACEX) e *free-play* (LIVEX) acabaram por se realizar a bordo do NRP *Corte-Real*, reunindo o *Staff* do COMSNMG1, os oficiais de operações e os oficiais de ação tática dos navios.

JW202 - TACEX

O SNMG1 integrou o FS *Premier Maitre L'Her*, e passou a constituir o grupo-tarefa 606.01 (TG 606.01) na organização operacional do exercício *Joint Warrior 202*. Este grupo-tarefa, para efeitos do exercício, representava a força naval da *Dragonía*, a principal força opositora à missão do Grupo Aeronaval do porta-aviões inglês HMS *Queen Elizabeth*, que constituía a audiência de treino prioritária do exercício.

O NRP *Corte-Real* e restantes navios da recém-formada TG 606.01 fizeram-se ao mar a 3 de outubro, iniciando a fase de seriado do exercício. Ao longo de uma semana foram

intensamente treinadas as várias áreas das operações navais, salientando-se a defesa antiaérea e defesa contra ameaça assimétrica; seguiu-se milimetricamente o guião do cenário do exercício JW202, representando uma região em tensão crescente, num estado de pré-conflito.

De realçar, nesta fase, o exercício de tiro contra-costa, efetuado com a peça de artilharia de 100 mm ao largo do famoso *Cape Wrath*. Esta área-alvo é um dos poucos locais na Europa onde ainda é possível realizar este tipo de exercício de tiro, atendendo às limitações de segurança; foi, portanto, uma rara oportunidade, aproveitada com sucesso pelo NRP *Corte-Real*.

A fase final do período TACEX viu a chegada e integração do HMS *Sutherland*, do reabastecedor USNS *Medgar Evers* e do HDMS *Triton*, incrementando o potencial de combate e a sustentação no mar da TG 606.01 para a fase *free-play* que se seguiu.

JW202 - LIVEX

A fase LIVEX do exercício decorreu entre 9 e 15 de outubro. Nesta fase cada um dos diversos grupos-tarefa, participantes no exercício, tem objetivos próprios e antagónicos a atingir; guiados por esse propósito, operaram reagindo à evolução do cenário montado e a eventos específicos injetados pelo controlo do exercício.

O principal objetivo da TG 606.01 era o de contrariar as manobras do Grupo Aeronaval do porta-aviões HMS *Queen Elizabeth*, procurando limitar ao máximo a sua capacidade de operar livremente, enquanto avaliava as suas capacidades e limitações, em antecipação de um eventual ataque direto.

O NRP *Corte-Real*, desempenhando as funções de *Anti-Surface Warfare Commander* (ASuWC) da TG 606.01, viveu um período de grande atividade operacional, avaliando permanentemente a situação tática, planeando as ações e reações mais adequadas e reajustando os planos, sempre que necessário. A TG 606.01 ia protegendo a costa e o território do estado amigo fictício



NGS 100 mm.



Cape Wrath Range no norte da Escócia.



da *Dunvania* de ataques aéreos e de incursões de unidades de superfície; enquanto fazia isso, não deixava de exercer pressão sobre o HMS *Queen Elizabeth*, garantindo permanentemente o posicionamento de unidades capazes de atacar o grupo aeronaval sem aviso prévio.

Por motivos externos, o exercício acabou por ser inicialmente suspenso e posteriormente concluído, quando se preparava a formação do *Surface Strike Group* para realizar o ataque direto ao HMS *Queen Elizabeth*. Embora não tenha havido oportunidade de levar a cabo os ataques cirúrgicos longamente planeados, a participação do NRP *Corte-Real* no *Joint Warrior 202* foi muito profícua, constituindo uma rara oportunidade de operar com um tão elevado número de meios navais e aéreos, num cenário e áreas de exercícios desafiantes.

ESTADIA EM DEVONPORT

O NRP *Corte-Real* e o BNS *Leopold I* atracaram na Base Naval de *Devonport*, Plymouth, Reino Unido a 17 de outubro. O HMCS *Toronto* tinha já sido destacado da força alguns dias antes, para atracar no porto de *Portsmouth* e iniciar um período de descanso.

A estadia em Plymouth, que viria a terminar a 3 de novembro, foi interrompida duas vezes. O navio saiu para o mar de 20 a 23 de outubro, para integração no SNMG1 do reabastecedor francês FS *Somme*; voltou a sair no dia 1 de novembro para a realização de provas de mar, após a reparação efetuada no motor principal de EB por uma equipa da Arsenal do Alfeite, SA.

A missão do NRP *Corte-Real* como navio almirante da SNMG1 continua, sem limitações operacionais; a guarnição está pronta a enfrentar os próximos desafios: a participação no exercício francês ORCA 2020; a integração do destacamento de helicópteros alemão a bordo; e a chegada a novas áreas de operação, acima do Círculo Polar Ártico onde, nesta altura do ano, as baixas temperaturas e o estado do mar irão, certamente, pôr à prova a resiliência do navio.



Colaboração do COMANDO DO NRP CORTE-REAL

GRUPO AERONAVAL DO PORTA-AVIÕES HMS QUEEN ELIZABETH



O porta-aviões HMS *Queen Elizabeth*, recém-integrado na Marinha britânica, tem por objetivo atingir a sua capacidade operacional inicial (IOC) até ao final do ano. Para tal precisava de operar no mar com a capacidade plena de meios aéreos (14 aviões de combate e 8 helicópteros *Merlin*) embarcados e chefiar, simultaneamente, um grupo de navios de escolta. O conjunto constituiria o Grupo Aeronaval do porta-aviões HMS *Queen Elizabeth*.

Sem meios aéreos próprios – aviões de 5ª geração F-35B *Joint Strike Fighter* (versão STOVL – descolagem curta/aterragem vertical) – em número suficiente, houve que juntar ao esquadrão inglês “The Dambusters” da RAF, o esquadrão VMFA-211 “The Wake Island Avengers” do U.S. Marine Corps, dispondo de meios idênticos.

A escolta era constituída pelos contra-torpedeiros HMS *Defender*, HMS *Diamond* e USS *The Sullivans*, pelas fragatas HMS *Kent*, HMS *Northumberland* e HNLMS *Evertsen* e por um submarino nuclear de ataque; como navios reabastecedores, dispunham dos RFA *Tideforce* e RFA *Fort Victoria*, com guarnições civis.

Há mais de 30 anos que um navio inglês não operava um grupo aéreo embarcado tão poderoso. Também há mais de 20 anos que não se reunia na Europa uma força naval conjunta e combinada tão poderosa. Logo o principal oponente da SNMG1 (com o NRP *Corte-Real* como *flagship*) no exercício JW202.

POLÍCIA MARÍTIMA

FUNÇÕES DE GUARDA COSTEIRA EUROPEIA

AS OPERAÇÕES MARÍTIMAS DA FRONTEX

Em resposta à crise migratória na Europa que resultou de situações críticas humanitárias de centenas de milhares de refugiados provenientes maioritariamente da África, do Médio Oriente e da Ásia, a União Europeia (UE) criou a Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros (FRONTEX¹ ou Agência Frontex), que entrou em funcionamento em 1 de maio de 2005.

Sendo desígnio da política da UE, relativamente às suas fronteiras externas, o desenvolvimento e a implementação de uma gestão integrada, aquela agência permitiu melhorar a gestão da passagem de imigrantes pelas fronteiras externas da União e, desta forma, fazer face aos desafios migratórios, às potenciais ameaças nessas fronteiras, ao combate das diferentes formas de criminalidade transfronteiriça grave, assegurando não só um elevado nível de segurança interna, mas também salvaguardando o respeito dos direitos fundamentais e da livre circulação das pessoas no interior da União.

Com a crise migratória de 2015, a Comissão Europeia tomou iniciativas relevantes propondo uma série de operações destinadas a reforçar a proteção das fronteiras externas, de modo a restabelecer o funcionamento normal do espaço Schengen. Foi, assim, reforçado, de forma significativa, o mandato da FRONTEX.

Neste contexto, a Agência Frontex solicitou aos Estados-Membros da UE uma maior cooperação no esforço conjunto europeu de vigilância de fronteiras. Havia a necessidade urgente de reforçar os meios humanos e materiais já envolvidos nas operações conjuntas *POSEIDON*, na Grécia, *THEMIS*, em Itália e *INDALO*, em Espanha.

A PM NA OPERAÇÃO *POSEIDON*



A Autoridade Marítima Nacional (AMN), através da Polícia Marítima (PM), tem vindo a participar em diversas atividades e iniciativas desenvolvidas pela Agência Frontex desde abril de 2014; merece aqui realce o empenhamento, de forma ininterrupta desde 1 de maio de 2017, na Operação *POSEIDON*, no mar Egeu.

No desempenho das funções de Guarda Costeira Europeia, a participação da PM na Operação *POSEIDON* tem como objetivo cooperar no controlo e vigilância das fronteiras marítimas gregas e externas da Europa, no combate ao crime transfronteiriço e na prevenção à migração irregular proveniente da costa ocidental turca. No cumprimento desta função, a PM dispõe, presentemente, dos seguintes meios destacados na Grécia – na ilha de Lesbos e em Atenas:

– Duas embarcações semirrígidas cabinadas, a *NORTADA* e a *MOLIVOS*, com 17 e 13 metros de comprimento, respetivamente, cerca de 4 metros de boca, dois motores diesel interiores, com



Embarcação MOLIVOS³ na operação POSEIDON (Grécia)



autonomia superior a 300 milhas náuticas e uma velocidade máxima de 32 nós;

– Uma viatura de Vigilância Costeira equipada com radar, receptor de *Automatic Identification System* (AIS), equipamento de visão noturna e comunicações VHF;

– Uma equipa constituída por 12 elementos da PM² e três militares/militarizados para apoio técnico e manutenção do 1º escalão dos meios atribuídos.

Até ao início de 2020, a PM operou as embarcações *TEJO* e *ARADE*, do tipo semirrígido, cabinadas e bastante versáteis, com cerca de 11 metros de comprimento. Razões logísticas e operacionais levaram à sua substituição pelas embarcações atuais – a *NORTADA* e a *MOLIVOS* – que vieram acrescentar capacidades significativas aos meios da PM projetados na área de operações.

Antes da sua projeção, as atuais embarcações foram alvo dum conjunto de beneficiações; esse programa de investimento e modernização refletiu-se em melhorias significativas nas capacidades operacionais (equipamento de deteção compatível com outros meios gregos e da FRONTEX) e no conforto do pessoal (na ergonomia e na climatização do espaço da ponte). Tudo para contribuir para um ainda melhor desempenho da guarnição na deteção antecipada de pequenas embarcações.

Presentemente, a PM está a operar a partir da ilha de Lesbos, tendo cumprido anteriormente missões a partir das ilhas de Symi, Leros, Kos, Chios e Samos.

OPERAÇÕES *THEMIS* E *INDALO*

No âmbito da Operação *THEMIS*, que decorre na costa italiana, e tem como objetivo apoiar a *Guardia di Finanza* no controlo e vigilância das fronteiras marítimas italianas e no combate ao crime transfronteiriço, a PM tem operado com uma embarcação semirrígida de alta-velocidade e nove elementos do Grupo de Ações Táticas, nos períodos de maio a setembro. Nesta Operação já se operou a partir de Brindisi, Pescara e Otranto.

A Operação *INDALO* abrange a costa sul de Espanha, tendo como objetivo primário o combate aos fenómenos de migração



Operação de Resgate no Mar Egeu



Embarcação CULTRA na operação THEMIS (Itália)

irregular e ao narcotráfico do norte de África para a Espanha. Ultimamente têm sido destacados, para esta Operação, meios do dispositivo naval.

EMPENHAMENTO DE MEIOS HUMANOS

Para além dos recursos já referidos, anualmente a AMN contribui, ainda, para o esforço conjunto europeu na vigilância de fronteiras, com cerca de uma dezena de militares e militarizados, no desempenho das seguintes funções:

- *Frontex Support Officer* – elemento de apoio às autoridades nacionais competentes de um Estado-Membro, auxiliando a FRONTEX na implementação eficaz das suas atividades operacionais;
- *European Coast Guard Functions Officer* – elemento com funções de guarda costeira europeia, munido de conhecimentos e experiência em matéria de controlo das fronteiras marítimas e/ou outras funções da guarda costeira;
- *Border Surveillance Officer* – elemento que exerce funções relacionadas com a vigilância nas fronteiras externas terrestres ou marítimas da UE;
- *Field Press Coordinator* – elemento com a função de coordenação da imprensa local e facilitador do trabalho dos jornalistas na cobertura de atividades específicas coordenadas pela Agência, apoiando diretamente o gabinete de imprensa da FRONTEX;
- *Registration and Fingerprinting Officer* – agente de registo e impressão digital no teatro de operações, em apoio à autoridade nacional competente de um Estado-Membro, para tarefas relacionadas com o registo de nacionais de países terceiros nas bases de dados relevantes.

ESTATÍSTICA E RECONHECIMENTO

Desde o início da sua cooperação com a Agência Frontex, a PM cumpriu mais de 3000 missões e identificou cerca de 11.000 embarcações e navios, alguns dos quais referenciados em atos ilícitos; resgatou 7065 migrantes. Nessas missões navegou-se mais de 13.000 horas e percorreram-se mais de 87.000 milhas náuticas.

Como reconhecimento do trabalho realizado neste último ano, a equipa da PM recebeu as seguintes visitas oficiais:

DATA	LOCAL	VIP
17 a 18 de dezembro de 2019	Ilha de Samos	Primeiro-Ministro, Dr. António Costa
13 a 14 de janeiro de 2020	Ilha de Samos	Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional, Dr. Jorge Seguro Sanches
22 de julho de 2020	Ilha de Lesvos	Diretor Executivo da Agência FRONTEX, Mr. Fabrice Leggeri

De relevar que, tanto as autoridades gregas, como a FRONTEX, não têm sido parcas na manifestação do seu grande apreço pelo esforço e trabalho das equipas da PM. Eis parte de uma recente missiva recebida do *Head of Integrated Maritime Surveillance Bureau*, o Comandante da Hellenic Coast Guard, Christianos Georgios:

“With this letter we would like to express our deepest appreciation for the significant contribution of the Portuguese Maritime Police contingent deployed in Lesvos within the framework of Joint Maritime Operation Poseidon, assisting de Hellenic Coast Guard to confront the migration challenges faced in the EU external sea borders.”



Colaboração do **COMANDO-GERAL DA POLÍCIA MARÍTIMA**

Notas

¹ Aquilo que hoje em dia conhecemos por FRONTEX é o acrónimo da Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira que, em 2016, dotada dum mandato mais robusto, substituiu a Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros da União Europeia. Na passagem de testemunho duma agência para a outra, manteve-se o acrónimo.

² Um dos elementos da PM desempenha funções de oficial de ligação no *International Coordination Center* em Atenas.

³ Embarcação batizada com o nome de *MOLIVOS*, em homenagem à localidade grega, na costa norte da ilha de Lesvos, porto a partir do qual a PM tem realizado as suas missões naquela ilha.

PILOTO DE HELICÓPTEROS NA SEXTA ESCUADRILLA DA ARMADA ESPAÑOLA

Decorrente do processo de modernização do Lynx MK95, a capacidade da Esquadrilha de Helicópteros para formar novos pilotos ficou limitada. Uma das soluções adotada para mitigar esta situação foi a colocação de pilotos da Marinha não qualificados em Lynx em esquadrilhas congêneres internacionais.

HELICÓPTERO HUGHES 500



Através de contactos com os Adidos Militares e de Defesa acreditados em Portugal, foi possível à Divisão de Relações Externas do Estado-Maior da Armada, obter colocações para pilotos portugueses na Alemanha e Espanha.

O Acordo Técnico assinado pela Marinha Portuguesa e a Armada Española permitiu a colocação de um piloto na Sexta Escuadrilla de Aeronaves por um período de dois anos.

A Sexta Escuadrilla foi criada nos anos 70 para equipar com helicópteros ligeiros ASW os cinco destroyers da classe Churruca. Quando os destroyers foram abatidos, e com a aquisição de helicópteros de maior capacidade antissubmarina, a Sexta Escuadrilla foi convertida numa unidade de treino e instrução, tirando partido da fácil manutenção e economia de operação do helicóptero Hughes 500. Atualmente, a principal missão desta esquadrilha é a de apoiar a Enseñanza Aeronaval e o treino das unidades navais e da Infanteria de Marina. Esta esquadrilha opera a partir da base aérea de Rota; contando já com mais de 75.000 horas de voo, é constituída por 8 oficiais, 12 sargentos e 15 praças.

