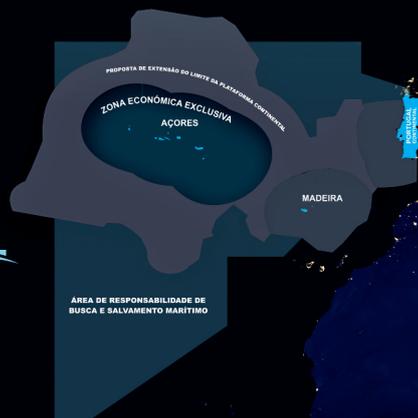


N.º 560 • ANO L
MARÇO 2021 • MENSAL • €1,50

Revista da ARMADA

50
ANOS

PORTUGAL É MAR.



CONFERÊNCIA IDEIA 2021

INOVAÇÃO NAS OPERAÇÕES MARÍTIMAS

A PRESIDÊNCIA
PORTUGUESA DO
CONSELHO DA UE

CENTENÁRIO DA
PRIMEIRA VIAGEM AÉREA
LISBOA-FUNCHAL

MONITORIZAÇÃO DA
CONDIÇÃO MILITAR

Quarta de Vêga

ANTIGOS MEIOS NAVAIS

Continuando a olhar para quase 50 anos de publicação regular e contínua da Revista da Armada, eis este mês diversos desenhos de unidades navais, entretanto já desmanteladas ou afundadas, que saídos da “pena” de vários autores, ilustraram algumas das páginas dessas edições.



CMG Sousa Machado



CMG Sousa Machado



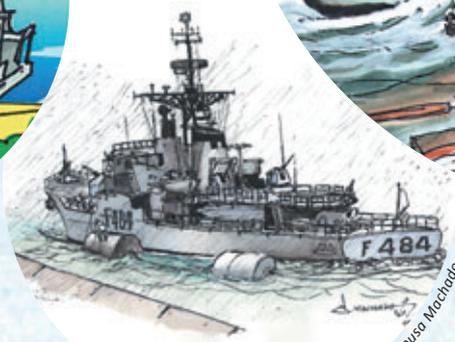
STEN TSV-ARQ Paulo Guedes



VLM Sousa Pereira



CMG Sousa Machado



CMG Sousa Machado

SUMÁRIO

02	Quarto de Vigia
06	Strategia (63)
08	Embarque pioneiro no USCG Cutter <i>Stone</i> . Parte I
10	NRP <i>Zaire</i> . Três anos na República Democrática de São Tomé e Príncipe
11	NRP <i>António Enes</i> . Nova missão na Zona Marítima dos Açores
16	Guerra no Pacífico. Nome de código: Shangri-La
17	Conferência IDEIA 2021
23	Aquário Vasco da Gama ganha vida através da arte urbana
24	ERASMUS Militar. Conclusão
26	Academia de Marinha
28	Direito do Mar e Direito Marítimo. Parte I (30)
30	Estórias (67)
32	Saúde para Todos (84)
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais/Protocolos
35	Concurso de Fotografia
CC	Naus de Pedra em Lisboa

A PRESIDÊNCIA PORTUGUESA DO CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA **4**



12 CENTENÁRIO DA PRIMEIRA VIAGEM AÉREA LISBOA-FUNCHAL



MONITORIZAÇÃO DA CONDIÇÃO MILITAR. PARTE I **20**



Capa

Conferência IDEIA 2021. Inovação nas operações marítimas.

Composição gráfica CTEN TSN-DSG Nobre Rodrigues



Revista da ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 560 / Ano L
Março 2021

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



Praça Schuman, em Bruxelas, onde se pode ver o edifício Justus Lipsius com os cartazes alusivos à PPUE.



A Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia (PPUE), de janeiro a junho de 2021, definiu como prioridades a aposta numa **Europa resiliente, verde, social, digital e global**. Neste contexto, o Ministério da Defesa Nacional definiu os objetivos específicos no âmbito da Segurança e Defesa, que se pretendem dar a conhecer com o presente artigo. No seu âmbito, o Almirante CEMGFA definiu também as devidas orientações para contribuir para este projeto nacional.

INFLUENCIAR A AGENDA POLÍTICA DA UNIÃO

O país na Presidência tem a possibilidade de colocar em agenda, em diferentes escalões de decisão, temas do interesse nacional, mas têm de ser devidamente articulados com o programa do respetivo Trio (no nosso caso: Alemanha, Portugal e Eslovénia) e o Serviço Europeu para a Ação Externa (SEAE). Esta é a organização configurada pelo Tratado de Lisboa. De notar que, desde 2011, o SEAE é o serviço diplomático da União Europeia (UE) que tem como objetivo garantir uma maior coerência e eficácia da política externa europeia e, assim, reforçar a influência da Europa a nível mundial.

O Alto Representante do SEAE é, também, Vice-Presidente da Comissão Europeia e representa a política externa e de segurança da UE em todo o mundo, coordena o trabalho da Comissão Europeia em matéria de relações externas da UE e preside às reuniões dos ministros dos negócios estrangeiros, da defesa e do desenvolvimento. O atual incumbente, o Eng. Josep Borrell, coordena, assim, a execução da política externa e de segurança da UE em colaboração com os Estados-Membros (EM), utilizando recursos nacionais e europeus, contribuindo para garantir a coerência da política externa da UE.

É neste contexto que se desenvolve esta nova PPUE. O Governo Português considerou prioritário dar um contributo para reforçar o espírito de uma **Europa mais resiliente** e preparada para lidar com emergências complexas, tais como a atual pandemia ou as crises induzidas pelas alterações climáticas. Importa considerar-se a concentração de esforços no apoio militar às autoridades civis de emergência da UE. Pretende-se também, neste contexto, analisar a relação entre segurança e alterações climáticas e entre segurança externa e interna. Procurar-se-á promover uma reflexão sobre a eficiência e eficácia das missões e operações da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD).

Outro objetivo nacional importante é o **reforço da parceria UE-África para a Paz e Segurança**, através de uma abordagem abrangente, incluindo o Golfo da Guiné (GoG) e o Sahel, em cooperação com a ONU e organizações multilaterais africanas. Neste

contexto, está previsto acolher em Lisboa, sob a liderança do Alto Representante da UE, uma Reunião Ministerial da UE com organizações africanas e a ONU. Portugal está atento ao que se passa em África, está, por exemplo, atento às preocupações de segurança de Moçambique e tem procurado colocar o tema em agenda em diferentes reuniões, para que a UE lhe dê a devida atenção.

Na Presidência, o nosso país tem a oportunidade de evocar a importância dos oceanos como linhas de vida de economia moderna, onde a segurança é fundamental. Sabendo-se que no Índico a Operação Atalanta tem garantido um nível de segurança essencial, importa agora dedicar atenção à crescente insegurança no GoG. Assim, a **Segurança Marítima** é mais uma importante prioridade da PPUE. Importa melhorar e otimizar a presença no GoG com meios navais e aéreos, sem descurar o papel da «Operação EU NAVFOR Somália ATALANTA». Neste âmbito, já está em curso uma importante iniciativa piloto que são as **Presenças Marítimas Coordenadas**, que visam a cooperação entre os países que deslocam, habitualmente, meios navais para a área do GoG, de forma a prevenir e combater o crime organizado e as atividades ilícitas no domínio marítimo.

A Presidência irá formalizar em maio, nos Açores, o lançamento do **Centro Atlântico**. Esta será uma iniciativa importante, já que o objetivo do Centro Atlântico é fornecer um quadro de colaboração para enfrentar os desafios globais e as prioridades locais no Oceano Atlântico, ligando as áreas do espaço, clima, oceano e energia. É apoiado por inovações tecnológicas emergentes, avanços na ciência dos dados e apoia-se numa cooperação entre os Estados interessados. Gostaríamos que este se tornasse um centro europeu.

Outra prioridade importante da Presidência Portuguesa é o estabelecimento de uma **relação mais ambiciosa entre a UE e a NATO** com resultados tangíveis. Será dada especial atenção às ameaças híbridas, à cibersegurança, à segurança marítima, à mobilidade militar e à resposta a emergências complexas, tais como a Covid-19, bem como à defesa verde e à proteção de infraestruturas críticas. Pretende-se uma cooperação cada vez

mais estreita entre a UE e a NATO, de uma forma muito concreta e útil, procurando áreas em que a cooperação tenha benefícios concretos para ambas as organizações. A NATO e a UE são parceiros próximos e estratégicos, partilhando os mesmos valores e o mesmo ambiente de segurança, pelo que só podem beneficiar de uma atuação em complementaridade.

Portugal procurará também contribuir para fomentar uma **economia de defesa europeia mais forte**, com o objetivo de uma cooperação mais profunda no desenvolvimento de capacidades para alcançar a liderança tecnológica e industrial da UE, com uma participação reforçada das Pequenas e Médias Empresas (PME) europeias. Prestar-se-á atenção ao impacto das tecnologias emergentes e disruptivas na defesa.

Como denominador comum de todas estas iniciativas está um outro objetivo que se pretende mais perene que é o **fortalecimento da Identidade Europeia na área da Defesa**.

A PPUE progride num quadro mais amplo de iniciativas em que a NATO está a trabalhar no seu horizonte **NATO 2030** e a UE está a desenvolver a sua **Bússola Estratégica**, que mais não é que um trabalho fundamental visando reforçar as iniciativas europeias de segurança e defesa, em complementaridade com a NATO.

A BÚSSOLA ESTRATÉGICA DA UE

Em junho de 2020, a UE iniciou um projeto estruturante com vista a fortalecer a União Europeia na abordagem aos desafios internacionais e na busca de uma direção comum em matéria de segurança e defesa. O “Diálogo Estratégico” com os EM prossegue ao longo deste ano com a Presidência Portuguesa e Eslovena, com uma proposta final a consolidar pelo SEAE. Prevê-se que possa vir a ser aprovada no primeiro semestre de 2022, no decorrer da Presidência Francesa do Conselho da UE.

A ideia, a que se decidiu chamar «Bússola Estratégica», foi desenvolvida antes da Presidência Alemã, com a perspetiva de apresentar resultados num prazo de dois anos. A partir de uma análise das ameaças comuns, os EM devem concretizar o nível de ambição da UE como provedor de segurança. Deve, portanto, abordar algumas das principais deficiências da Política de Segu-

rança e Defesa da EU e apresentar soluções para esses problemas. Todo o processo visa incentivar e fortalecer a criação de uma cultura comum de segurança e defesa.

O projeto foi planeado em duas fases. A primeira fase, **Análise de Ameaças**, que já foi concluída, concentrou-se na elaboração de uma análise compartilhada das ameaças e dos desafios mais relevantes na perspetiva dos EM. O documento teve de obter o consenso interno, não tendo sido pensado como ferramenta de comunicação ou divulgação externa. Devido à sua natureza abrangente, espera-se que também possa ser utilizado para estimular um pensamento estratégico alargado, de conjunto, das instituições da UE.

Esta análise é a base da segunda fase do projeto, a discussão de objetivos, prioridades e meios. Há, à partida, dúvidas se as diferentes perspetivas dos EM podem ser harmonizadas através de um processo de seis meses liderado pelo Serviço Europeu para a Ação Externa. Este documento de operacionalização, a verdadeira «Bússola Estratégica», deverá constituir-se como uma subestratégia de segurança e defesa da Estratégia Global da UE. Isso pressupõe que os EM se concentrem nas questões desafiantes e concretas de segurança e defesa.

A «Bússola Estratégica» deve descrever o que a UE precisa de fazer – à luz das ameaças e desafios - nas áreas da **gestão de crises** e da **resiliência** para “reforçar a sua capacidade de agir autonomamente quando e onde necessário”, desejavelmente em parceria. Como consequência, deve descrever quais as **capacidades** de que a UE necessita e como a UE pode reforçar o seu apoio e **cooperação com os parceiros**.

Se a «Bússola Estratégica» será mais do que um mero papel dependerá do empenho de todos. Os EM mostram interesse em assegurar um rumo esclarecido aos mecanismos de desenvolvimento de capacidades da UE. Tanto a Análise de Ameaças quanto a Bússola Estratégica devem ser revisitadas e atualizadas no início de cada novo ciclo institucional. É somente por meio da interação e discussão repetidas que uma verdadeira cultura comum de segurança e defesa pode emergir gradualmente.



Dias Correia
CMG



INICIATIVA FAIXA E ROTA: AS NOVAS ROTAS DA SEDA

A primeira ocasião em que esta iniciativa foi mencionada em público ocorreu em setembro de 2013, quando o presidente Xi Jinping se referiu a uma *Silk Road Economic Belt* (Faixa Económica da Rota da Seda), numa visita ao Cazaquistão. Um mês depois, em outubro de 2013, na Indonésia, o presidente chinês falou pela primeira vez na *Maritime Silk Road of the 21st century* (Rota da Seda Marítima do séc. XXI). Essas eram as duas componentes de um projeto estratégico apelidado de *One Belt, One Road* (Uma Faixa, Uma Rota), que compreendia:

- Uma componente terrestre (a Faixa Económica da Rota da Seda), que atravessava toda a Eurásia;
- Uma componente marítima (a Rota da Seda Marítima do séc. XXI), através do Oceano Índico e do Canal do Suez, até ao Mediterrâneo.

Entretanto, em 2016, a China alterou a respetiva designação para *Belt and Road Initiative* (Iniciativa Faixa e Rota), pois a anterior denominação colocava demasiada ênfase na palavra “uma”, dando a entender que só haveria uma faixa terrestre e uma rota marítima, quando, na realidade, esta iniciativa prevê a ligação da Ásia, da África e da Europa por vários trajetos diferentes, embora não se saiba exatamente quantos, pois não se conhece nenhum plano global, nem nenhum mapa oficial do projeto.

Não obstante, em outubro de 2017, a Iniciativa Faixa e Rota foi incluída na constituição do Partido Comunista Chinês, tornando-se, assim, um objetivo estratégico nacional. O principal propósito concreto e imediato desta iniciativa é a construção de infraestruturas, nomeadamente ferroviárias e marítimo-portuárias, mas também gasodutos e oleodutos, que liguem a China aos países vizinhos e ao Ocidente Europeu, por terra e por mar, facilitando o escoamento da produção *made in China* e assegurando o abastecimento energético do país.

Embora a informação pública oficial sobre a Iniciativa Faixa e Rota seja escassa, os seus contornos visíveis têm vindo a evoluir com o tempo, tendo inclusive passado a incluir projetos que foram lançados antes da sua divulgação. Trata-se, assim, de uma iniciativa bastante elástica e de geometria variável, que está previsto concluir-se até 2049, data do centenário da criação da República Popular da China. De acordo com os dados das autoridades chinesas, até 2020, já tinham sido assinados cerca de 200 documentos de cooperação com 138 países e 30 organizações internacionais para a edificação desta iniciativa, embora não haja nenhuma identificação clara do valor do investimento ou dos projetos concretos associados.

De qualquer forma, o governo chinês tem anunciado a iniciativa como um projeto global para melhorar a conectividade global, assente em propósitos meramente económicos e comerciais, visando ganhos mútuos (*win-win*) para todos os participantes. O



A rota da seda (Cartoon de António, publicado no Expresso de 30 de março de 2019)

próprio presidente Xi Jinping já explicou que a Iniciativa Faixa e Rota compreende cinco tipos de atividades:

- Coordenação política (incluindo a coordenação do desenvolvimento local, tendo em vista os objetivos da iniciativa);
- Desenvolvimento infraestrutural (essencialmente ligado à ferrovia e às infraestruturas marítimo-portuárias);
- Relações comerciais;
- Integração financeira; e
- Intercâmbio de pessoas (incluindo trabalhadores e operários, bem como estudantes, contribuindo, assim, para a redução do excesso de população com que a China se depara há anos).

Contudo, além destas atividades, tem sido evidente a intenção de, através da Iniciativa Faixa e Rota, incrementar a influência política e moldar uma nova estrutura de governança global, bem como de expandir a capacidade de intervenção militar. A inauguração da primeira base naval chinesa no estrangeiro, no Djibouti, no dia 1 de agosto de 2017 (coincidindo com o 90º aniversário das forças armadas chinesas), evidencia essa associação de uma maior capacidade de intervenção militar à Iniciativa Faixa e Rota.

Assim, a iniciativa deve ser entendida sobretudo como uma marca, ou seja, um rótulo, para encapsular os investimentos chineses no exterior e, de alguma forma, toda a política externa chinesa. Por isso mesmo, tem sido habitual integrar no conceito abrangente da Iniciativa Faixa e Rota todos os macro investimentos da China nas mais variadas áreas.

Neste quadro e evidenciando a magnitude deste projeto, novas componentes têm sido acrescentadas, como a Rota da Seda Polar (uma rota de transporte marítimo pelo Ártico), a Rota da Seda

Digital (ideia lançada por Xi Jinping em 2017, visando um fórum de cooperação nas áreas da economia digital, da Inteligência Artificial, da nanotecnologia, da computação quântica, dos megadados e da computação em nuvem), a Rota da Seda Espacial (que é o nome metafórico dado ao desenvolvimento do sistema de radionavegação por satélites chinês, designado como Beidou – equivalente ao GPS norte-americano) e, até, uma Rota da Seda Verde (que visa um desenvolvimento sustentável, com foco nas fontes de energia ‘limpas’ ou renováveis, mas cujos contornos ainda não são perceptíveis).

PARTICIPAÇÃO NA INICIATIVA FAIXA E ROTA

No respeitante aos países europeus, a participação na Iniciativa Faixa e Rota

tem assentado, em larga medida, num fórum multilateral, fundado em 2012, em Budapeste (Hungria), para promover a cooperação entre a China e um conjunto de países da Europa Central e Oriental, a saber: Albânia, Bósnia e Herzegovina, Bulgária, Croácia, Eslováquia, Eslovénia, Estónia, Hungria, Letónia, Lituânia, Macedónia do Norte, Montenegro, Polónia, Roménia, República Checa e Sérvia. Este fórum designava-se 16+1, tendo passado a denominar-se 17+1 com a adesão da Grécia em abril de 2019. De qualquer forma, diversos outros países europeus já assinaram memorandos de entendimento bilaterais com a China no quadro desta iniciativa, incluindo Portugal (em dezembro de 2018), a Itália, que foi o primeiro país do G7 a fazê-lo (em março de 2019), o Luxemburgo (também em março de 2019) e a Áustria e a Suíça (ambas em abril de 2019).

Cabe aqui referir que, no setor marítimo-portuário, a empresa pública chinesa COSCO já controla portos importantes na Europa, como o porto do Pireu, na Grécia, bem como terminais em Zeebrugge (na Bélgica), Valência e Bilbao (em Espanha), além de participações minoritárias em Antuérpia (Bélgica), Las Palmas (Espanha) e Roterdão (Países Baixos).

No que respeita a Portugal, é consabido que, após a crise financeira de 2008, a economia nacional se abriu às empresas chinesas, nomeadamente em setores estruturantes, como a energia, os transportes, os seguros, a banca, o turismo, a saúde e os media. Na altura, isso resultou de uma convergência de interesses, consubstanciando aquilo que líderes de ambos os países apelidaram de “parceria estratégica global”.