O 1TEN Pacheco Ricardo, que terminou o seu curso de pilotagem de helicópteros na Força Aérea Portuguesa em 2016, foi selecionado para integrar a Sexta Escuadrilla; foi projetado em outubro de 2019, iniciando a qualificação no Hughes 500. O curso é constituído por uma fase de estudo dos sistemas da aeronave e uma fase de voo, que incluiu contacto básico, trabalho em áreas confinadas, voo de montanha, navegação, autorotações, voo por instrumentos, aterragens em navio e busca e salvamento.

Após completar 40 horas de voo, que incluíram missões de apoio ao treino da esquadra (ameaça assimétrica e operação com aeronaves), o oficial português qualificou-se como co-piloto em maio de 2020. Atualmente, está a qualificar-se como Piloto Comandante. Paralelamente às funções de pilotagem, foi-lhe atribuído

um cargo no Serviço de Manutenção da esquadrilha – responsável, na área do Controlo de Material, pela gestão dos sobressalentes e consumíveis necessários à manutenção da frota.

COOPERAÇÃO ENTRE MARINHAS

A presença do Tenente Ricardo em “la Sexta”, para além das vantagens de treino e obtenção de *know-how* em diferentes disciplinas de emprego de helicópteros navais, tem também contribuído para reforçar os laços de cooperação e amizade entre a Marinha portuguesa e a Armada espanhola, bem descrito pelo Capitán de Corbeta D. Juan Ruiz Ruiz, Comandante da Sexta Escuadrilla:

“En este tiempo [o Tenente Diogo Pacheco Ricardo] nos ha demostrado sus principales cualidades: Oficial con adecuados conocimientos aeronáuticos, inteligente, afable, buen compañero... y buena persona, contribuyendo de manera notable a crear un excelente ambiente de trabajo. Se ha adaptado e integrado de manera sobresaliente en el trabajo de la escuadrilla, ganándose la confianza de sus superiores y el respeto de los subordinados.

Asimismo, ha adquirido los conocimientos suficientes para poder desempeñar con eficiencia y eficacia los cometidos como Oficial de Control de Material y Jefe de Mantenimiento interino durante las ausencias del titular.

Como ya he comentado, la llegada de Diogo ha supuesto un beneficio para la Escuadrilla en el ámbito de las competencias sociales y personales. De la misma manera, esperamos que en muy poco tiempo, una vez cumplimentados todos los requisitos establecidos, sea nombrado Comandante de Aeronave para que nos aporte todas sus habilidades operativas, su capacidad y su aptitud, con el fin de reforzar nuestra misión principal, la Enseñanza Aeronaval, y otras misiones logísticas y de apoyo a la Fuerza.”



Colaboração da ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS



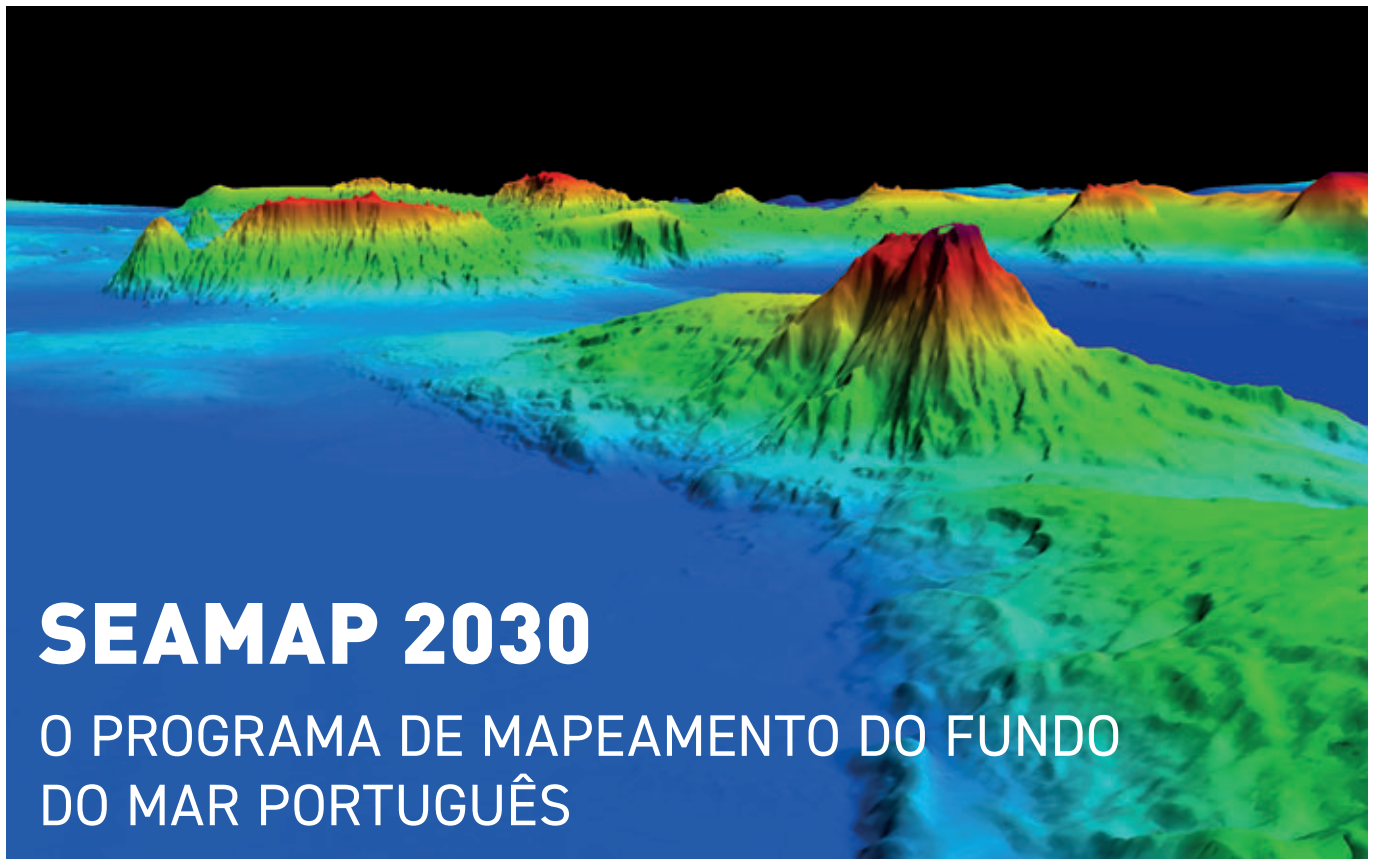
1TEN Pacheco Ricardo



Briefing matinal do Serviço de Manutenção



O 1TEN Ricardo e o Capitán de Corbeta D. Juan Ruiz Ruiz



SEAMAP 2030

O PROGRAMA DE MAPEAMENTO DO FUNDO DO MAR PORTUGUÊS

INTRODUÇÃO



Desde há cerca de duas décadas que o Instituto Hidrográfico (IH) opera sistemas sondadores multifeixe (SMF). Estes sistemas permitem adquirir dados de batimetria com alta resolução e numa faixa cuja largura pode chegar a cerca de oito vezes a profundidade local.

A realização de levantamentos hidrográficos (LH) com estes sistemas sondadores tem permitido conhecer o fundo do mar com um detalhe nunca anteriormente visto. Todavia, os oceanos

e mares ocupam uma grande área do nosso planeta, pelo que o seu mapeamento em alta resolução ainda não foi realizado.

Atualmente, cerca de 81% dos fundos oceânicos permanecem por sondar e mapear com alta resolução. Em 2017, quando foi encetado o projeto *Seabed 2030*¹, uma iniciativa conjunta da *Nippon Foundation* e da *General Bathymetric Chart of the Oceans*, esta percentagem era de 94%.

Esta realidade reveste-se de especial significado quando comparada com o nível de conhecimento, por exemplo, da superfície de Marte, uma vez que conhecemos melhor a superfície desse planeta do que a superfície da Terra, sob os oceanos.

Igualmente em 2017, o IH iniciou o programa SEAMAP 2030 com o objetivo de contribuir para este conhecimento global da morfologia do fundo marinho, completando o mapeamento de elevada resolução do Mar Português até 2030.

A DIMENSÃO DO ESFORÇO A REALIZAR

No âmbito da lei internacional sobre o direito do mar, Portugal, através da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), apresentou em 2009 a reclamação nacional de extensão da plataforma continental (PC) além das 200 milhas náuticas. Grande parte dos dados batimétricos, necessários para sustentar a referida reclamação,

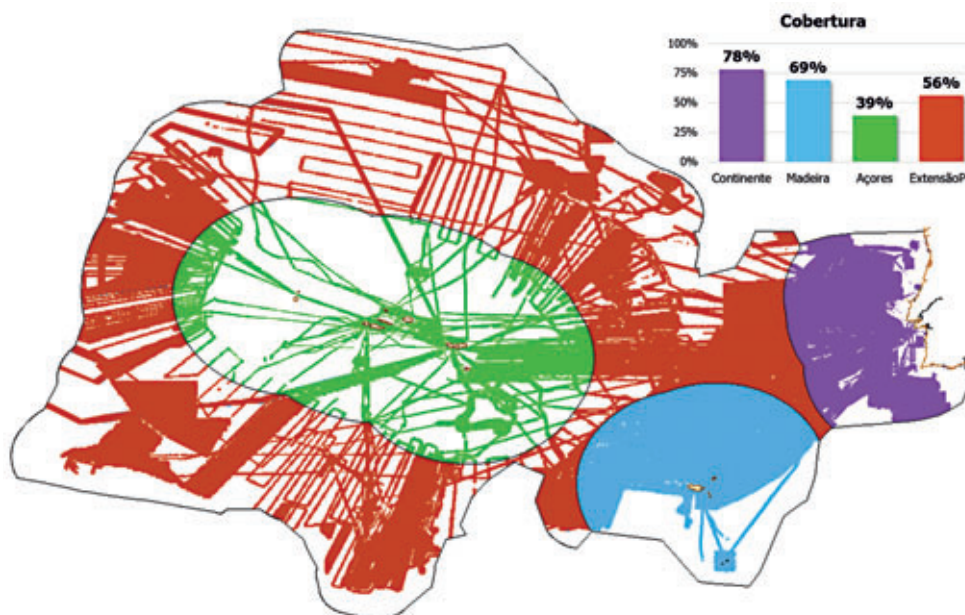


Fig. 1 – Cobertura dos espaços marítimos nacionais com LH com SMF, efetuados entre 1997 e 2018 pelo IH.

foram adquiridos pelos navios hidrográficos da Marinha, equipados com SMF de médio e grandes fundos. Todavia, o prazo limite de submissão da reclamação limitou e condicionou os trabalhos de campo.

A figura 1 ilustra o esforço desenvolvido até 2018 com SMF – a zona com maior cobertura batimétrica de alta resolução é a ZEE do Continente (78%) e a com menor cobertura é a ZEE dos Açores (39%). Globalmente, considerando apenas as três áreas da ZEE nacional, a cobertura total é de 54%. Englobando a área de reclamação de extensão da PC, a cobertura ascende a 55%.

O tempo necessário para concluir a cobertura batimétrica depende da profundidade da área a sondar, uma vez que a largura da faixa sondada pelos SMF é proporcional à profundidade do local. Neste sentido, o esforço de sondagem necessário para concluir as áreas referidas anteriormente, pode não ser proporcional às respetivas percentagens em falta.

A figura 2 ilustra os intervalos de profundidade dos espaços marítimos nacionais já sondados.

A zona que requer menos dias de sondagem é a ZEE da Madeira (84 dias) e a que requer mais dias é a reclamação de extensão da PC (800 dias). Globalmente, considerando apenas as ZEE, são necessários cerca de 1 000 dias para conclusão da sua cobertura batimétrica. Englobando a reclamação de extensão da PC, o esforço de sondagem ascende a 1 800 dias.

Assim, considerando o objetivo de garantir a cobertura batimétrica total, em alta resolução, dos espaços de interesse nacional até 2030 (em 10 anos), o esforço anual necessário realizar é de **100 dias** de sondagem por ano para completar a cobertura da ZEE ou **180 dias** de sondagem por ano para completar a cobertura conjunta da ZEE e da PC estendida, tal como reclamada.

PORQUÊ MAPEAR O “MAR PORTUGUÊS”

Os resultados obtidos com o programa SEAMAP 2030 irão contribuir para a conservação e uso sustentável do mar, apoiando a investigação e promovendo o desenvolvimento. Além disso, o programa SEAMAP 2030 insere-se numa conjuntura global de progressiva valorização do oceano. A ONU declarou o período 2021-2030 como a Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável. Esta declaração encontra-se englobada na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, nomeadamente no que respeita ao seu objetivo 14 que visa a *conservação e uso sustentável dos oceanos, mares e recursos marinhos*.

A conservação e uso sustentável dos oceanos implica a sua compreensão. Esta decorre naturalmente da investigação levada a cabo no mar, baseada e dirigida pelo conhecimento pormenorizado da morfologia do fundo, base essencial para a investigação das diversas áreas científicas. Assim, estrategicamente, o objetivo do programa

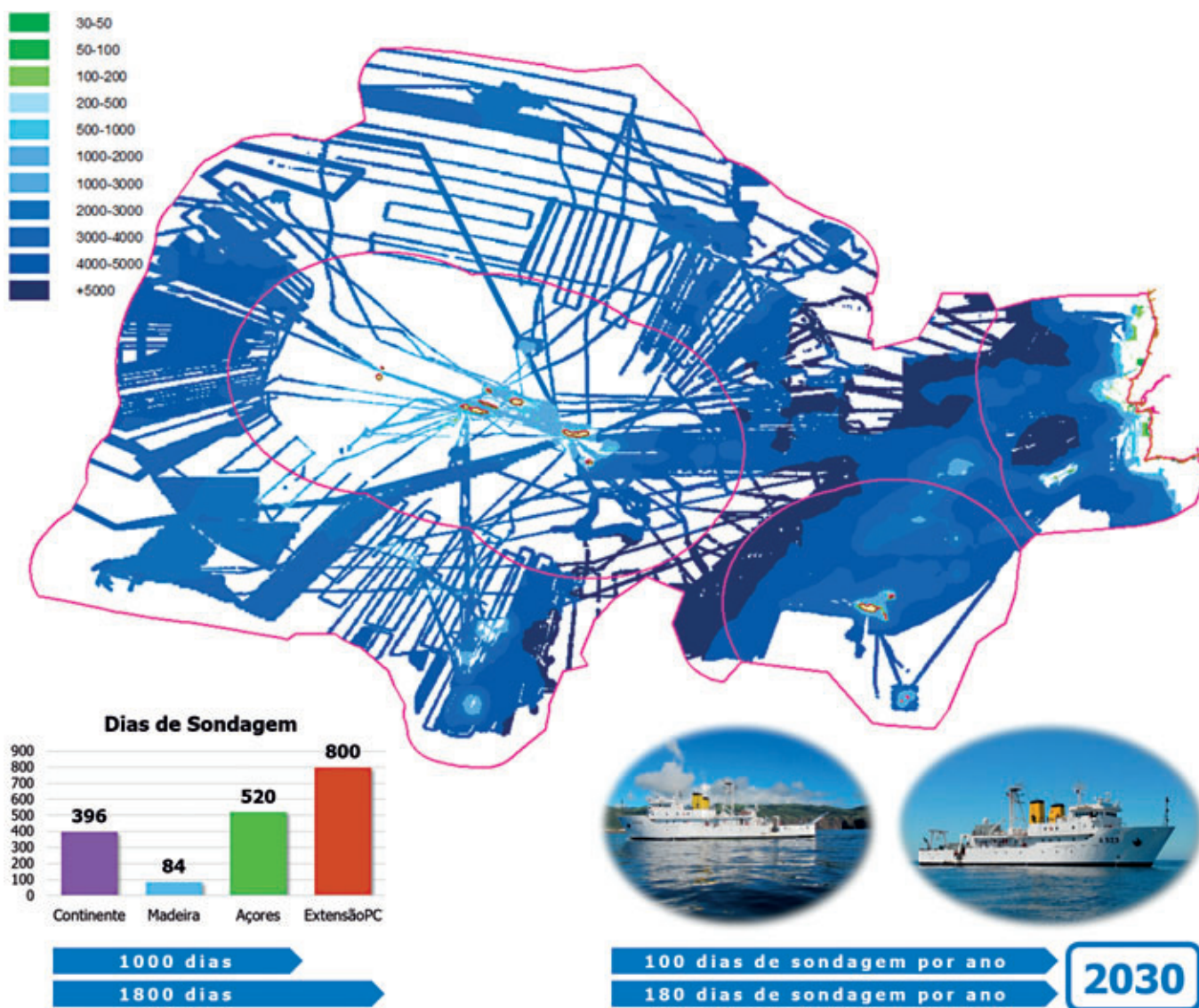


Fig. 2 – Profundidades dos espaços marítimos nacionais e respetivo esforço de sondagem para conclusão da cobertura.