Neste contexto, dois documentos estruturantes recentes vieram, de alguma forma, agitar as águas no relacionamento ocidental com a China. Primeiro, foi o relatório da Comissão Europeia “UE-China – Uma perspetiva estratégica” (março de 2019), que identifica a China como “um parceiro estratégico”, assim como “um rival económico na corrida para a liderança tecnológica e um adversário sistémico que promove modelos alternativos de governação”. Depois foi a declaração da cimeira da NATO de Londres de dezembro de 2019, que refere que a China apresenta “oportunidades” e “desafios” para a NATO.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Numa altura em que o mundo ocidental está muito virado sobre si próprio, a China – que passou os últimos séculos domi-



Principais corredores e passagens da Iniciativa Faixa e Rota (Adaptado de CAADS)

nada por forças centrípetas – vira-se para o exterior, com uma ambição sem precedentes. Além disso, a China já não quer ser apenas uma potência continental – quer também ser uma potência marítima, como ilustrado pelo facto de a iniciativa em apreço compreender uma componente marítima.

No entanto, a pandemia da COVID-19 infligiu um rude golpe na economia chinesa, afetando a sua capacidade financeira (sobretudo na fase inicial), bem como a recetividade de muitos países (particularmente ocidentais) ao investimento externo chinês. Por exemplo, na UE, a vice-presidente da Comissão Europeia Margrethe Vestager vem alertando para a necessidade de travar investidas chinesas em empresas estratégicas europeias.

Com efeito, a maior consciencialização quanto à dependência relativamente à produção industrial chinesa está a levar muitos países ocidentais a procurarem aumentar a sua autonomia estratégica e a sua resiliência em situações de crise. Isso tem levado a aproximar as cadeias logísticas e a fazer regressar a territórios nacionais (ou, pelo menos, para mais próximo) algumas empresas – um fenómeno designado como *reshoring* ou *onshoring* (por oposição ao *offshoring* que caracterizou a política económica ocidental, nos últimos anos). Isso está também a acelerar o desacoplamento entre algumas economias ocidentais (com a dos EUA à cabeça) e a economia chinesa.

Em suma, além de muitos dos projetos desta nova rota da seda parecerem algo desgarrados, até por se desconhecer qualquer plano ou mapa enquadrador, dois desenvolvimentos recentes estão a colocar um travão nesta mega-iniciativa. Primeiro, o aumento da desconfiança ocidental quanto ao país liderado por Xi Jinping (mostrado num recente estudo do *Pew Research Center*), que já terá levado cerca de uma dúzia de países a cancelar os seus projetos neste âmbito. Segundo, a tendência para algum abrandamento (ou, até, reversão) da globalização, como atestado pelo *reshoring* e pelo *onshoring*. Tudo isso irá condicionar o futuro desta iniciativa, muito provavelmente diminuindo o seu nível de ambição e/ou atrasando a sua consecução. Foi, por isso, com alguma naturalidade que, em junho de 2020, as autoridades chinesas anunciaram que cerca de 20% dos projetos da Iniciativa Faixa e Rota estavam “seriamente afetados” e que 30% a 40% estavam “de alguma forma afetados”.



EMBARQUE PIONEIRO NO USCG CUTTER *STONE*

PARTE I

Ao abrigo da cooperação entre a Marinha Portuguesa e a Guarda Costeira dos Estados Unidos, um oficial português embarcou no United States Coast Guard Cutter *Stone*, o mais recente navio daquele ramo militar¹. Na sua primeira missão operacional o *Stone* navegará pelo Mar das Caraíbas e pelo Atlântico Sul, para reforçar o combate à pesca ilegal, não regulamentada e não declarada.



COOPERAÇÃO LUSO-AMERICANA

No âmbito dos contactos institucionais desenvolvidos regularmente entre o Estado-Maior da Armada, através da Divisão de Relações Externas, e o Adido Naval junto da Embaixada dos Estados Unidos em Lisboa, identificou-se o interesse em desenvolver um programa de cooperação com a United States Coast Guard (USCG). As relações com a Coast Guard são já muito antigas, fruto da cooperação de âmbito operacional na área do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo assegurado pela Marinha, nomeadamente entre o MRCC Delgada e os MRCC Boston, MRCC Norfolk e MRCC San Juan (todos eles guarnecidos pela USCG).

Em setembro de 2020 o *Acting Under Secretary of the US Navy*, Mr. Gregory J. Slavonic, visitou Portugal e, na reunião então mantida com o Almirante CEMA, foi abordado o interesse da Marinha nessa cooperação. Neste enquadramento, em novembro a Marinha Portuguesa recebeu um convite para que um oficial embarcasse no USCG Cutter² *Stone* durante a sua primeira missão operacional – ao largo do continente americano, com especial enfoque no Mar das Caraíbas.

O principal objetivo deste embarque é o estreitamento das relações entre a Marinha e a USCG no âmbito da execução das missões comuns, nomeadamente observar o *modus operandi* da Coast Guard nas missões de segurança marítima. O oficial irá, portanto, recolher informação sobre táticas, técnicas e procedimentos que possam constituir uma mais-valia para a Marinha Portuguesa nas

operações interagências, na vigilância marítima, na proteção do ambiente marinho, na assistência marítima, na resposta a desastres e na atividade piscatória.

ORIGEM DO NOME DO NAVIO

Com a escolha dos nomes para os *cutters* da classe *Legend*, quis-se prestar tributo às mulheres e homens com estatuto de “lendas” na rica história da USCG. O USCGC *Stone* honra assim o comandante Elmer Stone que, curiosamente, tem uma forte ligação a Portugal, já que lhe foi concedida a mais elevada ordem honorífica portuguesa, a Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito.

Elmer “Archie” Fowler Stone ingressou na USCG em 1910 e, após três anos embarcado, solicitou que lhe fosse atribuído um cargo na aviação. Considerava que as aeronaves poderiam ser bastante úteis em missões de busca e assistência a navios em emergência ou desaparecidos, algo que era inédito na altura. Foi brevetado em abril de 1917, cabendo-lhe o mérito de ser o primeiro aviador da Coast Guard.

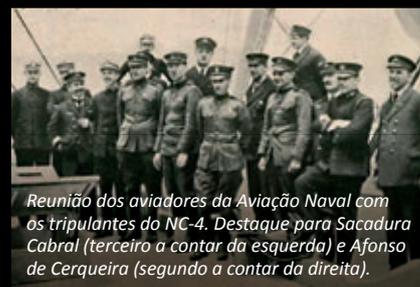
Em 1919 viria a ser um dos pilotos da tripulação do NC-4, um dos três hidroaviões NC (*Navy Curtiss*) que a US Navy utilizou para tentar a travessia aérea do Atlântico. Os NC-1, NC-3 e NC-4, descolaram de Rockaway (Nova Iorque) no dia 8 de maio. Nesta altura não estavam ainda desenvolvidos os métodos de navegação aérea oceânica (sem pontos de referência), mas a US Navy colocou 21 dos seus contratorpedeiros entre a Terra Nova e os Açores para balizar a rota dos hidroaviões.



O NC-4 em Lisboa.



Tripulação do NC-4. Elmer Stone (segundo a contar da direita) foi um dos pilotos deste hidroavião que efetuou a primeira travessia aérea do Atlântico.



Reunião dos aviadores da Aviação Naval com os tripulantes do NC-4. Destaque para Sacadura Cabral (terceiro a contar da esquerda) e Afonso de Cerqueira (segundo a contar da direita).

A esquadilha foi, porém, surpreendida por um nevoeiro denso ao largo das Flores e apenas o NC-4 de Albert Read (piloto comandante e navegador) conseguiu amarrar em segurança no Faial, no dia 17 de maio. Em 27 de maio descola de Ponta Delgada e, após um voo de cerca de 10 horas, seguindo uma rota balizada por 14 contratorpedeiros, amarra no Tejo, concretizando assim a primeira travessia aérea do Atlântico.

Devido a esta viagem, durante semanas os olhos do mundo estiveram postos em Portugal, numa altura em que a República ansiava por reconhecimento internacional. Este terá certamente sido um dos motivos pelos quais toda a tripulação do NC-4 foi agraciada com a Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito, no dia 2 de junho de 1919. O CTEN Albert C. Read recebeu o grau de Comendador, enquanto os restantes tripulantes, incluindo Elmer Stone, foram investidos com o grau de Cavaleiro.

Elmer Stone continuou ligado à aviação no Gabinete da Aeronáutica da US Navy, onde colaborou no desenvolvimento de sistemas de catapulta para porta-aviões. Foi também um dos fundadores, em 1926, da aviação da Coast Guard. Nesse ano voltou ao mar, como oficial imediato do *Modoc*; em 1928 foi-lhe atribuído o comando do *Monaghan* e, em 1929, do *Cummings*, ambos antigos contratorpedeiros da Marinha, que passaram para a Guarda Costeira para auxiliar no esforço de imposição da “Lei Seca”.

Em março de 1932 regressou à aviação, para comandar a Coast Guard Air Station *Cape May* (Nova Jérquia). Em maio de 1935 comandou o *Air Patrol Detachment* em San Diego (Califórnia), onde viria a falecer subitamente devido a complicações cardíacas. Foi sepultado no Cemitério Nacional de Arlington e, em 1983, foi admitido no Quadro de Honra da Aviação Naval Americana.

MISSÃO DO STONE

Também é um facto curioso que o oficial da Marinha Portuguesa escolhido para embarcar no *Stone* seja um aviador naval, o 1TEN Miguel Dias Pinheiro, que está colocado na Esquadilha de Helicópteros. O oficial foi projetado para os Estados Unidos nos princípios de dezembro, para poder cumprir em simultâneo com a guarnição do *Stone*, um período de isolamento profilático e treino básico. O *Stone* largou a 22 de dezembro de Pascagoula (Mississippi) para a sua primeira missão operacional, que incidirá principalmente na dissuasão de pesca ilegal e irregular no Mar das Caraíbas, mas que também navegará no Atlântico Sul, com paragens no Brasil. A missão do navio termina a 1 de março e, pela mão do oficial embarcado, dar-se-á conta das peripécias do cruzeiro na próxima edição da RA.

A honra de ser o primeiro Comandante do USCGC *Stone* coube ao Captain Adam B. Morrison; este oficial terminou o curso na Academia da Guarda Costeira em 1995 e, na sua longa carreira no mar, já comandou os USCGC *Chandeleur*, *Harriet Lane* e *Mohawk*.

CUTTERS DA CLASSE LEGEND

O USCGC *Stone* (WMSL-758) é o nono navio da classe *Legend*; foi batizado em 29 de fevereiro de 2020 e formalmente aceite pela USCG, após provas de mar, a 9 de novembro. Trata-se dum navio oceânico com capacidades muito avançadas, destacando-se o sistema de armas automatizado, o convés de voo para operação com helicópteros e sistemas aéreos não-tripulados, o sistema de combate e os sensores de última geração. Destaque ainda para as capacidades de:

- deteção e defesa contra ameaças NBQ; e
- lançar lanchas interceptoras de longo alcance.

Deslocamento	4500 t
Comprimento	127,4 m
Boca	16,5 m
Calado	6,9 m
Propulsão	Diesel: 2 x MTU 20V Turbina: 1 X General Electric LM2500
Velocidade	28 Kts
Alcance	12 000 Nm
Autonomia	60 a 90 dias
Guarnição	120
Sensores	Radar de aviso aéreo NA/SPS-75 Radar de controlo de tiro: SPQ-9B Radar de superfície: AN/SPS-79 Guerra eletrónica: AN/SLQ-32
Armamento	Peça de artilharia Mk110 57 mm CIWS VULCAN-PHALANX 4 x metralhadoras 12.7 mm 2 x metralhadoras 7.62 mm 2 x Mk36 SRBOC/2 NULKA contransmédidas Chaff
Aeronaves orgânicas	2 x MH-65C Dolphin ou 1 x MH-65C Dolphin e 2 VUAV ³ ou 4 VUAV
Lanchas	2, largadas à popa através de rampa

O Comandante Morrison foi o primeiro adido da Coast Guard no Gabinete de Adidos da Embaixada dos Estados Unidos no Japão.



Baptista Cabral
CFR

Notas

¹ As Forças Armadas dos Estados Unidos da América dispõem de 6+2 ramos militares: o Exército, a Marinha, a Força Aérea, a Força Espacial, o Corpo de Fuzileiros Navais, a Guarda Costeira e duas Guardas Nacionais – uma do Exército e a outra da Força Aérea. Sete desses ramos estão sob a alçada do Departamento da Defesa (DOD); a Guarda Costeira está na dependência do Departamento da Segurança Interna (DHS).

² Um *cutter* é um navio da Guarda Costeira. Daí o acrónimo USCGC para United States Coast Guard Cutter.

³ Acrónimo de *Vertical-Launch Unmanned Aerial Vehicles*.



NRP ZAIRE



TRÊS ANOS NA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

O NRP *Zaire* largou da BNL a 3 de janeiro de 2018 e rumou a sul. Completou, portanto, três anos de missão nas águas jurisdicionais da República Democrática de São Tomé e Príncipe (STP) a 22 de janeiro passado.

Através do NRP *Zaire*, com missão atribuída de Fiscalização Conjunta e de Capacitação Operacional Marítima da Guarda Costeira de STP, este país tem vindo a suprimir algumas lacunas no patrulhamento, vigilância e fiscalização da sua área marítima.

PIRATARIA E CRIMINALIDADE MARÍTIMA

São Tomé e Príncipe é um estado arquipelágico, situado no Golfo da Guiné (GdG), ponto estrategicamente fulcral para o tráfego marítimo ao largo da costa africana ocidental. Segundo a Organização Marítima Internacional (IMO), desde 2015 que mais de 40% dos casos de pirataria e assaltos à mão armada no mundo ocorrem nesta região, que também é assolada por fenómenos de crime organizado.

Os pontos mais ativos de pirataria e criminalidade marítima estavam sobretudo localizados nas imediações da Nigéria, ou seja, afastados de STP. Porém, no passado recente, têm-se registado incidentes desta natureza nas suas águas, o que faz supor uma deslocação destes fenómenos um pouco mais para sul devido às ações mais repressivas conduzidas pelos países africanos ribeirinhos do continente africano.

TRÊS ANOS DEPOIS ...

À entrada do seu quarto ano de missão, o NRP *Zaire* conta já com 1096 dias de missão e mais de 24 mil milhas percorridas. O navio opera com uma guarnição mista, constituída por 23 militares portugueses e 15 santomenses, o que representa um projeto único no seio da comunidade naval internacional. A guarnição são-tomense tem vindo a rodar; ou seja, os atuais incumbentes não são os iniciais. Está-se, portanto, a deixar em STP uma marca muito significativa – um incremento qualitativo elevado em termos da capacidade da Guarda Costeira local.

O navio realizou em 2020 diversos trabalhos de manutenção interna (e.g. a limpeza dos tanques de combustível), que lhe permitiram uma elevada taxa de disponibilidade e de operação, principalmente nas áreas da segurança marítima e do combate à pirataria e à pesca ilegal. O NRP *Zaire* foi ativado em resposta a dois pedidos de auxílio derivados de ataques à navegação mercante na área: um em fevereiro, do navio *Maersk Tema*; e outro em novembro, do navio *Zhen Hua 7*, no qual foram sequestrados treze tripulantes e ferido um outro por arma de fogo.

A ação do *Zaire* em STP tem-se traduzido numa elevada notoriedade local, tanto no panorama político, militar e mesmo social, pelo reconhecimento existente acerca dos relevantes serviços



que vem prestando. É também notória a visibilidade internacional sobre a presença continuada de Portugal no GdG, através do *Zaire*, enquanto contribuinte para o esforço internacional de promoção da segurança marítima na região.

VISITA DO MDN E CEMGFA

O Ministro da Defesa Nacional (MDN), Prof. Doutor João Gomes Cravinho e o CEMGFA, ALM António Silva Ribeiro, visitaram a 19 de dezembro os militares nacionais atualmente a prestar serviço em STP.

No final de um jantar de convívio no Bairro da Cooperação Portuguesa, e perante os elementos da guarnição do navio patrulha e de três outros militares do programa de cooperação no domínio da Defesa, o MDN referiu que o *Zaire*, operando nas águas de STP, tem já fama mundial no combate à pirataria, sendo elogiado por países como a China. Referindo-se a uma das recentes missões arriscadas do navio, afirmou que “o navio *Zaire* está há três anos em São Tomé e Príncipe e o prestígio do vosso trabalho vai muito para além dos limites regionais. Houve um assalto a um navio chinês, vocês atuaram e Pequim manifestou grande reconhecimento. Cerca de 90% da pirataria a nível mundial passa-se nesta zona alargada e a presença do navio *Zaire* em São Tomé e Príncipe tem um efeito dissuasor muito significativo”.

Antes do jantar, o ALM CEMGFA condecorou com a medalha da Cruz de São Jorge o Comandante da Guarda Costeira, CMG Pedro Barros. O agraciado, no discurso de agradecimento, frisou que a Guarda Costeira tem uma espinhosa missão, já que STP tem um mar 160 vezes maior do que a sua terra. Referindo-se aos seus militares embarcados no *Zaire*, afirmou que “A guarnição é uma e única, não há diferenças entre portugueses e são-tomenses”.



Colaboração do COMANDO DO NRP ZAIRE

NRP ANTÓNIO ENES

NOVA MISSÃO NA ZONA MARÍTIMA DOS AÇORES

A corveta *António Enes* largou da Base Naval de Lisboa no dia 31 de outubro, rumo a Ponta Delgada, e regressou a 19 de janeiro de 2021, terminando mais uma missão na Região Autónoma dos Açores (RAA). Cumpriu 81 dias de missão no Arquipélago sob o Controlo Operacional do Comando de Zona Marítima dos Açores.

Devido à atual situação provocada pela pandemia COVID-19 e segundo as normas impostas pelo Governo Regional, toda a guarnição foi testada não só à chegada a Ponta Delgada, mas também ao sexto dia de missão; por ter sido detetado um caso positivo, toda a guarnição ficou em isolamento profilático durante um período de 14 dias. Mesmo nesse período, mantiveram-se sempre elevados níveis de proficiência, espírito de corpo, esforço e disciplina o que permitiu cumprir bem a missão da Marinha na RAA.



AÇÕES SAR

O navio assegurou na RAA a Busca e Salvamento Marítimo e o exercício da soberania e jurisdição do Estado no mar. Deste modo, contribuiu de forma premente para o incremento da segurança de todos aqueles que praticam o mar dos Açores, seja por motivos profissionais ou de lazer. Paralelamente, garantiu a sua presença junto das diversas comunidades das ilhas que constituem o arquipélago.

Relativamente à Busca e Salvamento Marítimo, o navio, em colaboração com o RCC Lajes, realizou vários exercícios SAREX¹, diurnos e noturnos, em conjunto com o helicóptero EH-101 da Força Aérea Portuguesa (FAP). Os treinos conjuntos entre a Marinha e a FAP revelam ser de extrema importância para garantir que as operações de resgate no mar sejam realizadas com eficácia e eficiência.