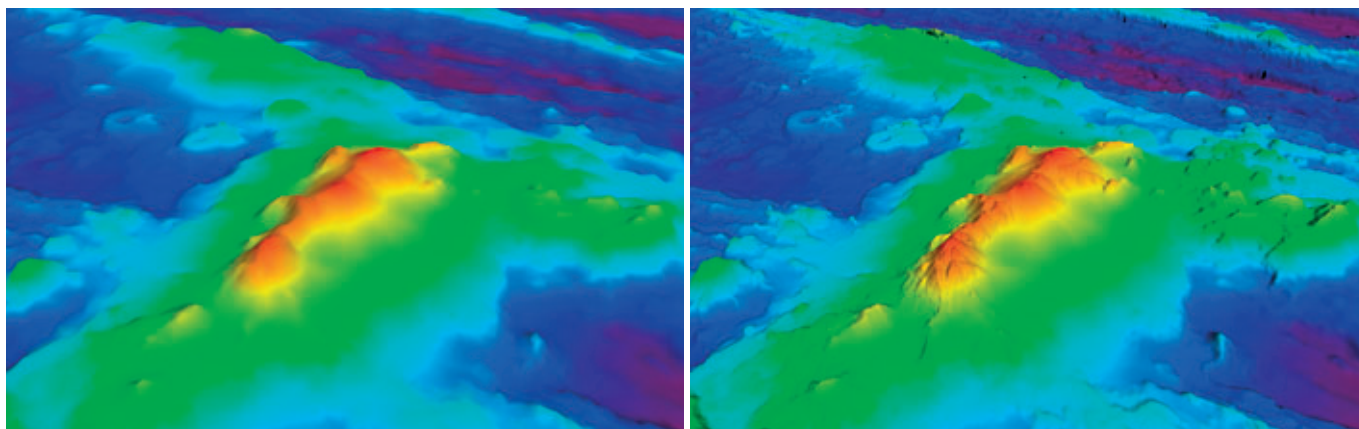


Fig. 3 – Modelo batimétrico com diferentes resoluções do monte submarino Gigante, nos Açores.

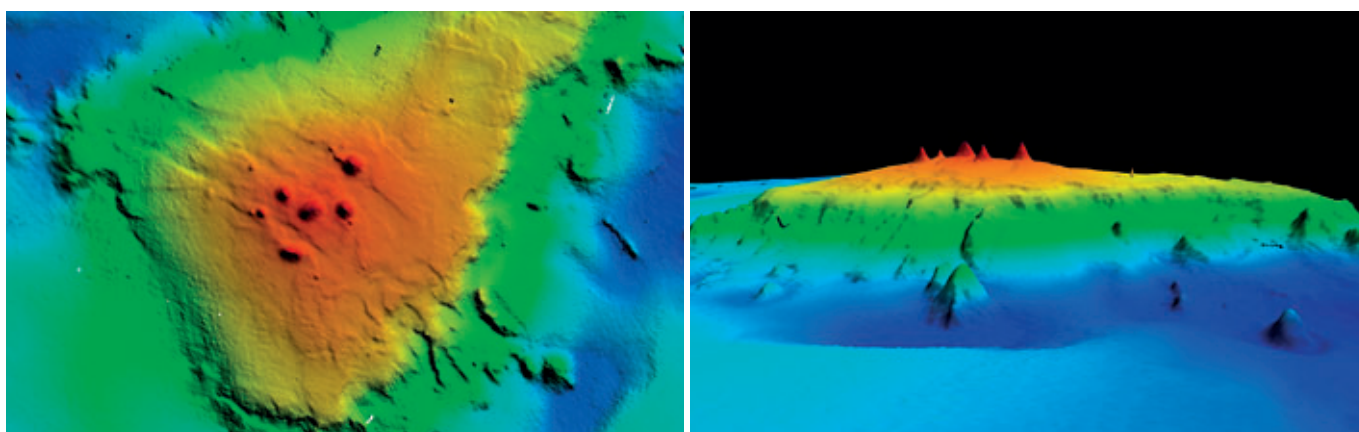


Fig. 4 – Vista 2D e 3D do monte submarino Serreta, nos Açores.

SEAMAP 2030 encontra-se alinhado com o objetivo 14 da Agenda 2030 da ONU, constituindo-se, para além de um desígnio nacional, como um contributo para a prosperidade mundial.

O mapeamento do fundo marinho não é somente importante para a produção de cartografia náutica e para a segurança da navegação, potenciando: a **investigação científica**, servindo de base e orientando toda a pesquisa multidisciplinar efetuada nos oceanos, e os consequentes desenvolvimentos tecnológico, económico e cultural; a **gestão sustentável**, ampliando a informação acerca dos recursos e tornando a sua exploração e preservação mais eficientes; e o **apoio à decisão**, garantindo um nível de conhecimento que permita ações eficazes nas áreas da economia, segurança, defesa e proteção civil.

Para além destes três vetores, que sustentam o objetivo global de conservação e uso sustentável dos oceanos, a conclusão do mapeamento do fundo marinho afirma Portugal como uma nação alinhada com os objetivos mundiais da ONU e empenhada na gestão e controlo dos seus espaços marítimos.

OS TRABALHOS PREVISTOS

Os navios hidrográficos da classe *D. Carlos I* são fundamentais para materializar os LH necessários à concretização deste programa. Para além da capacidade operacional, o elevado volume de dados já adquiridos e a adquirir (dezenas de terabytes) obriga a que o IH garanta e sustente uma infraestrutura de dados que permita uma adequada gestão e a elaboração de diversos produtos derivados, como por exemplo os modelos batimétricos de elevada resolução, assim como a sua acessibilidade à comunidade científica nacional. A figura 3 ilustra dois modelos batimétricos do monte submarino Gigante, nos Açores, produzidos com base em dados com diferentes resoluções. O seu mapeamento com elevada resolução permitiu a descoberta da fonte hidrotermal Luso em 2018. Tem sido de elevado

interesse a utilização deste tipo de informação para o planeamento eficaz de diversas missões científicas nacionais e internacionais, nomeadamente, as que ocorrem para o estudo da biodiversidade e *habitats* marinhos localizados em montes submarinos.

A figura 4 ilustra o mapeamento a 2 e 3 dimensões do monte submarino Serreta, efetuado durante o cruzeiro científico levado a cabo nos Açores este verão pelo NRP *Almirante Gago Coutinho*.

Diversos cruzeiros científicos estrangeiros adquirem, todos os anos, dados nos espaços marítimos nacionais. O IH tem encetado contactos com entidades congêneres estrangeiras responsáveis por alguns desses cruzeiros, a fim de aceder de uma forma célere aos respetivos dados batimétricos. Estes dados representam uma contribuição importante para o programa SEAMAP 2030, uma vez que aumentam a cobertura batimétrica, nas áreas onde não existem dados nacionais, e aumentam a densidade, onde eles já existem, permitindo melhorar a resolução dos modelos batimétricos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O conhecimento da orografia do fundo marinho é a camada base necessária para o conhecimento dos oceanos e mares, devendo seguir-se-lhe o mapeamento geológico e dos *habitats*, e a caracterização dos diversos ecossistemas.

O programa SEAMAP 2030 – Mapeamento do Mar Português – é fundamental para a estratégia nacional para o mar, contribuindo para que Portugal use o Mar em segurança, para o desenvolvimento científico e tecnológico do país e para a exploração sustentável do oceano. Os seus objetivos estão já reconhecidos como relevantes em diversos documentos estratégicos e científicos, nacionais e internacionais.

Colaboração do **INSTITUTO HIDROGRÁFICO**

POLÍCIA MARÍTIMA

101 ANOS “NO MAR, MAIS ALÉM, POR BEM”

UM POUCO DE HISTÓRIA

As primeiras referências que a História nos dá sobre “ações policiais”, tanto nos portos como no mar, estão datadas entre os séculos XVIII e XIX, quando foram atribuídas funções de polícia a oficiais da Marinha; porém já no séc. XVI existiu a figura do Patrão da Ribeira – cargo que detinha competências ao nível da segurança das embarcações no porto, sua vistoria e controlo de embarques. Não será, portanto, incorreto afirmar que existe uma secular ligação intrínseca entre a Polícia Marítima (PM) e a Marinha, não fosse Portugal um país com uma vasta costa, em que a segurança e defesa da sua fronteira, dos interesses económicos e o controlo das mais variadas atividades marítimas, costeiras e portuárias sempre foram uma absoluta prioridade. Não havia uma linha divisória nítida separando defesa de segurança, tal como hoje se conhece, aparecendo amiúde unidas.

Outra evidência histórica, alusiva à PM, regista-se no conflito entre a França e a Inglaterra no séc. XIX, quando Napoleão faz o ultimato a Portugal para que “renege” a aliança com a Inglaterra, exigindo o fecho dos portos portugueses aos navios ingleses. D. João, príncipe regente, procurando manter a neutralidade no conflito, determinou, por decreto datado de 3 de junho de 1803, que não fossem admitidos nos portos nacionais os corsários dos países beligerantes. Desta forma, fomentou-se a primeira estrutura, ainda que rudimentar, de uma polícia marítima dos portos nacionais. Pouco tempo depois, o decreto de 16 de agosto de 1803 faz já menção expressa à Polícia Marítima “... enquanto não mando formalizar um sistema mais amplo de Polícia Marítima para os meus Portos do Continente e Conquistas...” e determina as suas competências de defesa e segurança desses portos.

Mas foi só após o final da Grande Guerra, em consequência da premente necessidade de fazer cumprir um conjunto de disposições legais específicas das atividades ligadas ao mar e à área portuária, que levou à criação de um Corpo da Polícia Marítima (CPM) no porto de Lisboa, através da promulgação da Lei n.º 876/1919, de 13 de setembro. Também neste mesmo ano, o Ministério da Marinha publica o “Regulamento da polícia marítima do porto de Lisboa”, onde estão visadas as competências, nomeadamente de vigilância, algo que já tinha sido definido no séc. XIX, através do “Regulamento para a Polícia dos Portos”.

O CPM era constituído por cabos-de-mar encarregues de fazer o policiamento das áreas das Capitánias dos Portos, com funções definidas no Decreto n.º 7094, de 06 novembro de 1920. Nesse mesmo ano, através do Decreto n.º 6273, de 10 de dezembro, é criado o Corpo da Polícia Marítima do Porto do Douro e Leixões, atribuindo-se-lhe inúmeras missões de fiscalização e de investigação.

CELEBRAÇÕES

A PM é uma polícia de especialidade no âmbito da Autoridade Marítima Nacional (AMN), e no quadro de matérias do Sistema da Autoridade Marítima (SAM). É um órgão de polícia criminal que não só garante como fiscaliza o cumprimento das leis e regulamentos nos espaços integrantes do Domínio Público Marítimo (DPM), em áreas portuárias e nos espaços balneares, bem como em todas as águas interiores sob jurisdição da AMN e demais espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, devendo preservar a regularidade das atividades marítimas.

Em junho de 1984, através do Decreto-Lei n.º 191/84, o CPM passa a designar-se, definitivamente, por Polícia Marítima.

Visando identificar a função de polícia exercida no âmbito da AMN, e com o objetivo de constituir uma força policial armada e uniformizada de competência especializada, é publicado, em 1995, o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima (EPPM). O Decreto-Lei n.º 248/95 de 21 de setembro, institui assim a PM como uma força dotada de competência nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM.

A 13 de setembro de 2020 a PM celebrou o seu 101º aniversário, com a simplicidade e prudência recomendada pela situação de pandemia que assola o mundo, mas com a dignidade e solenidade que merece.

Assim, as celebrações do 101º aniversário realizaram-se com recurso às plataformas sociais de comunicação digital, tendo sido preparado um programa acessível através da página da AMN na rede social Facebook.

Do programa constou uma mensagem inicial do Comandante-Geral da Polícia Marítima, VALM Sousa Pereira, seguido da visualização de vários vídeos – alusivos à participação da PM nas operações da Agência Frontex, à Unidade Especial da Polícia Marítima, à Investigação Criminal e ao Gabinete de Psicologia – dando a conhecer a missão da PM. Apareceu depois a saudação dos elementos da PM destacados em missão na ilha de Lesbos (Grécia), em Otranto (Itália) e nas Ilhas Selvagens.

Um passado com mais de 100 anos auspícia à PM, sem qualquer dúvida, um futuro audaz, sempre na senda da segurança do país e das fronteiras externas da União Europeia.

Citando o Comandante Geral, “A edificação da Polícia Marítima do futuro é uma missão ambiciosa e de exercício constante (...), requerendo uma visão de futuro com uma ação forte no presente. E é isso que os vários elementos que constituem esta força de segurança fazem dia após dia, honrando diariamente o seu lema “No Mar, Mais Além, Por Bem”!



Colaboração do COMANDO-GERAL DA POLÍCIA MARÍTIMA

A GESTÃO DAS PESSOAS NA MARINHA

NP 4427:2018

As organizações, fruto do dinamismo e das alterações no meio em que se inserem, enfrentam desafios que obrigam a uma elevada adaptabilidade e capacidade de antever as linhas futuras de ação. As pessoas que integram as organizações são os catalisadores imprescindíveis a essa adaptabilidade, constituindo-se como um dos focos da gestão organizacional. Pensando na atratividade, desenvolvimento e retenção das pessoas, as organizações devem apostar na gestão por processos e na implementação de práticas inovadoras e diferenciadoras.

O SISTEMA DE GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS

A Marinha possui implementado, desde 2009, o Sistema de Gestão de Recursos Humanos da Marinha (SGRHM), estando certificado segundo a NP 4427:2004 pela Associação Portuguesa de Certificação (APCER) desde a mesma data. O SGRHM, ao longo dos seus mais de dez anos de certificação, tem vindo a evoluir de forma robusta e sustentada, numa ótica de melhoria. Em setembro de 2020, ocorreu a auditoria de 2º acompanhamento pela APCER tendo, novamente, os resultados desta auditoria evidenciado essa robustez e a adequação dos processos e normativo interno aos requisitos da NP 4427:2004.

Em 2018, foi homologada a nova versão da norma de certificação, NP 4427:2018 (Sistema de Gestão de Pessoas – Requisitos), implicando uma mudança de paradigma e relevando a importância do capital humano para a prossecução de um rumo organizacional de excelência. Concretamente, a NP 4427:2018 coloca o enfoque no pensamento baseado no risco, na “gestão das pessoas” em detrimento da “gestão de recursos humanos” e nos processos críticos essenciais à atratividade, desenvolvimento e retenção, nomeadamente a gestão por competências. E em que se refletem estas alterações no atual SGRHM?

O SISTEMA DE GESTÃO DAS PESSOAS

O início da transição para a nova norma será marcado pela alteração da denominação do Sistema, que passará a designar-se por Sistema de Gestão das Pessoas da Marinha (SGPM). Todo o processo de transição assentará no precioso alicerce da comunicação com as pessoas, apostando no envolvimento de todos num dos maiores desafios dos últimos anos que o Sistema enfrenta desde a sua certificação em 2009. A transição para o SGPM conduzirá a uma aposta clara em processos transversais e flexíveis que promovam a sustentabilidade da Gestão das Pessoas em todas as áreas da estrutura da Marinha. Potenciar a certificação do SGPM como marca da Marinha como empregador, fomentar o envolvimento de todas as pessoas através da sua proposta de valor para a organização e apostar na formação contínua e em competências transversais como elementos essenciais para a retenção serão alguns dos veios condutores deste processo de transição.