O navio esteve efetivamente empenhado em três ações de Busca e Salvamento Marítimo, prestando assistência a pessoas e embarcações que dela necessitaram, merecendo destaque:

- O acompanhamento e posterior resgate, através da aeronave EH-101 da FAP, a uma distância de 265 milhas náuticas a sudoeste da Ilha Terceira, de um tripulante da embarcação de pesca *Joana Cunha* que apresentava ferimentos graves na mão direita, provocados por um anzol; e
- O acompanhamento de um tripulante do navio *FWN Bonafide*, que apresentava dores abdominais agudas e possível oclusão intestinal, estando o navio a 585 milhas a sudoeste da Ilha do Faial.



OUTRAS AÇÕES

O navio realizou 441 horas de esforço de fiscalização marítima nos espaços marítimos da região, tendo cumprido as missões SIFICAP² definidas pela DGRM³. Nas variadas ações de patrulhamento e de vigilância realizadas, o navio focou-se no controlo das reservas marinhas, nomeadamente a Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas e nos Bancos D. João de Castro, Condor, Açores e no Banco Princesa Alice, e na verificação nos espaços marítimos entre as 100 e as 200 milhas náuticas do Arquipélago.

Enquadrado no conceito de presença naval, há a relevar as ações protocolares junto das diversas comunidades locais e as tarefas de interesse público. O Comandante prestou os habituais cumprimentos nas diferentes ilhas, destacando-se o encontro com o Presidente da Câmara Municipal de São Roque do Pico. O navio realizou várias missões de apoio logístico à Marinha, à Autoridade Marítima Nacional (AMN) e a outros organismos públicos e forças de segurança da RAA, transportando material entre ilhas; destaque para o transporte de uma embarcação da AMN entre as Flores e a Terceira.

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

Comandado pelo CTEN Cortes Banha, o NRP *António Enes* contou com uma guarnição de 79 militares, incluindo dois mergulhadores; completou 1961 horas de missão, 502 horas de navegação e percorreu 5140 milhas náuticas.

Colaboração do **COMANDO DO NRP ANTÓNIO ENES**



Notas

¹ Acrónimo de *Search and Rescue Exercises*.

² Acrónimo do Sistema Integrado de Vigilância, Fiscalização e Controlo das Atividades da Pesca.

³ Acrónimo da Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, do Ministério do Mar.

CENTENÁRIO DA PRIMEIRA VIAGEM AÉREA

Há cem anos não era ainda possível viajar de avião para qualquer ponto do globo; não por falta de alcance das aeronaves, mas por não existir ainda um método de navegação aérea autónomo das referências terrestres. Tal só se tornou possível quando dois oficiais da Marinha, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, desenvolveram o primeiro sistema integral de navegação aérea e o validaram na primeira viagem aérea de Lisboa para o Funchal.

A ERA DOURADA DAS PRIMEIRAS GRANDES VIAGENS AÉREAS

A primeira viagem aérea de Lisboa para o Funchal, realizada em 22 de março de 1921, é normalmente conhecida como uma espécie de ensaio-geral para a Travessia Aérea do Atlântico Sul. Contudo, consideramos que tal caracterização é algo modesta, pois foi nesta viagem que se comprovou, cientificamente, o método de navegação aérea desenvolvido por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, embora este só tenha tido o apoteótico reconhecimento público um ano mais tarde, quando foi utilizado para achar os minúsculos Penedos de S. Pedro e S. Paulo em pleno Atlântico Sul.

Porém, é inquestionável que existe uma estreita relação entre a Viagem Aérea Lisboa-Funchal e a Travessia Aérea do Atlântico Sul

que merece ser recordada agora que se comemora o primeiro centenário deste feito histórico.

O ano de 1919 despertou com grandes expectativas relativamente ao desenvolvimento da aviação. As nações contavam utilizar as aeronaves excedentes da guerra para iniciar o serviço de correio aéreo e abrir novas rotas comerciais; os jornais voltaram a lançar desafios com prémios milionários para quem concretizasse grandes travessias, iniciando-se aqui a transição do “Ás” da Grande Guerra para o avião heroico do período entre guerras, consagrado por voar grandes distâncias.

Em Portugal vai ser Sacadura Cabral a protagonizar o primeiro projeto de grande viagem aérea, uma ligação entre Lisboa e o Rio de Janeiro para estimular o desenvolvimento da aviação comercial nos dois países. Obtida autorização do Ministro da Marinha para preparar a viagem aérea ao Brasil, Sacadura Cabral estabeleceu



LISBOA-FUNCHAL

dois requisitos: a aquisição de uma aeronave apropriada para a viagem; e o desenvolvimento de um método que permitisse a uma aeronave navegar em pleno oceano sem referências no terreno.

REQUISITOS DA VIAGEM - MODIFICAÇÃO DO SEXTANTE

Presumimos que Sacadura Cabral não terá considerado outra opção para além de convidar o seu antigo chefe das campanhas geodésicas em África, o Comandante Gago Coutinho, para juntos cogitarem um método de navegação. Terá sido logo em maio de 1919 que Gago Coutinho começou a abordar o problema da navegação aérea, uma área sobre a qual já existia bastante bibliografia, mas no que respeitava à navegação oceânica, era ainda muito conceptual.

Consultando os primeiros manuais de navegação aérea, nota-se que embora estes apresentem técnicas avançadas de navegação com referências visuais no terreno (povoações, linhas de água, ferrovias, etc.), no que diz respeito à navegação oceânica sem referências, tendem a insinuar que até à navegação radiogoniométrica estar suficientemente desenvolvida, a solução passará por se utilizar navegação astronómica, deixando subjacente que

as técnicas utilizadas pela navegação marítima são aplicáveis e suficientes.

Por esta altura Gago Coutinho estaria já a estudar o desenvolvimento de um sextante de horizonte artificial e acabou por reorientar o seu trabalho no sentido de o tornar aplicável à navegação aérea. Em setembro de 1919 tem já pronto o seu “astrolábio de precisão”. Este sextante foi modificado adotando uma solução geométrica genial: introduziu uma bolha de nível, posicionada de tal modo que a distância do olho do observador à imagem refletida da bolha era igual ao raio do mesmo nível. Este artifício fazia com que nas oscilações do instrumento, os movimentos das imagens refletidas do astro e da bolha tivessem a mesma amplitude, eliminando assim as dificuldades de que se queixavam os navegadores a respeito dos sextantes americanos e britânicos.

REQUISITOS DA VIAGEM - OS MEIOS AÉREOS

Por seu lado, Sacadura Cabral partiu em julho de 1919 para a França, Itália e Grã-Bretanha, para adquirir a aeronave para o voo Lisboa-Rio. O aviador desejava tentar o *raid* até março de 1920 e, para tal, pretendia um hidroavião com capacidade e fiabilidade para voar as 1620 milhas que separam a Praia (Cabo Verde) de Pernambuco. Poucas semanas depois descobriu que as aeronaves com estas características estavam ainda em fase de projeto... Embora Sacadura Cabral refira a possibilidade de fazer escala na ilha de Fernando Noronha, para reduzir em 300 milhas este voo, reconhece também



Foto Direção Regional do Arquivo e Biblioteca da Madeira

que dificilmente conseguirá encontrar esta ilha em pleno oceano sem um método rigoroso de navegação aérea.

Em Portugal, foi sobretudo o entusiasmo causado pelo protagonismo do país, na primeira travessia aérea do Atlântico pelos Americanos (em aeronaves NC), que tornou a aviação num tema muito aliciante para a opinião pública. Augusto de Castro, o novo diretor do *Diário de Notícias*, vai aproveitar bem esta tendência lançando, com grande destaque, em julho de 1919, um desafio aos aviadores portugueses para o primeiro *raid* Lisboa-Guiné. A partir daqui e até outubro, o *Diário de Notícias* vai publicar diariamente notícias de primeira página sobre este repto, o que entusiasmou bastante todos os aviadores do Exército e da Marinha.

Na Aviação Naval, os tenentes Pedro Rosado e Santos Moreira constituíram uma equipa para tentar o voo à Guiné. Sacadura Cabral, ciente que não seria possível efetuar em 1920 o voo ao Brasil, começa a desviar o foco do seu interesse para este novo desafio e constitui também uma equipa com o 2TEN Azevedo e Silva. Aproveitando os preços vantajosos da venda dos *stocks* de guerra britânicos, vai-se conseguir obter autorização para adquirir dois hidroaviões Felixstowe F3 para se tentar o voo à Guiné.

VIAGEM CALSHOT-LISBOA

Após a aquisição, havia que modificar as aeronaves e qualificar as tripulações, pelo que só em maio de 1920 os hidroaviões Felixstowe 4017 e 4018 puderam voar para Portugal. A tripulação do 4017 foi composta pelo CTEN Sacadura Cabral, 2TEN Azevedo e Silva, Roger Soubiran e o 1MAR José Marreiros. O 4018 foi tripulado pelo 1TEN Pedro Rosado, 1TEN Santos Moreira, 1TEN EMQ Ernesto José da Costa e o 1MAR David dos Santos.