Os desafios que a Marinha enfrenta, diariamente, no serviço que presta ao País e à segurança coletiva, contribuindo para que Portugal use o Mar, veem a sua resposta nas pessoas que nela prestam serviço. A transição para a NP 4427:2018 realizar-se-á a diferentes níveis, sendo essencial o contributo de todos. O grande centro da transição será a Superintendência do Pessoal (SP) e respetivas unidades subordinadas, mas estender-se-á a todas as unidades integrantes do SGPM. Esta transição é de todos nós e constitui um passo essencial para que se possa estar “sempre presentes na gestão das pessoas”¹.

Sandra Campanhão Cavaleiro

1TEN TSN-QUI

Chefe do Gabinete da Qualidade do SGRHM

Nota

¹ “Semper adest”, o mote da SP, significa “sempre presente” e está inscrito no Brasão de Armas da SP. A expressão “sempre presentes na gestão das pessoas” integra o mote da SP e o foco do futuro SGPM.

A ESQUADRA AMERICANA DA ÁSIA

GRANDE HETEROGENEIDADE E DISPERSÃO DE MEIOS

Os avanços dos Estados Unidos (EUA) deram-se numa época relativamente recente na história do domínio colonial ocidental da Ásia, iniciada vários séculos antes por portugueses, holandeses, ingleses e franceses. Cronologicamente, a extensão das atividades americanas na região da Ásia e do Pacífico foi acompanhada pelos esforços do Japão na obtenção de uma posição colonial semelhante no Extremo Oriente. Os americanos arrebatarem as Filipinas à Espanha e anexaram o Havai no final do século XIX. Os japoneses, que ficaram com um pé no sul da Manchúria após a vitória sobre a Rússia, em 1905, começaram então a sonhar com um bloco económico, sob a sua hegemonia, no Leste da Ásia.

Durante as primeiras quatro décadas do século XX, uma força naval subdimensionada da Marinha dos EUA, tinha duas tarefas principais: apoiar a diplomacia americana; e preparar-se para uma guerra convencional com o Japão. Se a primeira era de difícil execução, a segunda era impossível de concretizar. Na verdade a “Asiatic Fleet”, como era designada, não passava de uma Flotilha com uma organização de pendor administrativo, constituindo um dos pilares da diplomacia americana na Ásia. Consta que o seu último Comandante, o Almirante Thomas Charles Hart (1877-1971), tinha mais solicitações do Departamento de Estado do que do Departamento da Marinha.

Por outro lado, esta esquadra era constituída por um conjunto heterogéneo de navios, cujas missões iam desde a patrulha do rio Yangtsé à vigilância da costa da China, passando por mostrar a bandeira nos vários portos da Ásia, nomeadamente no Japão e na China. Em Washington, contudo, mantinha-se a ilusão de que uma força naval, configurada para missões de diplomacia em tempo de paz, podia ser, rapidamente e em tempo útil, convertida numa força operacional treinada e preparada para operações em tempo de guerra.

O DESASTRE ANUNCIADO

No dia 25 de julho de 1939, o Almirante Thomas Hart assumiu o comando da Esquadra a bordo do navio-chefe, o cruzador USS *Augusta* (CA-31), fundeado na baía de Xangai, substituindo no

cargo o Almirante Harry Ervin Yarnell (1875-1959). A Esquadra era pequena, consistindo, para além do *Augusta*, no cruzador ligeiro USS *Marblehead* (CL-12), 13 contratorpedeiros do tempo da Grande Guerra, 6 submarinos, vários navios auxiliares, uma esquadilha de 36 aviões de patrulha marítima e o 4º Regimento de Fuzileiros Navais, com cerca de 1.000 efetivos, baseado em Xangai. Para além do comando destas unidades, Hart era responsável pelas instalações navais dos EUA nas Filipinas, que se estendiam por mais de 1.000 milhas para sul da base naval de Cavite, na baía de Manila.

Logo que assumiu o comando, o Almirante Hart tomou medidas no sentido de preparar as suas forças para um conflito que se aproximava a passos largos. Foi devido a estas medidas que a sua Esquadra foi das poucas forças Aliadas no Pacífico a não ser surpreendida em dezembro de 1941, tendo resistido, praticamente incólume, aos ataques iniciais do Japão. Contudo, devido aos continuados e bem sucedidos ataques japoneses na Ásia e no Pacífico, a situação desta força alterou-se profundamente.

Com o ataque a Pearl Harbor os americanos ficaram sem margem de manobra estratégica para pôr em prática o “Plano Laranja” (“Plan Orange”), ou seja, enviar uma força naval robusta para socorrer as Filipinas. Com o afundamento do couraçado HMS *Prince of Wales* e do cruzador HMS *Repulse*, ao largo de Singapura, foram eliminadas as duas unidades navais mais valiosas que poderiam fazer parte de uma eventual esquadra Aliada combinada, cuja missão seria impedir a progressão das forças japonesas para sul da chamada “Barreira da Malásia”.

A exoneração do Almirante Hart em meados de fevereiro de 1942, as dificuldades de integração das comunicações e dos procedimentos táticos de navios de diferentes marinhas sem treino de conjunto e a miopia estratégica, foram os ingredientes que conduziram ao desastre das forças navais Aliadas na batalha do Mar de Java a 27 de fevereiro de 1942. Com o afundamento de vários dos seus navios, a Marinha americana sofreu uma das mais pesadas derrotas da sua história e, como consequência, a Esquadra Americana da Ásia deixou de existir.



Piedade Vaz
CFR REF



Um dos 156 contratorpedeiros da classe Clemons; pertencendo à Asiatic Fleet, repele um ataque aéreo japonês a 28 de dezembro de 1941.



A equipa da missão junto ao Farol da ilha da Selvagem Grande.

PRÉMIO DEFESA NACIONAL E AMBIENTE

DIREÇÃO DE FARÓIS

O Prémio Defesa Nacional e Ambiente, 26ª edição, foi ganho pela Direção de Faróis e teve em consideração as boas práticas ambientais, por forma a contribuir para uma sustentabilidade ambiental e consequentemente uma diminuição da pegada ecológica do Homem nas Ilhas Selvagens. A cerimónia de entrega do prémio teve lugar na Escola Naval, no passado dia 8 de outubro, e contou com a presença da Secretária de Estado de Recursos Humanos e Antigos Combatentes, Dra. Catarina Sarmento e Castro, e da Secretária de Estado do Ambiente, Dra. Inês dos Santos Costa.

OBJETIVO DO PRÉMIO

A criação do Prémio Defesa Nacional e Ambiente em 1993, através do despacho conjunto dos Ministros da Defesa Nacional e do Ambiente e Recursos Naturais, (...) constitui um marco na consciencialização ambiental das Forças Armadas Portuguesas. A atribuição do Prémio, que tem por objetivo incentivar as boas práticas ambientais na Defesa Nacional, simboliza, ao mesmo tempo, o contributo para o exigente desafio da sustentabilidade ambiental, face ao carácter de transversalidade desta temática, considerando-o como um investimento na capacidade de resiliência no âmbito da Defesa Nacional.

O PRÉMIO 2019



A Direção de Faróis conquistou o Prémio Defesa Nacional e Ambiente, em 2019, através do trabalho realizado no Arquipélago da Madeira, intitulado “O contributo da Autoridade Marítima Nacional, apoiada pela Marinha, na proteção e defesa da Reserva Natural das Ilhas Selvagens”.

Este contributo materializou-se pela edificação e capacitação da Estrutura da Autoridade Marítima Nacional (AMN) nas Ilhas Selvagens, traduzida pela ativação e plena operação do Posto Marítimo das Ilhas Selvagens (PMIS) e a subsequente atividade operacional dos seus agentes, em estreita cooperação com a equipa dos Vigilantes da Natureza do Instituto das Florestas e da Conservação da Natureza já sediada na ilha.

A interação funcional e complementar, de ambas as equipas, manifestou-se num ganho claro e inequívoco nas várias vertentes de monitorização e vigilância desta parcela de território nacional, em especial, no que concerne às ações relativas à vertente da proteção, preservação e defesa do rico e diversificado património ambiental existente na Reserva Natural das Ilhas Selvagens.

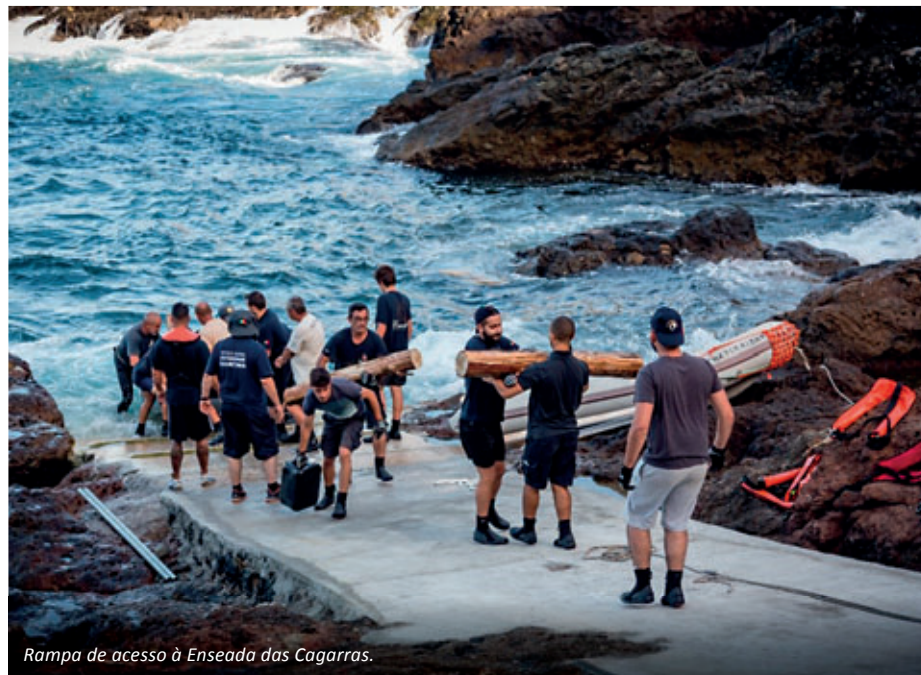
PARTICULARIDADES DAS ILHAS SELVAGENS

A localização remota das Ilhas Selvagens, adquiridas pelo Estado Português em 1971, proporciona-lhes condições únicas no mundo em termos de biodiversidade que urge preservar. Daí integrem a Rede

Natura 2000, como Zona Especial de Conservação, cuja área coincide com a área de Reserva Natural, como Zona de Proteção Especial – um total de 124.530 hectares. A unicidade e o carácter ímpar das Ilhas Selvagens foi reconhecido em 1992 por Diploma Europeu do Conselho da Europa.

A primeira medida conservacionista implementada, em prol da preservação dessa biodiversidade, foi a da vigilância local permanente, desde 1976. Havia, porém, a perceção da necessidade do exercício da autoridade do Estado ser assegurado de forma igualmente permanente em toda a área e orla marítima das Ilhas Selvagens, em matéria de vigilância, fiscalização, patrulhamento e exercício de polícia, em especial na vertente da proteção e preservação do meio marinho e segurança da navegação, das pessoas e bens. Tal desiderato estimulou a vontade de reforçar a presença portuguesa nestas ilhas com meios humanos e materiais, assim como com equipamentos que permitissem um maior conhecimento da sua envolvente. Este contexto levou o Diretor-Geral da Autoridade Marítima e Comandante-Geral da Polícia Marítima a determinar a instalação e ativação da Estrutura da AMN nestas ilhas.

PRÉMIO DEFESA NACIONAL E AMBIENTE



Rampa de acesso à Enseada das Cagarras.



Montagem de painéis fotovoltaicos.



Ótica em led do Farol da ilha da Selvagem Grande.

ESTRUTURAS DA AMN NAS ILHAS SELVAGENS

A concretização do projeto (ver RA Nº 516), cuja total capacitação operacional ficou concluída/inaugurada a 1 de agosto de 2017, contou ainda com o apoio de outras entidades públicas, como a Secretaria Regional do Ambiente e Recursos Naturais, o Instituto das Florestas e Conservação da Natureza IP-Região Autónoma da Madeira, a Direção Regional do Equipamento e Conservação e a Força Aérea Portuguesa.

Ações realizadas na ilha Selvagem Grande:

- Reforço estrutural do farol existente no Pico da Atalaia, a fim de receber a antena do radar e restantes sensores do sistema Costa Segura;
- Edificação do abrigo para instalação do sistema energético fotovoltaico para o radar e farol;
- Substituição da lanterna do farol;
- Requalificação do sistema energético da Estação de Apoio da Reserva Natural das Ilhas Selvagens (casa dos Vigilantes da Natureza) – Enseada das Cagarras;
- Instalação de dois dessalinizadores;
- Extensão e alargamento da rampa de acesso ao mar para permitir a operacionalização em segurança da lancha semirrígida anfíbia AMN-46-SM *Calcamar*;
- Instalação do sistema de filtragem e de esterilização UV da água doce para a casa dos Vigilantes da Natureza e do PMIS;
- Edificação do hangar de abrigo para a lancha semirrígida *Calcamar*;
- Edificação do muro em betão no interior da Enseada das Cagarras;
- Posto do Comando Local da Polícia Marítima do Funchal nas Ilhas Selvagens (PCLPMFS), na dependência do CLPM do Funchal;
- Extensão da Repartição Marítima do Funchal nas Selvagens (ERMFS), na dependência da Capitania do Porto do Funchal.

Ações realizadas na ilha Selvagem Pequena:

- Instalação de um sistema energético fotovoltaico (Pico do Veado);
- Instalação do sensor eletro-ótico do sistema Costa Segura;
- Substituição da lanterna do farolim;
- Requalificação do abrigo de apoio do IFCN;
- Instalação do telefone VOIP e rede wi-fi.

TRABALHOS: CALENDARIZAÇÃO E MEIOS ENVOLVIDOS

No quadro de missões da AMN, realizadas entre 2016 e 2017, os trabalhos conducentes à edificação e capacitação da Estrutura da AMN foram coordenados e executados tecnicamente pela Direção de Faróis, em colaboração com a Capitania do Porto do Funchal, entre outras entidades. Esses trabalhos decorreram, pois, de forma gradual, em quatro fases distintas:

Fase I – 3 julho a 13 agosto de 2016;

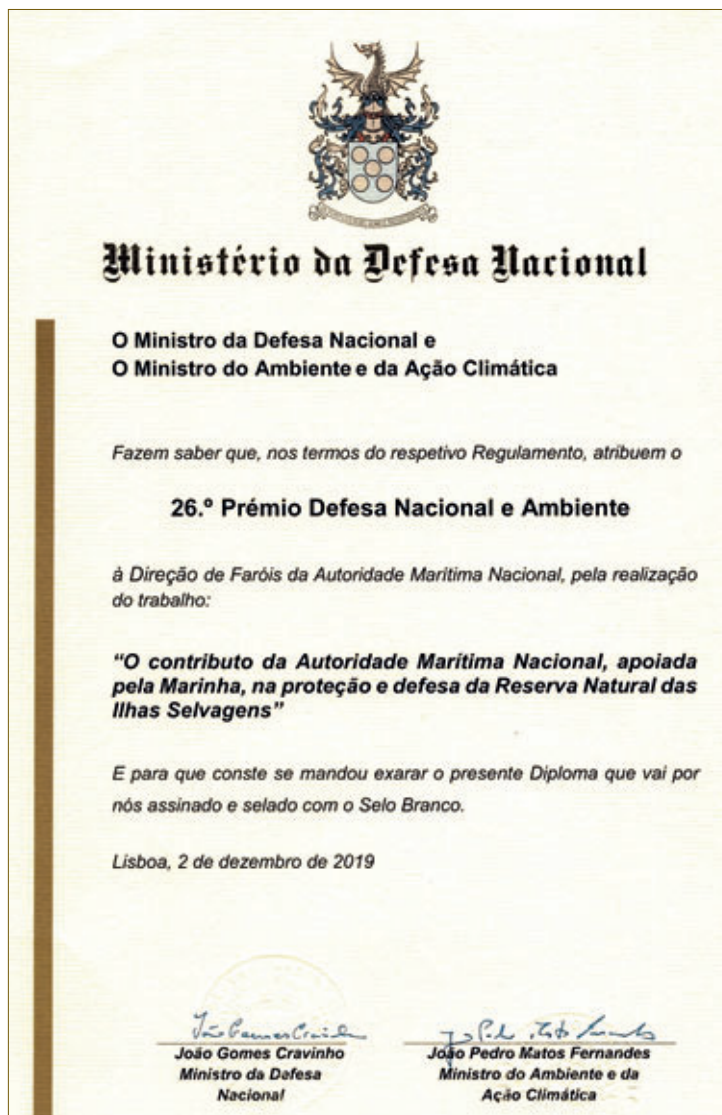
Fase II – 14 outubro a 21 dezembro de 2016

Fase III – 5 abril a 9 julho de 2017;

Missão complementar – 17 outubro a 2 novembro de 2017.

Nessas quatro missões estiveram envolvidos:

- 68 elementos da AMN (militares/militarizados e Polícia Marítima);
- 19 militares da Marinha para apoio no desembarque inicial do material;
- 8 navios – NRP *Andrómeda*; NRP *Cacine*; NRP *D. Carlos I*; NRP *Cuanza*; NRP *Almirante Gago Coutinho*; NRP *Zaire*; NRP *João Roby*; e NRP *Baptista de Andrade*;
- 1 helicóptero da FAP (EH-101);
- Botes pneumáticos tipo Zebro;
- 409 toneladas de material diverso desembarcado.



RECONHECIMENTO DO MÉRITO

A Direção de Faróis está de parabéns. Para o agora reconhecimento do mérito dos trabalhos e obras (instalação do posto da PM, dormitório, casa dos "barcos", novos painéis solares, etc.) desenvolvidos nas Ilhas

Selvagens ao longo dos últimos anos contribuíram não só a elevada ponderação das boas práticas, mas também a prossecução da sustentabilidade ambiental e a consequente diminuição da pegada ecológica. Porém, as ações em prol da preservação da qualidade ambiental das ilhas, agora com maior presença humana, não se extinguíram nos processos passados. A promoção dessas medidas terá agora continuidade, na Ilha Selvagem Grande, com: a instalação de uma micro Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR), compacta; e o reforço do aquecimento de água para banhos por painéis solares.

Numa parceria entre a AMN (através da Capitania do Porto do Funchal) e a Secretaria Regional de Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas – Instituto das Florestas e Conservação da Natureza, IP-RAM, pretende-se com o primeiro desses projetos criar um sistema de tratamento das águas residuais provenientes das instalações. As águas tratadas serão posteriormente aproveitadas para utilização nos sanitários, reduzindo-se substancialmente o consumo de água. Este projeto será subsidiado pelo prémio ganho, no montante de 11.600 euros.

Colaboração da

AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL



Pico da Atalaia na ilha da Selvagem Grande.

O Posto Marítimo das Ilhas Selvagens é guarnecido atualmente por cinco pessoas – 2 agentes da Polícia Marítima, 1 Militarizado da Marinha e 2 vigilantes do Instituto das Florestas e Conservação da Natureza.

Esse pessoal permanece nestas ilhas, normalmente, por períodos de quinze dias, com rendições a cargo do navio da Marinha que integra o dispositivo naval padrão da Região Autónoma da Madeira.

A atividade diária, de grande relevância para a Autoridade do Estado, compreende a fiscalização e controlo da área através do sistema "Costa Segura", patrulhas terrestres e marítimas, quer na Selvagem Grande, quer na Selvagem Pequena, bem como outras tarefas do quotidiano, designadamente a recolha de lixo.

Esse lixo que dá à costa em zonas acessíveis, assim como o lixo urbano, resultante de as ilhas estarem permanentemente habitadas, é todo transportado para o Funchal.



ACADEMIA DE MARINHA

QUE PODER NAVAL PARA O SÉCULO XXI?

WORKSHOP



Fotos: IMAR/Mendes Matias

Fazendo jus à divisa da Academia de Marinha (AM), «Por mares nunca de outro lenho arados», a sessão cultural de 6 de outubro ficou marcada pela estreia de um novo formato de organização das conferências de terça-feira.

Na procura de um equilíbrio entre os contributos sobre o passado e aqueles que se debruçam sobre o futuro, para assim abrir as portas a uma melhor compreensão e aproveitamento do presente, o Presidente da AM, ALM Vidal Abreu, promoveu a organização de um encontro científico, em formato de *Workshop*, sobre a pergunta «**Que Poder Naval para o Século XXI?**». Dá-se assim azo ao aproveitamento da AM, enquanto espaço privilegiado de reflexão, para o debate e o avanço sobre temas pouco explorados, carentes, ou sobre os quais não existe um consenso generalizado, e como tal passíveis de serem sujeitos a discussão.

Para tal desiderato foi constituído um painel composto pelo ALM Melo Gomes, pelo VALM Pires Neves e pelo CMG Sardinha Monteiro, que trouxeram décadas de experiência e conhecimento sobre as temáticas da estratégia, defesa nacional e poder naval. A moderação ficou a cargo do Professor António José Telo, reconhecido especialista nessas mesmas temáticas.

O moderador começou por justificar o tema com a mudança acelerada do paradigma naval, num contexto de grande complexidade do palco mundial, sustentada em 4 eixos: os domínios do poder naval; a evolução da base tecnológica; a nova importância do papel do mar; e a alteração radical do poder naval global.

Na sua intervenção, o ALM Melo Gomes destacou as alterações ao equilíbrio ocidente/oriente, a mudança na natureza dos conflitos, o avanço da tecnologia e os pesados desafios das alte-

rações climáticas como pontos impactantes no poder naval e na sua evolução, oferecendo como resposta ao tema do *workshop* a fórmula: «o poder naval de sempre, por outros meios».

Por sua vez, o VALM Pires Neves focou o seu contributo naquilo que para si é o fator que distingue a sua intervenção das restantes – a sua carreira naval – que enforma a sua visão sobre o tema em debate através da sua experiência como executante desse poder, aos níveis tático, operacional e estratégico. Fez ainda questão de referir a importância de discutir previamente os conceitos de poder, política e estratégia nacional e daí partir para a necessidade/forma de poder naval.

O CMG Sardinha Monteiro fechou a primeira ronda de intervenções com uma análise às implicações geoestratégicas da pandemia e a sua influência no panorama securitário global, definindo como principais implicações: o aumento da confrontação geopolítica; uma maior criminalidade transnacional; e um aumento das catástrofes ambientais e mudanças das fronteiras naturais. Daí inferiu algumas conclusões para o sistema de forças navais, utilizando o caso português como exemplo, defendendo uma maior atuação em contexto de organizações multilaterais e uma aposta em meios capazes de fazer frente à criminalidade transnacional e responder a catástrofes ambientais.

Após estas quatro intervenções, o debate foi aberto a participações da plateia, o que trouxe vários e importantes contributos à animada discussão/interação com os quatro membros do painel. Apesar da extensão do tema e do apertado tempo disponível para tão valiosos contributos, a experiência afirmou-se como positiva e enriquecedora. Como tal, este novo modelo poderá vir a ser utilizado em futuras sessões da AM.



SEMINÁRIO SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA

CICLO ECONOMIA DO MAR

A Academia de Marinha (AM) organiza anualmente um Ciclo de Conferências dedicado à Economia do Mar, procurando dessa forma contribuir para o conhecimento e para o pensamento sobre a utilização dos espaços marítimos. Para tal fim a AM convida uma figura de reconhecido mérito e conhecimento nas áreas focadas para agir como coordenador, sendo da sua responsabilidade o painel de especialistas, bem como o enquadramento do tema e a direção da sessão.

A edição deste ano – sessão cultural de 13 de outubro – teve a coordenação do VALM Lopo Cajarabille, Membro Emérito da Classe de Artes, Letras e Ciências desta Academia, e que, fruto da sua longa carreira como oficial de marinha e como académico, se especializou em assuntos relacionados com a estratégia marítima e naval.

Para oradores foram convidados a integrar o painel o CMG Velho Gouveia, atual Diretor do Instituto de Socorros a Náufragos, e o CFR Silva Pinto, assessor militar do Almirante CEMGFA. A sessão trouxe-nos assim três visões sobre as principais temáticas da Segurança Marítima.

No seu enquadramento geral e estratégico do tema o Almirante Cajarabille começou por expor a evolução do conceito de segurança marítima, de como esta é necessária face ao valor do mar, para depois analisar os principais pontos das estratégias de segurança marítima de vários países e oferecer algumas perspetivas para o futuro da disciplina.

Seguiu-se a comunicação do CFR Silva Pinto, que apresentou uma análise e reflexão sobre a Segurança Marítima nas Relações Internacionais, estruturada em torno de 4 temas principais: o



valor estratégico do mar; o contributo das Relações Internacionais para a definição de Segurança Marítima; as ameaças multidimensionais; e os instrumentos internacionais. Na sua análise, o Comandante Silva Pinto destacou as dimensões estratégicas do mar, as principais escolas de pensamento sobre a Segurança Marítima, o espectro de ameaças e os principais acordos, convenções e tratados sobre a Segurança Marítima, relacionando-as com os interesses e respostas estratégicas nacionais.

Já o Comandante Velho Gouveia apresentou uma perspetiva nacional sobre a Segurança Marítima, relacionando os aspetos práticos dessa perspetiva com as funções do Estado face ao mar. Para tal, para além de considerações pertinentes sobre os atores e estado da arte em Portugal, bem como sobre a componente ambiental, analisou: as condições de um Estado perante a Segurança Marítima; os fatores contributivos para a insegurança no mar; e as áreas temáticas da segurança e proteção marítimas.

Findas as intervenções, foi aberto o espaço para o debate e interação entre membros da audiência e os oradores, igualmente moderado pelo Almirante Cajarabille. Os principais temas debatidos foram as questões ligadas à corrente migratória que afeta os países da bacia do Mediterrâneo, e como estas impactam a Segurança Marítima, ao projeto português da Expansão da Plataforma Continental e as suas implicações para os interesses e estratégia nacionais, e às implicações do projeto do «Mar Europeu».

Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**





ANAIS DO CLUBE MILITAR NAVAL 150 ANOS - NOVA DISTINÇÃO



Recebeu a insígnia o Presidente da Mesa da Assembleia-Geral do CMN.

Foto Miguel Figueiredo Lopes / Presidência da República

UM LONGO LEGADO HISTÓRICO

Os *ANAIS do Clube Militar Naval* tiveram a sua génese numa importante Assembleia Geral deste Clube (CMN), realizada a 30 de novembro de 1870. Logo no mês seguinte é publicado o primeiro número, com o impulso das ideias expressas nessa reunião. Os *ANAIS* continuaram a ser publicados de forma absolutamente ininterrupta, atravessando períodos conturbados da história de Portugal, ao longo destes 150 Anos.

Os valiosos trabalhos impressos nas páginas desta revista científica, cultural e repleta de tradição naval, refletem o pensamento e a realidade de sucessivas épocas históricas, mérito do serviço dedicado e altruísta prestado ao CMN pelos sócios das Comissões de Redação e do contributo inestimável dos autores, coordenadores e revisores de artigos.

Escudado nesta riqueza histórica, e interpretando o sentir dos associados do CMN, o Presidente da República, Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa, conferiu aos *Anais do Clube Militar Naval*, nos termos da Lei das Ordens Honoríficas Portuguesas (Lei n.º 5/2011, de 2 de março), pelos serviços relevantes prestados ao longo dos seus 150 anos em prol da expansão da cultura portuguesa e do conhecimento de Portugal, da sua História e dos seus valores, o título de **Membro-Honorário da Ordem do Mérito**.

De salientar que aos *Anais do Clube Militar Naval* já havia sido atribuída em 1936, pelo Presidente da República de então, GEN Fragoço Carmona, a Grã-Cruz da Ordem Militar de Sant'Iago da Espada.

CERIMÓNIA EM BELÉM

A entrega da insígnia realizou-se no dia 28 de outubro, no Palácio de Belém, em cerimónia restrita, devido às limitações impostas pela pandemia da COVID-19. Na alocação que então proferiu, o Presidente da República referiu na sua parte final:



“Os Anais do Clube Militar Naval ao atingirem 150 anos de História representam, eles próprios, História de Portugal, já entraram na História, fizeram História e hoje são História, mas uma História portadora de futuro, como é sempre a verdadeira História. Se virmos bem passaram regimes políticos, regimes económicos, regimes sociais e permaneceu a excelência do contributo que retrata a riqueza, não apenas de um Ramo das nossas Forças Armadas, mas das nossas Forças Armadas em geral e do seu contributo para a História da Pátria comum. Ali encontramos estudos, os mais variados, testemunhos muito diversos, gerações e gerações de investigadores, de pesquisadores, de chefes militares, de personalidades da sociedade civil, com um espírito ecuménico.

E esta homenagem de hoje era uma homenagem inevitável e devida, mas que está virada para o futuro. É uma homenagem ao passado, é um reconhecimento no presente, mas é sobretudo um incentivo para o futuro e a junção simbólica daquilo que é o cumprimento da missão militar, a título singular com aquilo que é o cumprimento da missão militar em termos coletivos, permite nestes tempos de pandemia, nestes tempos de provação, nestes tempos de partilha limitada de um momento tão solene, de tanto júbilo, manter viva uma chama. Essa chama é a gratidão da Pátria, dos portugueses, traduzida pela voz do Presidente da República relativamente às Forças Armadas que tanto nos enobrecem”.

Nesta cerimónia estiveram presentes o CEMA, ALM Mendes Calado, o Presidente da Mesa da Assembleia-Geral do CMN, CALM AN Gonçalves Covita, o Presidente da Direção do CMN, CFR AN Santos Silva e o Presidente da Comissão de Redação dos *Anais*, CMG Valente Zambujo.



Herlander Valente Zambujo
CMG

Presidente da Comissão de Redação dos Anais (CRA) nos biénios de 2013/2014, 2015/2016, 2017/2018 e 2019/2020.

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

NOVO SUPERINTENDENTE DAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO



Fotos SAJ A Ferreira Dias

O CMG EMN João Cancela Roque é o novo Superintendente das Tecnologias da Informação (STI), tendo rendido no cargo o COM Bento Manuel Domingues. A cerimónia de tomada de posse do cargo, realizada na Casa da Balança, em Lisboa, a 30 de outubro, num cenário minimalista – em consequência das restrições sanitárias resultantes da pandemia COVID-19 – foi presidida pelo CEMA, ALM Mendes Calado.

Após leitura de louvor, o CEMA impôs a Medalha de Serviços Distintos, grau prata, ao Superintendente cessante, que vai agora transitar para a situação de Reserva, após uma carreira de 40 anos ao serviço da Marinha.

PALAVRAS DO EMPOSSADO

Após a leitura da Ordem com o despacho da sua nomeação, o Comandante Cancela Roque usou da palavra, começando por agradecer a escolha e a confiança do Chefe da Marinha para Superintender um dos Órgãos Centrais de Administração e Direção da Marinha.

Referiu o empossado que a *“Superintendência das Tecnologias da Informação tudo fará, alocando os seus recursos e as pessoas disponíveis, para assegurar a completa disponibilidade dos recursos da informação, ao serviço da Marinha e dos Órgãos da Autoridade Marítima Nacional”*.

Agradeceu a todos a presença e solidariedade, tendo uma atenção especial para com os Almirantes que o antecederam no cargo, pela *“visão e subsequente ação, que permitiram transformar a Informação num recurso de mérito próprio”* e para com os militares e civis que servem a Marinha na STI, pois *“todos contam e eu conto com todos”* no *“esforço continuado de redução e de reutilização de serviços e sistemas, simplificando processos e implementando soluções simples e adequadas ao utilizador comum, numa perspetiva verde informacional”*.

A terminar, agradeceu ao COM Manuel Domingues *“o cuidado, a preocupação e o rigor com que o quarto foi passado”*, e à família *“pelo apoio, pela compreensão ... ao longo destes anos”* e reafirmou ao CEMA que a STI *“está pronta, o quarto foi passado com o panorama claro, a navegação safe, os perigos identificados e as ordens e orientações de Vossa Excelência percebidas”*.

ALOCUÇÃO DO CEMA

Ao usar da palavra, o ALM CEMA começou por agradecer o empenho do Superintendente cessante nos últimos quatro anos, traduzido no louvor que lhe concedeu. Agradeceu também a disponibilidade do novo Superintendente das Tecnologias da Informação para assumir um cargo de grande importância para a Marinha, dando-lhe um voto de total confiança.