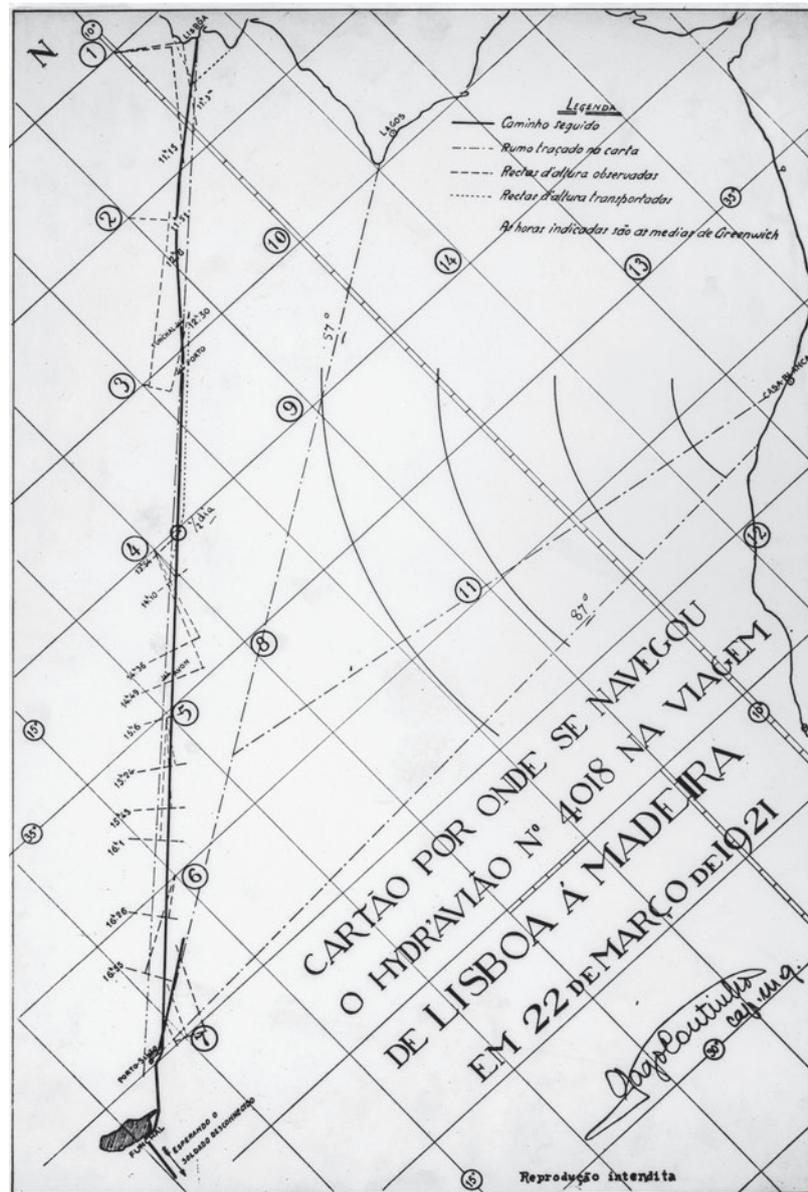
Partiram de Calshot (Southampton) em 8 de maio de 1920, para uma viagem que acabou por ser algo atribulada devido à meteorologia adversa (obrigando as aeronaves a voar afastadas e com vento de frente, o que levou a alterações à rota e a aterragens separadas) e a avarias. A primeira paragem foi em Brest.

No dia seguinte, de novo com más condições meteorológicas, cada tripulação tomou uma rota diferente. O 4017 de Sacadura alternou para o CAM Hourtin (França) e daqui para El Ferrol (Espanha), enquanto Pedro Rosado regressou novamente a Brest, partindo posteriormente para Caminha. Por coincidência, ambas as aeronaves amarraram em Lisboa a 16 de maio, apenas com uma hora de diferença. Mas esta foi uma missão planeada para três dias e que demorou oito.

Na sequência desta viagem, o *raid* Lisboa-Guiné foi posto de lado, uma vez que calcularam que seria uma viagem de nove dias, mais tempo do que demoraria um navio ronceiro, o que seria algo embaraçoso para a Aviação Marítima. Por outro lado, esta foi também a primeira grande viagem aérea de Sacadura Cabral e, de alguma forma, reatou-lhe o projeto da viagem ao Brasil. Mas agora ganha força a inclusão duma escala em Fernando de Noronha, ou seja, o sucesso deixou de estar dependente do desenvolvimento de uma aeronave de grande alcance, para passar a depender do desenvolvimento de um sistema de navegação aérea suficientemente rigoroso para achar no mar a pequena ilha brasileira.

NASCE A NAVEGAÇÃO AÉREA

Uma aeronave desloca-se numa massa de ar que, invariavelmente, tem movimento, e que afeta diretamente a sua trajetória, vulgarmente designado por “vento”. A intensidade e direção do vento variam com a altitude, pelo que a simples observação do seu efeito no mar não é suficiente para o seu cálculo. Para a resolução do pro-



blema do vento, foi criado em conjunto um calculador gráfico, que foi designado por “Plaquê do abatimento”, e adotado um sistema de medição de derivas mediante observação do desvio angular de boias de fumo, lançadas ao mar.

Para obter linhas de posição astronómicas com rigor, seria então utilizado o sextante anteriormente descrito. Gago Coutinho também reformulou e simplificou os cálculos, para reduzir drasticamente o tempo de determinação das linhas de posição astronómicas, pondo assim em prática um método inédito de pré-cálculo de vários elementos a utilizar em voo. Referindo-se a tal fato, escreveu em 1997 o Comandante Silva Soares: *Estes trabalhos conduziram à criação do que podemos definir como o primeiro “sistema integral de navegação aérea científica”, na História da Aviação. (...) Foi um trabalho plenamente inovador, que proporcionou um passo decisivo para tornar a Aviação definitivamente autónoma das referências terrestres.*

A TENTATIVA DO CAVALEIRO NEGRO

Em outubro de 1920, dois aviadores da Aeronáutica Militar, o capitão Brito Pais e o tenente Sarmiento de Beires, anunciam que estão a planear um *raid* à Madeira num Breguet XIV modificado e pintado de preto, poeticamente chamado de *Cavaleiro Negro*. Volta-se a animar a cena aeronáutica portuguesa.

O *raid* – uma arrojada iniciativa recorrendo apenas a técnicas de navegação estimada – é tentado a 18 de outubro; os pilotos terão, eventualmente, alcançado a Madeira, mas a nebulosidade impediu-os de avistar o arquipélago e tiveram de amarar junto a um navio mercante, que os resgatou. Este voo foi algo aventureiro, já que não tinha sido autorizado pelo Ministro da Guerra, que inclusivamente manifestou a intenção de lhes aplicar uma punição disciplinar. Contudo, o entusiasmo popular (muito incentivado pelo *Diário de Notícias*) teve, como consequência, que acabassem por ser louvados.

Por esta altura Sacadura Cabral e Gago Coutinho estariam já a considerar efetuar uma viagem longa, para testar os seus métodos de navegação. Este reavivar do interesse da opinião pública na aviação, assim como a oportunidade de suplantar a rival do Exército, seguramente terá acelerado a decisão de se efetuar uma viagem aérea à Madeira.

VOO LISBOA-FUNCHAL

Nos finais de 1920 é então apresentado à Direção da Aeronáutica Naval e ao Ministro da Marinha o planeamento de um voo até à Madeira num dos *Felixstowe*. Estes hidroaviões estavam colocados em Aveiro e, devido à falta de pessoal especializado, só nos finais de fevereiro de 1921 é que Pedro Rosado conseguiu aprontar o *4018*, para iniciar voos de experiência à carga máxima. A tripulação seria constituída por Sacadura Cabral, Gago Coutinho (navegador), Ortins de Bettencourt (2.º piloto) e Roger Soubiran (mecânico de voo). Para navio de apoio foi indigitado o contratorpedeiro *Guadiana*, que largou de Lisboa rumo ao Funchal em 21 de março.

Sem aviso prévio à imprensa, o hidroavião descolou do Tejo às 10h25m do dia 22 de março de 1921. Conta-nos Sacadura Cabral: *“Uma vez no ar, e sem que possa explicar as razões, deixei de ter as naturais preocupações sobre o resultado da viagem. Uma confiança absoluta no sucesso se estabeleceu no meu espírito e entregando o governo ao tenente Bettencourt, dei-me a gozar o soberbo espetáculo de me sentir levado a 140 quilómetros à hora. (...) o espetáculo encantador de voar com bom tempo, entretendo-me a ver Coutinho atarefado a tomar alturas de empreitada, Bettencourt, consciente do seu papel de piloto, mantendo cuidadosamente o rumo e Soubiran ocupado a despejar latas de gasolina para o tanque de vante, lamentando apenas ser proibido saborear as delícias de um cigarro”*.

Durante o voo, o vento esteve sempre favorável e os navios que iam sobrevoando davam-lhes uma clara indicação que mantinham a rota sobre a linha de navegação Lisboa-Madeira. Ao fim de 7h40m de voo e percorridas 530 milhas, amararam em segurança na baía do Funchal. Nesta viagem foram obtidas 15 retas de altura, em média uma linha de posição a cada meia hora. Comparando o rigor das posições obtidas entre o hidroavião e o navio mercante *Porto*, que naquele dia também navegava de Lisboa para a Madeira, inicialmente verificou-se um desvio de 5 milhas; mais tarde veio a apurar-se haver concordância completa, pois a distância contada a bordo do hidroavião fora feita a partir do Bugio, enquanto a do *Porto* era indicada pelo odómetro que tinha sido posto na água em Cascais, depois de largarem o piloto.