O CEMA salientou também os desafios estratégicos resultantes das já duas vagas da pandemia da COVID-19, que levaram ao aceleração da transição digital, nomeadamente do trabalho remoto, havendo que manter o apoio permanente e sustentado ao trabalho resiliente, reforçando, porém, os aspetos de segurança.

Na *“carta de missão”* ao empossado, o CEMA apontou para o futuro Programa Intersectorial para a Transição Digital, para a Inovação enquanto motor da transformação, e para o reforço das seguintes áreas: exercício da função de comando e controlo no mar, ciberdefesa, acesso à internet e às redes sociais a bordo das unidades navais, partilha de infraestruturas e de sistemas de informação específicos com a Autoridade Marítima Nacional (AMN), Centro de análise e partilha de informação, relativa à segurança marítima nos espaços marítimos e portuários nacionais, arquitetura organizacional na Marinha e AMN, Conhecimento Situacional Marítimo e qualidade dos dados de apoio à decisão.

A cerimónia terminou com a apresentação de cumprimentos.

O CMG EMN João Paulo Cancela Roque nasceu em 1966, em Lisboa, e frequentou, na EN, o curso de Marinha de 1984 a 1989. Foi promovido ao posto atual em 31 de outubro de 2009.

Na área operacional, foi Oficial Imediato do NRP *Andrómeda* e Chefe do Serviço Armas Submarinas do NRP *Comandante Roberto Ivens*.

Após frequentar a *Naval Postgraduate School*, nos Estados Unidos, entre 1993 e 1995, onde tirou o grau de *Master of Science in Electrical Engineering*, fez carreira nas áreas técnicas e de ensino.

Na Direção de Navios chefiou as Secções de Detecção Electroacústica e de Contramedidas Antitorpédicas e Rocega e Inativação de Minas Marítimas, e a área de Programação Operacional do Gabinete de Engenharia de Sistemas do CITAN.

Na Direção de Tecnologias de Informação e Comunicações chefiou a Secção de Comando e Controlo e a Divisão de Sistemas de Informação. Foi o representante Nacional no grupo de trabalho NATO sobre *Tactical Data Links* e participou nos processos de definição de requisitos, especificações e aquisição dos simuladores de Radar, Navegação e Manobra (SIMNAV) e de Tática Naval (ASTT).

Na EN, de 2010 a 2014, coordenou o Departamento de Formação de Engenheiros Navais, Ramo de Armas e Eletrónica, foi professor das unidades curriculares de Sistemas de Controlo Automático e Tecnologia de Explosivos e Munições e foi Diretor de Ensino.

De 2015 a 2017 foi o chefe do Gabinete do Superintendente do Pessoal e, desde 30 de outubro de 2018, desempenhava as funções de Diretor de Tecnologias de Informação e Comunicações na STI.

DIRETOR DO CENTRO INTEGRADO DE TREINO E AVALIAÇÃO NAVAL

O CMG José Diogo Pessoa Arroiteia é o novo Diretor do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN). A cerimónia de tomada de posse, presidida pelo Comandante Naval (CoN), VALM Silvestre Correia, teve lugar a 4 de setembro, no Salão Nobre do Palácio do Alfeite, e contou com a presença de um reduzido número de individualidades (em respeito das medidas sanitárias em vigor) do setor do Comando Naval (CN).

Nas palavras que proferiu no ato, o Comte. Arroiteia manifestou-se honrado com o voto de confiança do CoN para exercer o cargo e agradeceu aos antigos diretores do CITAN, pelo seu legado. Dirigindo-se à sua futura guarnição, afirmou que “... todos vós representam a minha equipa, à qual me sinto muito honrado e orgulhoso de dirigir a partir de hoje, mas também de quem espero ter o apoio inequívoco para encontrar soluções para os desafios que emergirem”, ou seja, o CITAN irá continuar a contribuir para o aprontamento e proficiência em tática e operações das unidades navais.

Na ocasião, o CoN reiterou que, tirando partido das suas brilhantes qualidades militares e de marinheiro, o empossado devia



Foto ZIMAR L. Valente

envidar todos os esforços em prol da formação, treino e preparação das guarnições, elevando e mantendo os padrões de prontidão dos meios navais.

A cerimónia terminou com a habitual apresentação de cumprimentos e um Porto de Honra.

O CMG Diogo Arroiteia nasceu a 3 de janeiro de 1968. Ingressou na EN em 14 de outubro de 1985, tendo sido promovido a Guarda-marinha a 1 de outubro de 1990. Foi promovido ao atual posto em 1 de janeiro de 2015.

Especializado em Comunicações, desempenhou a bordo as funções quer de chefe de serviço de comunicações, quer de oficial de comunicações de vários estados-maiores embarcados de forças navais e conjuntas. Em terra foi formador do Gabinete de Organização da Escola de Comunicações (1994-1996), chefe da Divisão de Comunicações e Sistemas de Informação do Comando Naval (1999-2002), e desempenhou funções na Divisão de Comunicações e Sistemas de Informação do Estado-Maior da Armada (2002-2005).

Foi ainda imediato do NRP *Corte-Real* (2005-2007), 2º Comte. da Esquadilha de Escoltas Oceânicos (2008) e Comte do NRP *Vasco da Gama* (2009-2011), que foi navio-chefe da Força Naval da União Europeia (EUNAVFOR) na operação ATALANTA, de abril a agosto de 2011.

Na década de 20 foi, sucessivamente, Chefe do Departamento de Treino e Avaliação do CITAN, oficial da Divisão de Operações do *Allied Maritime Command* da NATO, Comte. da Esquadilha de Navios de Superfície (cargo que acumulou a partir de 2017 como o de Comte. da Força Naval Portuguesa) e Chefe da Área de Planos do Comando Conjunto para as Operações Militares.

Concluiu recentemente o Curso de Promoção a Oficial General.

COMANDANTE DA ESCOLA DE TECNOLOGIAS NAVAIS

A entrega do comando da Escola de Tecnologias Navais (ETNA) ocorreu a 18 de setembro, tendo a cerimónia sido presidida pelo Superintendente do Pessoal, VALM Neves Coelho. O CMG Silvestre Correia substituiu no cargo o CMG Ferreira Moreira.

O ato decorreu na Praça de Armas da ETNA, tendo em consideração as normas vigentes e as recomendações no âmbito da situação epidemiológica que se verifica; o número de presenças foi limitado a 10 pessoas.

Durante a cerimónia foi imposta a Medalha Militar de Serviços Distintos de Grau Prata ao Comandante Ferreira Moreira.

A passagem do Estandarte Nacional para o CMG Silvestre Correia assinalou, de forma simbólica, a entrega de comando.



Foto CAAP FZ David Gomes

O CMG Manuel Vicente Silvestre Correia, ingressou na EN em 1985 e foi promovido ao atual posto em 1 de janeiro de 2015. Possui a licenciatura em Ciências Militares Navais, o *Operation Planning Course* e *Targetting*, o *Maritime Warfare Course*, o Curso Geral Naval de Guerra, o Curso Complementar Naval de Guerra e o Curso de Promoção a Oficial General.

No mar, prestou serviço como oficial de guarnição, de ação tática e oficial de estado-maior em diversos exercícios, como oficial imediato nos NRP *Zaire* e NRP *Honório Barreto* e como comandante nos NRP *Cassiopeia* e NRP *D. Francisco de Almeida*; comandou ainda a

Força Naval Portuguesa – PRTMARFOR.

Em terra, desempenhou funções no Departamento de Treino e Avaliação da Flotilha e no Comando Naval – como chefe da secção de Planeamento e Atividades Correntes, chefe da Divisão de Operações e Diretor do COMAR. Foi ainda professor no Instituto de Estudos Superiores Militares, Diretor do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval e 2º Comandante da EN. No estrangeiro exerceu funções no *Joint Force Command Naples*, em Itália, como *Intelligence Plans and Exercise Officer*.

MARE CLAUSUM E MARE LIBERUM

A POSIÇÃO DE SERAFIM DE FREITAS NO CONTEXTO DA ENVOLVENTE MARÍTIMA E O DEBATE JURÍDICO

PARTE II

A discussão teórica e filosófica predominante no Séc. XVII, que igualmente se tornou político-estratégica –, era o justo equilíbrio entre a noção jurídica de efectivo poder e o conceito legal de *occupatio*, cuja sustentação advinha dos fundamentos do direito romano. Portanto, a discussão se a *jurisdictio* do Estado se sustentava, e advinha, de um direito de propriedade sobre um território marítimo, ou se dela era independente, como enunciava Fulton. Há aqui, também, uma outra matéria jurídica de aferição fundamental: é a questão da *extraterritorialidade* dos poderes exercidos fora de águas territoriais, porque, por conceito e natureza, nunca poderão aqueles ser plenos. Sempre existiu no direito internacional uma questão magna que é o encontrar-se o justo equilíbrio do seu potencial exercício fora do território de um determinado Estado¹.

Os alvares do Séc. XVIII trouxeram um novo entendimento e discussão que permaneceriam até à célebre preparação das Convenções de Genebra de 1958²; assim, o efectivo poder de regular – o *imperium* – e a posse do mar – o *dominium* – apenas poderão coexistir de uma forma que seja conjugada, porquanto a regulação apenas pode subsistir quando haja *posse* ou, usando uma expressão de Setecentos, quando existam os direitos inerentes a um *proprietário*. Assim, os navios estrangeiros estariam fora da capacidade de intervenção de um Estado costeiro quando navegassem fora do território daquele. Neste contexto, poder-se-ia aduzir que o mar ou seria totalmente *liberum* ou totalmente *clausum*, e a referida posição intermédia em que o Estado apenas pudesse ter uma forma de *jurisdição* não seria ainda, àquela luz, e naquela altura, concebível. No século seguinte (Séc. XIX), contudo, quando o exercício dos poderes e a sua configuração permitia já conceber e assumir uma situação de *mera jurisdição* dos Estados costeiros, ter-se-á usado – até de forma algo forçada, diga-se – como pressuposto fundador o próprio esboço de Grocius em que este teria enunciado que o *Coastal State* poderia exercer o seu *imperium* sobre navios estrangeiros no mar, sem necessariamente existir um *dominium* desse Estado, alegando-se que essa premissa que o jurista holandês tinha definido pressupunha uma capacidade de jurisdição ou, preferindo-se o termo, de *polícia do mar*.

Convenhamos que é uma *leitura* muito forçada do pensamento e da teoria de Grocius.

Aliás, no seu *Mare Liberum*, Grocius escreveu que “(...) *for nowadays dominium means a particular kind of ownership, so that in fact it absolutely excludes a similar possession by another*”³. Estas premissas de Grocius levaram a considerar que as suas referências eram para o mar visto como um todo e não se referia, especificamente, às águas costeiras, as quais o ilustre jurista excluía, claramente, do seu enunciado, e de toda a discussão; como ele próprio expressava “(...) *the issue does not concern a gulf or a strait in this ocean, non even all the expanse of sea which is visible from the shore*”.

Era precisamente neste fundamento que Grocius baseava o pressuposto do seu pensamento; uma vez que os monarcas apenas têm um direito de jurisdição e de protecção no mar, e não podem proibir ninguém de navegar. Era precisamente com esta abordagem que o autor criticava Welwood⁴, afirmando⁵ que a discussão entre *imperium* e *jurisdictio* não era relevante para as questões do *dominium* e do *jus pescandi*. No seu pressuposto, o que Grocius pretendeu expressar era que fora das fronteiras territoriais de um Estado, nenhum monarca pode exercer o seu *imperium* a não ser sobre os próprios navios, inclusive porque defendia que as receitas obtidas com as actividades de pesca resultam de imposições pessoais e não de índole territorial, sendo limitadas aos destinatários e matérias em causa. Defendia, ainda, que o exercício do *imperium* sobre navios estrangeiros se limitava às águas onde o monarca tivesse um efectivo *dominium*; todos os autores que lhe são posteriores⁶, como Gothofredus e Portanus⁷ e o próprio Loccenius (1650), reforçariam esta premissa.

SERAFIM DE FREITAS E A DISPUTA COM A DOUTRINA DE GROCIUS

Toda aquela envolvente foi determinante para a discussão jurídica das questões de soberania e *dominium*, tendo sido basilar na diferente percepção dos ilustres juristas que defenderam posições antagónicas.

Assim, a reacção dos juristas portugueses, inicialmente em 1619 com Bento Gil, mas também António Gama, Jorge Cabedo de Vasconcelos e Fernando Rebelo, foi veemente no sentido da defesa dos interesses soberanos de Portugal, e na apropriação e *domínio sobre os mares*, invocando a correcta interpretação a dar aos textos romanos, e a deturpação que Grocius deles terá feito. Bento Gil terá mesmo apresentado um vasto conjunto argumentativo ao Rei, mas o interesse geopolítico sobrepôs-se, porque o monarca estava numa fase de progressivo *apaziguamento* de relações político-diplomáticas com a Holanda.

Uma argumentação mais consistente e com fundamento histórico viria, contudo, com Serafim de Freitas, um ilustre jurista, doutor pela Universidade de Coimbra, e que se viria a destacar em Valladolid⁸ como advogado, onde conseguiu a cátedra de Cânones na Universidade (1607), tendo, no ano seguinte, ingressado no Convento de *Nossa Senhora da Mercê* de Valladolid. De entre um muito significativo elenco de obras, em especial argumentação jurídica e pareceres canónicos e morais, destaca-se, pela eminência e relevância histórica, o *De Justo Imperio Lusitanorum Asiatico* (Do Justo Império Asiático dos Portugueses), publicado precisamente em Valladolid em 1625, obra central na polémica sobre a liberdade dos mares a qual, como vimos estudando, envolveu os mais brilhantes juristas europeus do Séc. XVII.



Batalha naval de Pernambuco, ou dos Abrolhos, de 1632.

Já havia antecedentes, com base no pensamento dos juristas romanos – que tipificavam o mar como *res communis omnium*, com excepção, precisamente, dos espaços integrantes dos mares *adjacentes* –, e na altura medieval, no Séc. XIV, dos pós-glosadores Baldo e Ubaldis, com argumentos em fundamentação das pretensões das cidades italianas sobre o *domínio soberano* do Mediterrâneo, alegando que o mar poderia ser objecto de relações de soberania *quod jurisdictionem et protectionem*, ou mesmo, como em Ubaldis, como antes estudámos, de *quasi-possessio*.

No Séc. XVI, e no seguimento dos processos de conquista, as pretensões dos dois países ibéricos eram bem mais vastas que aquelas formulações, uma vez que reivindicavam o *direito ao uso exclusivo*, e, portanto, ao monopólio dos mares então descobertos, respeitando apenas os limites impostos no Tratado de Tordesilhas e o acordo firmado, sendo que, com base naquele princípio, era proibido o livre acesso pelos navios estrangeiros aos mares *conquistados*.

A obra do ilustríssimo Serafim de Freitas, já com Filipe III de Portugal, constituiu uma resposta sustentada a Grocius, e fundamentou-se em vários princípios basilares em defesa dos interesses portugueses. Assim, contestando a linha defendida pelo jurista holandês, e baseando-se nas razões do início da expansão, assumiu como pressuposto o alargamento e divulgação da fé em Cristo e o conseqüente espírito de missão, tendo esse processo motivado as várias Bulas papais que, sucessivamente, desde meados do Séc. XV, concederam incontestavelmente aos soberanos Portugueses “o *direito privativo de exercerem a navegação e o comércio com a África e a Ásia*”.

Em termos jurídico-filosóficos, e não se afastando do mesmo âmbito de análise conceptual de Grocius – o *direito natural* e o *Jus gentium* – contesta, contudo, Serafim de Freitas, algumas das suas premissas, contrapondo a necessidade de considerar aquela área do Direito por referência não apenas a um “*estado de natureza íntegra*”, mas também a um “*estado de natureza corrupta*”, ao

qual se referem todas as questões relativas à submissão, distinção dos domínios e semelhantes e ainda, naturalmente, o problema da navegação, “*pois é somente necessária para obviar a indigência da natureza corrupta*”. Sendo os *direitos de soberania*, em seu entendimento, assentes nas prerrogativas da *descoberta* e na *ocupação*, a sua argumentação assentou na defesa da legitimidade do poder dos Pontífices para, através das Bulas, determinar os direitos de *exclusividade da navegação e comércio* a Portugal e Espanha nas novas regiões então descobertas, recorrendo ao *poder indirecto* dos Papas⁹, ou seja, não sendo os Pontífices detentores do poder temporal¹⁰, nele podem intervir *in ordinem ad bonum spirituale et quatenus necesse ad finem supernaturalem*.

Relativamente à questão do *dominium* territorial e da *occupatio*, invocava Serafim de Freitas que o domínio da Índia pertence aos portugueses, desde logo a título do seu descobrimento, *titulum inventionis*, como base e princípio da *ocupação*¹¹; também a eles pertence por concessão pontifícia, como antes já sumarizámos, porque os Papas – invocava o mestre luso – através da sua tutela espiritual, têm de zelar pelas coisas temporais, impondo obrigações de *consciência* aos príncipes e governantes e cominando sanções para as violações. Assim, dizia, o Papa encarregou o Príncipe português de enviar missionários e pregadores para expansão da fé e conversão, concedendo-lhe os recursos necessários bem como cometendo-lhes os direitos de navegação e de comércio com *exclusão* de todos os outros povos que possam perturbar a designada magna obra de evangelização¹². Foi o que aconteceu com a *Inter Coetera*, de Alexandre VI, de 1493, e nela o Papa proferiu a sua decisão e *juízo pontifício*. Mas, veja-se a inteligência do argumento do brilhante jurista: sendo os reis de Espanha, igualmente (desde Filipe I) condes da Flandres e senhores de grande parte da Holanda – e tendo aceite, em tal qualidade soberana, a arbitragem do Pontífice e criando obrigações internacionais para os seus Estados que qualquer poder temporal actual¹³ instituído nessas Nações tem que acatar – “ (...) não

podem, agora, os holandeses, por argumento res inter alios acta vir defender que aquela decisão não serve à Holanda”.

O direito de soberania era defendido pelo jurista português tendo, portanto, por base, a descoberta e ocupação; *posse titulada e indisputada*, ou seja, consentida; mas também pela via da prescrição e do costume.

Acrescia, ainda, Serafim de Freitas, que os portugueses detinham soberania sobre os territórios porque, contrariamente ao sustentado por Grocius, as acções de conquista militar decididas e empreendidas pelos príncipes portugueses tinham a justificação de propagar a fé católica, pelo que eram tidas como *guerras justas*, tendo as prerrogativas e os direitos delas resultantes, assim reconhecidas pelos Pontífices.

Quanto ao *dominium* do mar, Serafim de Freitas contestou o facto, assumido por Grocius, que o mar não possa ser objecto de *occupatio* e conseqüente apropriação pelas Nações que, com o seu poder e presença, os ocupem primeiro. No entendimento do mestre luso, a correcta interpretação do que os juristas romanos assumiam e defendiam leva precisamente à conclusão contrária, mais acrescentando que o designado alto mar possa ser *protegido* e dominado por um determinado poder de autoridade que evite a sua apropriação e uso por acções de pirataria. Acrescentava, ainda, Serafim de Freitas, que o *dominium* do mar e da navegação, pela *communis opinio doctorum*, se adquire por *prescrição imemorial* decorridos que sejam mais de cem anos, o que, atento o período de exercício de navegação que os portugueses já tinham de navegação de alto mar, e do Índico em particular, era o caso e, portanto, um direito já adquirido¹⁴.



Dr. Luís da Costa Diogo
Director Jurídico da DGAM

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

Notas

¹ Como enuncia O’Connell, podemos até neste âmbito encontrar, actualmente, algum resquício da clássica tensão entre a fenomenologia do *Mare Liberum* e do *Mare Clausum*, só que, no formato da discussão de agora, aquela tensão estará mais na relação de utilização entre o uso do Alto Mar e as especificidades das várias Zonas Económicas Exclusivas, atentas as características destes espaços.

² Que anteriormente já analisámos em artigo desta colecção.

³ Sendo que Grocius afirmava, também, no seu *Mare Liberum*, que “[...] os que dizem que um certo mar pertence ao Império Romano explicam tal facto com o sentido de que tal direito não se estende para lá da protecção e da jurisdição; ora, eles distinguem esse direito do de propriedade.”

⁴ Autor britânico a que já antes nos referimos na Parte I do artigo.

⁵ Na sua obra *Defensio*.

⁶ Como nos ensina O’Connell.

⁷ Ambos em 1637.

⁸ Estudioso, investigador e jurista (1570-1633), estudou Humanidades no Colégio Jesuíta de Santo Antão, e, depois de acabada a sua formação académica, em Cãnones, na Universidade de Coimbra, prosseguiu a sua carreira, a partir de 1600, em Valladolid.

⁹ Conceito defendido pelos escolásticos do Séc. XVI, e que foi sustentada e formulada pelo Cardeal Belarmino.

¹⁰ O jurista aprofunda, em detalhe, a *origem do poder* de acordo com a antiga tese paulina, *non est potestas nisi a Deo*, referindo-se depois à distinção entre os poderes espiritual e temporal, aquele directamente concedido por Cristo a Pedro e seus sucessores e ordenado para um fim sobrenatural, este “concedido por Deus, como autor da Natureza, ao Rei ou príncipe da República, mediante a luz natural, por eleição ou transferência da comunidade”, o qual é dirigido, em especial, para um fim natural e meios a este adequados.

¹¹ Embora a Índia, invoca o jurista, fosse já conhecida dos antigos, não só tal conhecimento era imperfeito – o que se comprova dos erros nos mapas e respectivas anotações e descrições geográficas – como não englobavam terras e mares que as navegações dos portugueses foram revelando como existirem de facto, em especial desde que as navegações se alongaram para lá do Cabo da Boa Esperança.

¹² Os Pontífices, alegava, não concederam a Portugal o direito de navegação e comércio *per se* e independentemente de outro fim, mas sim como suporte material de um direito e obrigação que ao Pontífice compete, ou seja, o envio de missionários para as regiões em que não se professa a fé católica.

¹³ Serafim de Freitas escreveu a sua obra em 1624.

¹⁴ A tese que o ilustríssimo e erudito autor defendia seria retomada, em 1673, pelo português Domingos Antunes Portugal, a propósito do regime jurídico do mar e da questão dos *direitos soberanos* sobre os oceanos abertos ao Mundo pelas frotas portuguesas.

NOTÍCIAS

MUSEU DE MARINHA – EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA PAQUETES PORTUGUESES

No passado dia 28 de outubro foi inaugurada, na sala Henrique Maufroy de Seixas, no Museu de Marinha (MM), a exposição temporária “Paquetes Portugueses”. A cerimónia foi presidida pelo Diretor da Comissão Cultural de Marinha, CALM Valente dos Santos, tendo início com uma alocução por parte do Diretor do MM, COM Croca Favinha. Seguiu-se a visita guiada à exposição pelo investigador Luís Miguel Correia, que integra a Comissão Técnica Consultiva do MM.

Esta exibição consiste na reposição da exposição efetuada pelo MM em 2006, ilustrando a história dos paquetes portugueses desde o fim do século XIX até finais do século XX. Essencialmente composta por fotografias, inclui, também, algumas peças pertencentes aos antigos paquetes, bem como os modelos do *Pátria* e do *Vera Cruz*, ambos da Companhia Nacional de Navegação.

Por forma a delinear o percurso museológico temporal da história das grandes companhias de navegação, a exposição encontra-se dividida em cinco núcleos: “A criação das Grandes Companhias de Navegação nos finais do século XIX”; “Da Guerra Mundial à crise dos Anos 30”; “A II Guerra Mundial: novo conflito, novas oportunidades. O Despacho 100 e os Anos Dourados”; “Anos 60: os últimos grandes paquetes e o início dos conflitos ultramarinos”; e, por fim, “Década de 70: o fim das grandes companhias”.

A Exposição estará patente ao público até dia 31 de março de 2021.



Foto Rui Salta

A sua visita permite um conhecimento, minucioso e preciso, do relevante papel da Marinha Mercante portuguesa no passado, em particular no transporte de passageiros, no momento em que se assiste ao renascimento da frota de navios de cruzeiro nacional, uma das vertentes do relacionamento da comunidade portuguesa com o mar.



Colaboração do **MUSEU DE MARINHA**

ESCOLA NAVAL – FILATELIA

No ano em que celebra o seu 175º aniversário, a Escola Naval (EN) juntou-se aos CTT – Correios de Portugal para a criação de uma série especial de selos. A cerimónia de obliteração dos selos ocorreu no passado dia 26 de outubro, com a presença do Comandante da EN, CALM Simões Marques, e do Diretor de Filatelia dos CTT, Dr. Raul Moreira.

A emissão de selos e postais representa um muito importante veículo de divulgação de cultura do país, porquanto celebra e eterniza um espaço de celebração de marcos e datas históricas. Mostra disso mesmo tinha sido, por exemplo, o marco dos 75 anos da transferência da EN para o Alfeite, assinalado em 2011. Uma vez que “o mar foi”, nas palavras do Dr. Raul Moreira, “desde sempre, ou quase sempre, protagonista da filatelia portuguesa”, não podia a EN, por ocasião dos seus 175 anos, deixar de se associar novamente ao já vastíssimo acervo filatélico dos CTT.

A inclusão desta efeméride no plano de emissões dos CTT surge na senda da forte ligação do departamento filatélico dos correios à Marinha Portuguesa. Isso mesmo foi vincado em 2018, aquando da concessão ao Dr. Raul Moreira da Medalha Naval de “Vasco da Gama”, pelo CEMA. Nas palavras então proferidas, o ALM Mendes Calado salientou que a atribuição da medalha assentava no forte contributo do condecorado “para o brilho das celebrações e para a dignidade que a Marinha procura transmitir”, sublinhando-o como “um grande impulsionador desta virtuosa parceria entre os CTT e a Marinha Portuguesa”.

Já em circulação, este conjunto filatélico compõe-se de selos, blocos, sobrescritos e uma pagela, incluindo esta última uma resenha histórica da EN. Todos os artigos estão disponíveis num posto ou loja dos correios e no respetivo site <https://www.ctt.pt/femce/category.jsp?shopCode=LOJV&categoryCode=5120>.



Colaboração da ESCOLA NAVAL

MEDALHA DE HONRA DA CIDADE DE SETÚBAL 2019

O Presidente da Associação dos Ex-Marinheiros da Armada do Distrito de Setúbal, “O ALCACHE”, Eng. José Silva Colaço, foi condecorado com a Medalha de Honra da Cidade de Setúbal 2019, na classe Associativismo e Sindicalismo, pela Presidente da Câmara Municipal dessa cidade, Dr.ª Maria das Dores Meira. A cerimónia teve lugar nos Paços do Concelho, a 15 de setembro de 2019, na presença do Presidente da Assembleia Municipal, de todos os vereadores e ainda de várias entidades locais.

O homenageado ingressou na Marinha de Guerra Portuguesa aos 16 anos, tendo partido para África ainda com 19 anos de idade, em comissão de serviço no norte de Moçambique, distrito do Niassa, onde esteve quase 30 meses.

Terminada a sua vida miliar, ingressou em 1973 nos quadros da Setenave, empresa de construção e manutenção naval, e em 1980 na Renault Portuguesa, fábrica de Setúbal. Nessas empresas promoveu inúmeras ações conducentes à melhoria das condições de trabalho existentes, à valorização académica e profissional dos trabalhadores e à realização de inúmeras iniciativas de carácter desportivo. Teve ainda uma relevante atividade sindical e as ações cívicas que empreendeu muito contribuíram para uma melhor Cidadania quer de trabalhadores, quer de munícipes de freguesias do concelho de Setúbal.

Desempenha as funções de Presidente da Direção da Associação O ALCACHE há cerca de 20 anos, durante os quais tem promovido inúmeras atividades de carácter social, recreativo e



cultural em parceria com as entidades municipais e outras organizações naquele concelho, ação que tem merecido um elevado reconhecimento e mérito desta associação de Marinheiros, pelas autoridades municipais e outras, no distrito de Setúbal. Parabéns ao ALCACHE!



Colaboração do GABCEMA





QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



A FUGA

Já decorria, há algum tempo, o ano de 1641 quando um navio português, saído da Baía, entrou em Buenos Aires levando a notícia da revolução em Portugal e a consequente restauração do Reino em Dezembro de 1640.

Como acontece, aliás com alguma frequência, as represálias do sucedido, não podendo ser aplicadas aos directamente envolvidos, recaíram sobre os mensageiros¹. Na verdade, o governador espanhol de Buenos Aires, D. Pedro de Roxas e Azevedo, perante tal notícia, imediatamente condenou à morte o capitão do navio e o piloto que, pouco depois foram enforcados.

Os restantes tripulantes, que foram levados para terra, temendo por igual destino desde logo resolveram, entre si, que assim que se proporcionasse a ocasião intentar fugir.

Essa ocasião surgiu no domingo de Pentecostes quando, conforme mais tarde relataram diversas testemunhas, toda a população participava na celebração das cerimónias religiosas, altura essa em que os 5 ou 6 tripulantes embarcaram numa canoa e se fizeram ao mar, simulando serem pescadores que seguiam para a faina da pesca. Tendo passado para o seu navio conseguiram fazer-se ao mar, isto apesar da oposição da artilharia da fortaleza que sobre eles abriu fogo, tendo conseguido ao fim de alguns dias de viagem entrar no Rio de Janeiro onde, ao ser sabido o ocorrido, foram recebidos com grandes manifestações de admiração e apreço.

A fuga dos portugueses e do seu navio, por tão inesperada e inexplicável, fez surgir em Buenos Aires, algum tempo depois, já entretanto falecido o Governador, a ideia de que este teria sido conivente com a fuga porque, eventualmente, teria interesses económicos na carga do navio.

Em 1643, perante o avolumar das suspeitas, a viúva do Governador exigiu que fosse efectuada uma devassa ao comportamento do marido por forma a ilibar totalmente a sua memória.

Foi exactamente através das declarações das testemunhas desse auto, que ilibou o procedimento do Governador, que foi possível conhecer este episódio.



Cmdt. E. Gomes

Fonte: Arquivo Geral das Índias Escribania 8923

Notas

¹ Diga-se que, na circunstância, o procedimento dos tripulantes, ao darem a conhecer a revolução portuguesa, não terá sido muito cauteloso, para não dizer mesmo que terá sido pouco inteligente.

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

RECORDANDO...

TROCAS COMERCIAIS

Ao que hoje pretendo partilhar, com quem ainda tem pachorra para ler o que aqui vou deixando, é certamente aplicável o velho aforismo “si non è vero è ben trovato”.

Vai para mais de 50 anos (escrevo isto em 2020) contava-se, na Guiné, que uma LFG, tal como muitos outros meios navais igualmente o faziam, no decurso de um patrulhamento no rio Cacheu, fundeara perto de S. Domingos, não só para descanso do pessoal como também, e fundamentalmente, para o aprovisionamento de carne, através da compra, aos indígenas locais, de animais vivos que depois a bordo seriam preparados adequadamente.

do navio transportando o Homem Grande da povoação para falar com o Comandante do navio.

Não sei se houve, ou não, troca de cumprimentos inicial ou se se passou de imediato ao propósito da visita, que mais não era do que uma proposta de troca de 3 vacas e algumas galinhas pelo cozinheiro do navio.

Fosse pelo aberrante da proposta, fosse pelo olhar guloso com que o Homem Grande mirava o Comandante do navio, também ele possuidor de uma estatura bem avantajada, o assunto foi logo dado por encerrado e a comitiva recambiada para terra.



Autor: STEN TSN-ARQ Paulo Guedes

Para o efeito, o cozinheiro, o fiel do navio e um ajudante foram a terra para efectuarem a aquisição de gado nas quantidades julgadas necessárias para a duração prevista do patrulhamento, o que foi conseguido num período de tempo não muito longo, regressando todos a bordo com uma vaca, 2 ou 3 porcos e algumas galinhas e ovos.