O REGRESSO A LISBOA

Durante os dias seguintes os tripulantes da aeronave foram agraciados com inúmeros eventos sociais, que foram retribuídos com voos de cortesia às elites madeirenses. O vento desfavorável reteve-os no Funchal até ao dia 1 de abril e obrigou a que a viagem de regresso se iniciasse a partir de Porto Santo, para reduzir a distância em 50 milhas. A primeira tentativa foi efetuada no dia 4 de abril, mas após três horas de voo concluiu-se que não seria possível alcançar o continente e houve que regressar. Na manhã de 6 de abril voltaram a tentar, descolando na direção da ilha. Durante a volta para evitar terra, a aeronave terá perdido altura e embateu violentamente no mar. Uma boia de fumo defeituosa acabou por inflamar o combustível derramado. Perdeu-se a aeronave no incêndio, mas não houve feridos. Regressaram todos a Lisboa no dia 8 de abril, a bordo do NRP *Guadiana*.

Mesmo com este acidente, a viagem teve boa projeção na imprensa nacional e algumas referências na imprensa aeronáutica internacional, porém não tão entusiástica como tinha sido a chegada dos *NC-4* a Lisboa, ou até mesmo a tentativa de Pais e Beires. Já na Marinha o reconhecimento foi grande, sobretudo do Ministro da Marinha Fernando Brederode, que para além de atribuir louvores à tripulação do *4018*, diligenciou também para que fossem condecorados com o grau de Oficial da Ordem Militar da Torre e Espada, a mais importante Ordem Honorífica portuguesa.

NA ONDA

A Aviação Naval estava nos píncaros e o *timing* e as circunstâncias eram as ideais para Sacadura Cabral solicitar à tutela o necessário financiamento para a viagem ao Brasil. Desta vez vai aliciar o poder político com a perspetiva desta viagem se efetuar em 1922 e constituir-se assim como um relevante contributo de Portugal para as comemorações do primeiro centenário da independência do Brasil. Obviamente que a proposta foi aceite.

Com a primeira viagem aérea Lisboa-Funchal, não só ficou definitivamente comprovada a eficácia do primeiro sistema integral de navegação aérea científica criado por Portugueses, como tal fato permitiu que Sacadura Cabral assegurasse a concretização da sua ambicionada travessia Lisboa-Rio de Janeiro.

Chegada do *Felixstowe F3 4018* ao Funchal em 22 de março de 1921.




Baptista Cabral
CFR

GUERRA NO PACÍFICO

NOME DE CÓDIGO: SHANGRI-LÁ



PREPARAÇÃO DA RETALIAÇÃO

Dois semanas após o ataque japonês de 7 de dezembro de 1941, o Presidente Franklin Roosevelt (1882-1945) informou os Comandantes do Exército, da Marinha e da Força Aérea do Exército, que queria contra-atacar o território do Japão para elevar o moral da nação. A questão que se punha era como cumprir o desejo do Presidente. Os EUA não possuíam no seu arsenal uma aeronave capaz de alcançar o Japão a partir da base terrestre americana mais próxima. Para a Marinha, executar a operação com os seus aviões a partir de porta-aviões estava fora de questão, pois seria uma missão suicida.

Dois homens tiveram ideias que, trabalhadas em conjunto, levaram à formulação final da operação “Shangri-Lá”, nome de código com que foi designada: o CMG Francis Stuart Low (1894-1974), que era o responsável pela área de guerra anti-submarina no Estado-Maior do ALM Ernest Joseph King (1878-1956), e o TCOR James Harold Doolittle (1896-1993), piloto de testes experiente e engenheiro aeronáutico, conselheiro especial do TGEN Henry Harley Arnold (1886-1950), Comandante da Força Aérea do Exército.

A 10 de janeiro de 1942 Low observou, no aeródromo da Base Naval de Norfolk, Virgínia, bombardeiros do Exército em treino de ataque a um alvo desenhado no solo com a configuração do convés de um porta-aviões. A 2 de fevereiro, depois de algumas diligências, Low conseguiu que dois bombardeiros B-25 *Mitchell* fossem embarcados no porta-aviões *USS Hornet*. Os aviões descolaram do convés do porta-aviões, ao largo da baía de Chesapeake, aparentemente sem dificuldades.

Entretanto, Arnold atribuiu a Doolittle a responsabilidade de liderar o projeto e de escolher a melhor plataforma aérea para uma missão que exigia dois requisitos básicos: uma autonomia mínima de 2400 milhas e a capacidade para cerca de 900 quilos de bombas. As suas dimensões eram também um fator a ponderar, uma vez que havia que acomodar um razoável número desses aparelhos no convés de um porta-aviões, sem que tal facto impedisse a descolagem dos primeiros a ser lançados.

Doolittle decidiu-se precisamente pelo mais novo avião do Exército, o B-25. Uma vez que a sua autonomia era apenas de 1300 milhas, foi necessário fazer algumas alterações, nomeadamente a montagem de tanques de combustível adicionais. Embora o B-25 tivesse alguma capacidade de autodefesa, contava-se com o elemento surpresa para colmatar a falta de proteção de caças. A 16 de fevereiro Doolittle escolheu as tripulações entre todos os que se voluntariaram e, poucos dias depois, iniciaram-se os treinos. No dia 31 de março, na estação aeronaval de Alameda, S. Francisco, foram embarcados 16 B-25 no convés do porta-aviões *USS Hornet*, com recurso a uma grua.

INCURSÃO DE DOOLITTLE

No dia 18 de abril de 1942 uma esquadra liderada pelo VALM William Frederick Halsey (1892-1959), constituída pelos porta-aviões *USS Enterprise* e *USS Hornet* e os seus navios de escolta, lançou os 16 aviões bombardeiros a cerca de 650 milhas do Japão. Devido ao avistamento de embarcações japonesas de vigilância, o lançamento foi efetuado numa posição a mais de 250 milhas da que tinha sido inicialmente prevista.

Depois de bombardearem as cidades de Tóquio, Yokohama, Yokosuka, Nagoya, Osaka e Kobe, 15 das 16 aeronaves rumaram a

sudoeste, dirigindo-se a bases e aeródromos em território chinês. No entanto, como tinham sido lançadas mais cedo e, portanto, a maior distância dos alvos, acabaram por ficar sem combustível antes de alcançar os aeródromos chineses, forçando as tripulações a lançar-se de paraquedas ou a fazer aterragens de emergência. Uma das aeronaves conseguiu, no entanto, aterrar em Vladivostok.

Dos 80 tripulantes, 69 foram resgatados pela guerrilha chinesa e 2 faleceram numa amargura de emergência. Dos restantes 9, 1 faleceu após o salto de paraquedas e 8 foram capturados pelos japoneses. Destes, 3 foram executados e 1 faleceu durante o cativo. Como retaliação pelo ataque, os japoneses assassinaram cerca de 250.000 chineses.



Os danos materiais do ataque foram pouco significativos; porém o ataque provocou grande alarme na população e nas elites dirigentes japonesas. O ALM Isoroku Yamamoto (1884-1943) ficou tão consternado que vestiu o uniforme e foi ao Palácio Imperial apresentar um pedido de desculpas ao Imperador.

De facto, esta ação não só pôs em causa a capacidade da Marinha e do Exército imperiais para defender o Imperador e a população de ataques ao seu território, como também destruiu a áurea de invencibilidade das suas Forças Armadas. Executado pouco depois da queda das Filipinas, este golpe no coração do Império japonês atingiu o objetivo a que se propunha, ou seja, o de elevar o moral das Forças Armadas e do povo americano. Trinta segundos sobre Tóquio foi, de algum modo, a resposta a Pearl Harbor. Para os japoneses, este acontecimento mostrou que o perímetro defensivo do Império era vulnerável, sendo necessário tomar algumas medidas adicionais.

O “Doolittle Raid”, como ficou conhecido, foi um dos segredos mais bem guardados durante a guerra. O próprio Presidente apenas teve conhecimento da operação algumas horas antes de os porta-aviões estarem na posição de lançamento. Na realidade, se por um lado a Marinha e o Exército não estavam interessados em dar a conhecer ao inimigo o número e composição dos meios envolvidos, por outro lado, pretendiam que os japoneses ficassem com a dúvida sobre as capacidades e o alcance dos bombardeiros. Quando, posteriormente, numa conferência de imprensa, Roosevelt foi questionado sobre o local de lançamento dos bombardeiros, foi com satisfação que respondeu aos jornalistas: *da nossa nova base secreta em Shangri-Lá*.



CONFERÊNCIA IDEIA 2021



A 2.ª Conferência IDEIA, sob o mote “**Inovação nas Operações Marítimas: Alinhamento com a Academia e Indústria**”, decorreu nos dias 26 e 27 de janeiro de 2021, em formato *online*. Em 2020 a 1.ª Conferência tinha-se virado primariamente para dentro da Marinha. Este ano procurou-se concretizar uma conferência vocacionada à Inovação Aberta e que desse voz à Marinha, à Academia e à Indústria. A 2.ª Conferência focou-se, assim, na geração de *insights*, na apresentação de soluções a problemas diversos, sobre os quais nos podemos debruçar com recurso à inovação e à tecnologia, e fomentando a criação de novas comunidades de interesse e de inovadores e a colaboração em rede.

O CAMINHO PARA A 2.ª CONFERÊNCIA

As conferências IDEIA nasceram em 2020, com periodicidade anual, enquadradas num impulso de inovação lançado na Marinha em 2018. Na primeira edição realizada na Escola Naval, estabeleceu-se como objetivo principal dar a conhecer internamente a Inovação na Marinha, aberta a todos num esforço de inovação colaborativa.

Nesse ano, foi criada a Estrutura de Acompanhamento da Investigação, Desenvolvimento, Experimentação e Inovação da Armada (EA-IDEIA), congregando todas as áreas funcionais da Marinha, incluindo os centros de investigação e experimentação, com o objetivo de coordenar o esforço e o investimento das atividades internas e externas neste âmbito e acelerando a inovação.