Dava-se o caso que o cozinheiro dessa LFG tinha uma constituição física bem avantajada e que, na zona em causa, ainda viviam alguns nativos que pertenciam a uma etnia conhecida pela prática da antropofagia embora, alegadamente, não a praticassem ao tempo dos acontecimentos, o que é um facto é que a presença do cozinheiro terá despertado algumas reminiscências de um passado não tão longínquo como isso e, ainda não tinha decorrido meia hora sobre a chegada do pessoal a bordo, já uma canoa vinda de terra se aproximava

Como nestas coisas, tal como em muitas outras, mais vale prevenir que remediar, a LFG em causa não voltou a frequentar tal zona. Dizia-se então no meio naval, vá-se lá saber se era verdade ou não, que sempre que o rancho a bordo não atingia nível satisfatório o cozinheiro era recordado que poderia ter de voltar a desembarcar, num futuro próximo, em S. Domingos.



Cmdt. E. Gomes

P.S. Alguns anos mais tarde, estando eu a prestar serviço numa LFG também na Guiné, nunca me deu para fundear naquela zona, ao que não deverá ter sido estranho o facto de que o cozinheiro do navio, onde eu estava, também era bem avantajado e, por vezes, o diabo tece-as.

NASCIMENTO

O nascimento é um momento mágico. Nos humanos, é onde culmina a gravidez e se dá início à vida de uma pessoa na sociedade. É o momento em que o feto sai do útero materno como resultado de um processo chamado parto. Ao longo dos séculos os cuidados de saúde durante o trabalho de parto foram mudando e sabe-se atualmente que são os cuidados hospitalares que mais segurança trazem à mãe e ao bebê, sendo Portugal um dos países do mundo com menor taxa de mortalidade e morbidade materna e infantil.

A gravidez ocorre após a fecundação de um óvulo por um espermatozoide. Habitualmente esse encontro ocorre nas trompas e resulta num zigoto – a primeira célula do novo ser. O zigoto vai-se dividindo em novas células e descendo até ao útero, onde se vai fixar cerca de uma semana depois, num processo chamado nidificação. Quando a nidificação é bem-sucedida inicia-se a gestação do embrião. Nos dias seguintes há formação das estruturas embrionárias (placenta, cordão umbilical e saco amniótico) e o embrião vai-se diferenciando numa precisão admirável para que todos os órgãos e funções do futuro bebê se desenvolvam como esperado. Após 8 semanas da fecundação (10 semanas após a última menstruação da mulher – que é como se contabilizam as semanas da gravidez) o embrião passa a chamar-se feto e adquire a aparência humana, apesar de medir menos de 5 cm. A partir deste momento, passará o tempo a crescer e a amadurecer os seus órgãos.

O feto é considerado de termo após as 37 semanas de gravidez e, habitualmente, o trabalho de parto ocorre entre a semana 38 e a 42, de forma espontânea ou induzida. O trabalho de parto, segundo o Professor Doutor Ginecologista-Obstetra Luís Mendes Graça, é definido como “o conjunto de fenómenos fisiológicos que, uma vez postos em marcha, conduzem à dilatação do colo uterino, à progressão do feto através do canal de parto e à sua expulsão para o exterior” – o momento do nascimento!

Ao longo do terceiro trimestre da gravidez a mulher já sente habitualmente contrações uterinas, que por vezes até estão presentes desde o final do primeiro trimestre, mas de forma muito discreta. Apesar de causarem alguma apreensão na grávida, essas contrações são inocentes, não provocam mal ao feto e não se relacionam com o início do trabalho de parto. Chamam-se contrações de Braxton-Hicks e são consideradas uma forma do útero “treinar” para o momento do parto. Elas não são contrações expulsivas e, portanto, não implicam risco de parto prematuro. Caracterizam-se por serem habitualmente indolores, surgirem poucas vezes por dia e de forma imprevisível, terem curta duração e melhorarem com a mudança de posição.

Quando o momento do parto está a chegar existem sinais para os quais a grávida deve estar alerta. O sinal que geralmente indica o momento do parto é surgirem contrações dolorosas (semelhantes a cólicas menstruais ou dores nas costas) que se vão tornando progressivamente mais longas, fortes e próximas. No entanto, existem outros sinais que alertam a sua aproximação, tais como a perda do rolhão mucoso (substância espessa que parece um tampão, entre o útero e a vagina, que visa prote-

ger o bebê de infeções ao longo da gravidez, e é expulso quando o colo do útero começa a dilatar, saindo sob a forma de secreção vaginal transparente, rosada ou misturada com sangue), a sensação de que a barriga está mais para baixo, que “caiu” (ao preparar-se para passar no canal do parto, o feto desce e pressiona o púbis; este “encaixe” pode ocorrer semanas ou dias antes do parto) e o rompimento da bolsa (as membranas cheias de líquido que envolvem o feto habitualmente rompem-se antes do início do trabalho de parto e o líquido amniótico flui para fora através da vagina; caso a gravidez seja de termo e não se inicie o trabalho de parto nas 24 h seguintes, o parto tem de ser induzido por risco de infeção do bebê, da mulher ou de ambos).

A grávida deve dirigir-se ao hospital para ser avaliada por uma equipa obstétrica perante contrações muito dolorosas e com intervalos inferiores a 10 minutos, rompimento da bolsa, perda de sangue vaginal abundante ou se houver redução clara dos movimentos do bebê (menos de 10x/dia).

Em relação ao trabalho de parto, este dura em média 13 horas e divide-se em três fases. A primeira fase começa com as contrações uterinas regulares e termina com a dilatação completa do colo do útero, ou seja, quando este atinge os 10 cm de dilatação, criando condições para que o feto atravesse a vagina. A segunda fase corresponde ao período expulsivo (nascimento do bebê). A terceira fase decorre desde a expulsão fetal até à expulsão da placenta e das membranas fetais (dequitadura).

Quando não é viável um parto por via vaginal, este decorre por cesariana.

O bebê após o parto passa a ser chamado de recém-nascido e a mulher de puérpera.

Muitas vezes os futuros pais fizeram um plano do parto, com as suas expectativas em relação ao mesmo. Gostaria de deixar claro que não se podem focar demasiado no mesmo, pois o mais importante é a saúde da mulher e do bebê e não existe ninguém melhor para avaliar a progressão do trabalho de parto que a equipa de saúde obstétrica num hospital. E no trabalho de parto tudo é muito dinâmico e muda rapidamente. São as decisões rápidas dos profissionais de saúde experientes que trazem, em quase 100% dos casos, um desfecho feliz. Obviamente que se conseguir fazer cumprir o plano do parto, melhor!



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 239

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

GRAU DE DIFICULDADE – FÁCIL POR SER A 4 MÃOS TENTE PRIMEIRO CUMPRIR TAPANDO AS MÃOS DE E-W

E-W vuln. S abre em 1♣ e o leilão mostrou que E-W têm o naipe de ♠, não podendo competir para além de 3♣ face á vulnerabilidade desfavorável, tendo a linha N-S marcado a partida em 5♣. S recebe a saída a A♠ seguido de ♥5, pois E jogou V♠ sobre o A a pedir esse naipe. Analise as 4 mãos e encontre a linha de jogo que permite a S cumprir o contrato.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 239

Numa primeira análise constatamos que existem 3 perdeses (1♥+2♦), pelo que teremos de eliminar uma a ♥ e o leilão mostrou que W tem uma mão com 6+ cartas de ♠ e uma distribuição réplica da sua mão (6-5-1-1), o que é frequente acontecer, conforme certamente já repararam em muitos jogos, sendo uma possibilidade/probabilidade a que devemos estar atentos no nosso cartão. Explo- rando esta única chance, vejamos como vamos tentar qual deverá ser a linha de jogo de S para cumprir o contrato: faz A e bate R, vai ao morto na D e joga ♠ para cortar e eliminar o naipe; volta ao morto no 9♣ para destrunrar e joga A♠S para baldando 3♥ e ficando R, vai ao morto e joga ♠ para cortar e eliminar o naipe; volta ao morto no 9♣ para destrunrar e joga A♠S para baldando 3♥ e ficando R, vai ao morto e joga ♠ para cortar e eliminar o naipe. Este fica sem defesa e será obrigado a jogar corte e balda possibilitando que S balde a última ♥ e elimine a 2ª perdente nesse naipe.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 21



MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

Word Search - Damage

- ENTRADA DE ÁGUA
- INUNDAÇÃO
- ALAGADO
- LASCA
- BRECHA
- ESCORA

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

SOLUÇÕES:

PASSATEMPO Nº 20

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

- Lifeline; 2. Aft; 3. Bowline;
- Clear; 5. Whip; 6. Lanyard.

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 71

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 71

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CMG EMA João Paulo Cancela Roque, Superintendente das Tecnologias da Informação • CFR José António Zeferino Henriques, Capitão do Porto da Nazaré • CFR Bruno António Teixeira Rodrigues Ferreira Teles, Capitão do Porto de Vila do Conde e Capitão do Porto da Póvoa de Varzim • CFR M Francisco Moisés Soares Calisto de Almeida, Comandante do Agrupamento de Navios Hidrográficos • CFR Pedro Manuel dos Santos Jorge, Capitão do Porto de Caminha • CFR Paulo Sérgio Gomes Agostinho, Capitão do Porto de Cascais • CTEN M Luís Filipe Cardoso Nunes dos Santos, Comandante do NRP *Polar* • 1TEN M Tiago Miguel Vieira, Comandante do NRP *Zaire*.

RESERVA

• COM ECN Bento Manuel Domingues • 2TEN TS Domingos Manuel Ferreira dos Santos Reis • SMOR C Vitorino Augusto Saraiva • SMOR C Francisco José Gonçalves Gavancho • SMOR B José Manuel Tavares Calheiros • SMOR CM António Manuel Fernandes Vinhas • SMOR U Juvenal Faustino de Freitas Abreu • SMOR ETS José Vítor da Silva Calado • SCH C Emanuel Vítor dos Santos • SAJ TF José Pedro Amador • SAJ MQ António José Fortuna da Cunha • CMOR FZ Vítor Manuel Duarte Calhoa • CMOR L Carlos Manuel Leite de Sousa • CMOR L Rui Manuel da Silva Alexandre • CMOR CM Henrique José Moreira de Sousa Lança • CMOR T Fernando Carlos Cardoso • CMOR L Manuel António Mateus Pedro • CMOR L Rui Jorge Freitas Tomás • CMOR T António Fernando Augusto Pereira Coutinho • CMOR L Américo Rui Moreira Martins Pereira • CAB TFH Octávio António Teixeira Resende • CAB FZ Rui Filipe da Cruz Silva Ferreira da Silva • CAB M Pedro Miguel Luis da Costa.

REFORMA

• VALM José Domingos Pereira da Cunha • CALM AN RES João António Barreiros Esteves Nunes • CMG M Leonel António da Silva Reis • CMG M Guilherme Adelino Figueiredo Marques Ferreira • CMG M Joaquim Manuel Malhadas Teixeira • CFR SEE Raúl Manuel dos Santos Gomes • CTEN SEC Aníbal José da Silva Setoca • 1TEN TS António Manuel Poças Rascão • SMOR Luís Pedro Mendonça Domingos • SMOR FZ Horácio de Matos Rodrigues Ferreira • SMOR T Luís Manuel Egas Tarquínio • SMOR R Fernando José de Sousa Leitão • SMOR CM Luís Manuel Valente das Neves Gameiro • SMOR MQ Paulo Jorge da Silva Pereira • SMOR C José Luís da Silva Figueiredo • SCH V Armando Jorge Valentim Cameira • SCH R António João Pentieiros Feiteira • SCH ETS José Rui Marques Almeida • SCH L Carlos José Carvalho Pereira • SAJ FZ Luís Miguel Gregório Borges • SAJ CM João Alberto Marques Pereira • SAJ FZ Francisco José Reis Jesus.

FALECIDOS

• 45764 CMG M REF João Manuel Pinto Basto Ribeiro Ferreira • 144452 CTEN M REF Fernando Ventura Duarte • 394655 SMOR H REF Augusto da Silva Marques • 125365 SMOR CM REF António João Gonçalves Grosso • 272451 SAJ CE REF Manuel de Almeida • 372554 SAJ FZ REF Marcos do Carmo Carvalho • 471657 1SAR TF REF Joaquim Geraldo Maltinha Cagaita • 266973 1SAR ETC REF Orlando José Henriques Pires • 67764 1SAR O REF Vítor Manuel Alves Mendes • 193078 1SAR CM REF Manuel José Conceição António • 271886 CMOR TFD ACT José Fernandes Martins • 31011577 SUBCHEFE QPPM APO Cipriano Antunes • 34000292 SOTA PATRÃO 1ª CL. QPMM ACT Mário Manuel Carvalho dos Santos.



Autor: STEN TSN-ARQ Paulo Guedes



NATAL: “DEUS PARA TODOS”

Talvez ninguém tenha culpa, mas o mundo em geral quando fala de Natal fica invariavelmente longe do seu sentido mais profundo e verdadeiro.

Perdoem-me a expressão, mas dentro da situação pandémica que continuamos a viver, poderíamos chamar ao acontecimento do Natal o decisor e definitivo “desconfinamento” de Deus.

De facto, na nossa teologia, o Deus pouco menos do que inacessível desceu um dia à terra e no Seu Filho cumprimentou-nos da maneira de que nós mais gostamos: cumprimentou-nos com o coração.

E esse gesto é irreversível. E para todos. É isto o Natal. Agora só é necessário que cada um deixe que o seu coração se cruze com o d’ Ele. E mais um acrescento. Quando Deus se cruza com o nosso coração, impele-nos a cruzarmos o nosso com os dos nossos semelhantes. Quando isto se torna verdade, a humanidade nunca mais é a mesma.

Aqui chegados, podemos depois acrescentar outras vertentes todas elas válidas e que nos são tão caras na quadra natalícia: a dimensão de festa, as luzes e as prendas, a reunião familiar, a troca de mensagens de solidariedade e de paz. Tudo isto é cristão.

Ao longo da história do mundo, foram aos milhares os que entenderam o Natal não como uma utopia, mas como uma narrativa que guiou os passos das suas vidas e às vezes até duma maneira heroica.

Nesse sentido gostávamos de prestar aqui homenagem a um homem absolutamente diferente, desaparecido do nosso mundo em agosto passado. Não é muito mediático, mas é uma vida que impressiona pela simplicidade e pela verdade.

Falo de D. Pedro Casaldáliga, bispo emérito de S. Félix, Mato Grosso, no Brasil. Sempre despojado de tudo mas repleto de coragem diante de alguns atentados à sua própria integridade física. O seu crime foi defender os direitos dos povos indígenas e dos mais marginalizados. D. Pedro marcou a sua vida pela *“solidariedade pelos mais pobres fazendo do seu ministério a sua poesia e da sua vida um canto à solidariedade. Preocupado em nada possuir, nada carregar, nada*

pedir, nada calar e sobretudo nada matar. Tentando sempre humanizar a humanidade”.

Morreu aos 92 anos, mas o seu legado será inesquecível. São homens como D. Pedro que lavam a história.

E agora, o Papa Francisco.

Num gesto cheio de simbolismo, no dia 3 de outubro passado, o Papa deslocou-se a Assis e lá assinou a Encíclica “Fratelli Tutti” que nos guia de facto para o que é essencial. Na sua linguagem simples mas sempre profunda, o Papa diz que é preciso “ver os outros como necessário complemento de nós mesmos”.

Há oitocentos anos S. Francisco de Assis gostava de referir-se ao irmão sol e à irmã lua; agora o Papa Francisco sublinha o básico para o cristão: “Todos irmãos”.

E o Papa sabe que não é utopia. É por aqui que se transforma o mundo sabendo que a fraternidade é o princípio e o fim de tudo.

Este é um desafio do primeiro Natal, mas que nós ainda não conseguimos conjugar na totalidade. Ficamos muitas vezes como espectadores quando devemos ser atores. Em vez de assistir, participar.

Caríssimo leitor: neste contexto tão peculiar que atravessamos, endereço os votos de que na família naval, nos tornemos ainda mais próximos, construindo pontes de verdade e de paz.

Memorizo as saudades dos que nos deixaram pela morte, evoco os sofrimentos e as condições das nossas famílias, recordo quem vai passar este Natal de 2020 longe de casa em Missões Internacionais. Que o próximo Natal seja um momento sério e de compromisso. Todos ganharemos com isso.

Feliz Natal para todos os militares, militarizados e civis da Marinha e de igual modo para todos os seus familiares.



José Ilídio Costa
 CMG CAP



Marinha

*Comandaria
Dez 20.*