A preparação da IDEIA 2021 foi desencadeada 6 meses antes, tendo como ponto de partida uma reflexão com base na experiência colhida com a organização da 1.ª Conferência, o propósito de experimentar uma abordagem inovadora e o desenvolvimento dum plano de comunicação. Seguiu-se a criação do logotipo e a construção do *microsite*.

Inicialmente planeada para um formato presencial, por via do agravamento da situação pandémica, foi necessário adaptar todo o planeamento e logística da conferência. Primeiro para um formato híbrido (presencial e *online*) e, já no final de dezembro, foi alterado novamente para um formato inteiramente *online*.

Foram encetados os contactos com os *keynote speakers*, moderadores e oradores das *Innovation Talks*, bem como com os moderadores dos painéis temáticos da conferência, formalizando-os com uma carta-convite. A receção das ideias (*call for ideas*) decorreu entre 16 de novembro e 31 de dezembro. Para a gestão dos resumos das ideias, biografias e apresentações submetidas, foi utilizado o *software* EasyChair. Terminada a avaliação dos resumos recebidos, estavam reunidas as condições para se publicar o programa final. Para familiarizar os *speakers* em relação à plataforma, foram realizadas várias sessões de testes entre os dias 18 e 25 de janeiro.

O CONCEITO IDEIA 2021

Colaboração. Criatividade. Inovação. Liderança. Tutela.
Collaboration. Creativity. Innovation. Leadership. Guardianship.

O conceito da IDEIA 2021 nasceu da necessidade de se promover um ecossistema de Inovação Aberta com a colaboração entre a Defesa, a Academia e a Indústria na procura de novas tecnologias e capacidades disruptivas.

Na segunda edição da IDEIA, para além do desafio de transformar a própria conferência, na sua totalidade para o digital, face ao imperativo do confinamento motivado pela situação de



Sala de controlo da Conferência

calamidade, também houve novidades no formato da conferência, tais como:

- a apresentação de ideias (*call for ideas*), desafiando os utilizadores finais, os académicos e os profissionais da indústria a divulgar, partilhar e inspirar os membros da comunidade IDEIA;
- as *Innovation Talks*, isto é, painéis sobre Inovação com *speakers* das três esferas – Marinha, Academia e Indústria – e sob a moderação de um jornalista ligado às temáticas das tecnologias. Esta edição pretendeu também apostar em apresentações curtas e concisas, em género de *pitch* (com cerca de 10 minutos de duração), substituindo as tradicionais apresentações académicas, abrindo espaço à apresentação de ideias e soluções não normalizadas, assimétricas e de rotura com o presente.

O desafio lançado aos utilizadores finais, académicos e profissionais da indústria, para divulgar, partilhar e inspirar os membros da comunidade IDEIA (*call for ideas*) fez emergir 115 ideias, das quais foram selecionadas 84 para apresentação em 12 painéis ao longo dos dois dias da conferência, complementados com uma manhã para concretizar o 12.º painel, reagendado.

Em resultado do conceito desenvolvido para a IDEIA 2021, estabeleceram-se como objetivos específicos:

1. Promover alinhamentos de inovação entre a comunidade das operações marítimas, a Academia e a Indústria, através da partilha de ideias, de desafios operacionais, da identificação de soluções e divulgação de produtos;
2. Apresentar e divulgar as ideias ou projetos mais promissores selecionados a partir dos *call for ideas*, dando-lhes visibilidade na Conferência;
3. Impulsionar a rede de inovação colaborativa nacional e internacional, promovendo a ligação da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional (AMN) com a Academia e a Indústria, potenciando o seu desenvolvimento, partilhando conhecimentos e fortalecendo a unidade de esforço na inovação.

CONFERÊNCIA

1.ª INNOVATION TALK | OPERAÇÕES MARÍTIMAS: COMO ALINHAR OS UTILIZADORES FINAIS, A ACADEMIA E A INDÚSTRIA?



MODERADOR
Sérgio Vitorino | CMTV



CMG Silva Pereira
CEM/COMNAV



CFR Gonçalves Simões
EH



Prof. Eduardo Silva
INESCTEC



Eng. Tiago Rebelo
CEiA



Dr. Rafael Simão
Abyssal

2.ª INNOVATION TALK | INDÚSTRIA DE INOVAÇÃO E DEFESA



MODERADOR
Dr. Carlos Coelho
Ivity Brand Corp



Dra. Catarina Nunes
IdD Portugal



Eng. José Carlos Pina
Future HealthCare



Eng. Vasco Granadeiro
EFACEC



CALM Jorge Pires
DN



COM Cancela Roque
STI

A CONFERÊNCIA

Assumindo o formato de uma conferência nacional com participação internacional, esta 2.ª edição da Conferência IDEIA foi iniciada com as notas do CEMA, Almirante Mendes Calado, nas quais relevou a relação de Portugal com o Mar, o papel da Marinha, o empenho da Marinha na promoção de processos de Inovação Aberta e Colaborativa, o plano de Inovação da Marinha, desenvolvido ao longo dos últimos 3 anos e o anúncio do futuro Portal de Inovação da Marinha.

Nas sessões plenárias da conferência, ao longo dos dois dias, o debate centrou-se nos desafios e na forma como se poderá potenciar um maior envolvimento entre a Academia, a Indústria e os utilizadores finais (Marinha).

Resumidamente, a IDEIA 2021 contou com:

2 keynote speakers:

- O CMG Michael Brasseur (*Deputy Commander of Destroyer Squadron 50*, da Marinha dos Estados Unidos da América) que apresentou uma visão sobre o que é o Oceano Digital, abordou os valores Simplicidade, Sustentabilidade e Capacidade de Sobrevivência, e versou sobre a Cultura (Coragem, Capacidade para correr riscos, Trabalho Árduo, Humildade e Gosto) para o seu desenvolvimento; e
- O Doutor Sandro Mendonça (vogal do Conselho de Administração da ANACOM) que expôs o modelo de inovação em hélice tripla, aberta e multicanal, o qual deve envolver a Academia, a Indústria e as entidades governamentais, e coordenar parcerias estratégicas focadas no progresso.



4 Innovation Talks que dinamizaram a conferência:

- Operações Marítimas: Como alinhar os utilizadores finais, a Academia e a Indústria?**
- Indústria de Inovação e Defesa.**
- Medindo a Inovação.**
- Defesa Marítima e Economia Azul.**

e 12 painéis organizados em 4 temas – **Inovação, Tecnologia, Operações e Marinha** – para apresentação das 84 ideias selecionadas do *call for ideas*, destacando-se as que se apresentam no quadro seguinte.

A conferência terminou com a apresentação do novo Portal de Inovação da Marinha e com a síntese da Conferência pelo SUBCEMA, CALM Soares Ribeiro.

AUDIÊNCIAS/OUTROS DADOS

Breve compilação dos dados mais relevantes relativos à IDEIA 2021: do total de 392 registos para participação, observou-se uma presença, em média, acima das 140 pessoas nas sessões plenárias.

A Conferência contou com um total de 106 oradores e 16 moderadores. Também os painéis temáticos tiveram sempre uma audiência significativa, variando entre as 32 e 102 presenças, com uma média acima das 70.

Inovação
O Sistema inteligente de apoio à decisão em gestão de emergências – THEMIS A Informação METOC através do AIS Virtual
O <i>IH-Sensortech</i> no apoio ao desenvolvimento de sistemas de observação do oceano
O Centro de Experimentação Operacional da Marinha no apoio à experimentação operacional
Tecnologia
O <i>design</i> e manufatura de um sistema EOD: VULCAN APHEX
A avaliação <i>bottom-up</i> da incerteza de medições complexas pelo método de Monte Carlo
O <i>Quantum Computing</i> e o Advento Quântico - Redes Quânticas e a Vocação Portuguesa
Operações
O apoio hidrográfico operacional, rápido, expedito e com fiabilidade
Uma solução móvel para controlo da lotação das praias - VagasNaPraia
A visão da Marinha do futuro “The Navy 2050 and beyond – manned/unmanned warships”
Marinha
A otimização de recursos humanos nas unidades navais atracadas na BNL
Os delegados técnicos de saúde no trabalho da Marinha Portuguesa
A retenção dos Militares na Marinha: Fatores Explicativos das saídas extemporâneas

Resumo dos painéis

3.ª INNOVATION TALK | MEDINDO A INOVAÇÃO



MODERADORA
Soraia Ramos | RTP



Dra. Elsa Belo
INA



Dra. Luísa Proença
Polícia Judiciária



CFR Lourenço da Piedade
EMA



Eng. Jorge Portugal
COTEC

4.ª INNOVATION TALK | DEFESA MARÍTIMA E ECONOMIA AZUL



MODERADOR
Sérgio Magno
Exame Informática



Dra. Ana Isabel Lillebø
UA-CESAM



CMG Bessa Pacheco
IH



Eng. José Neves
GMV



Dr. Miguel Marques
PWC

CONCLUSÕES

Os dois dias de Conferência permitiram a partilha de conhecimento, contribuindo para a promoção de uma cultura favorável à Inovação e para o alinhamento com a Academia e a Indústria.

Concluiu-se que há uma clara necessidade de fomentar uma abordagem em hélice tripla, com uma colaboração mais estreita e um alinhamento estável entre a Marinha (*end user*), a Academia e a Indústria, sendo que, no caso desta, a sua inclusão deverá acontecer no tempo certo. Contudo, deverá garantir-se que as ligações informais continuarão a existir, já que se revelam facilitadoras da Inovação. Para que estas sejam aproveitadas na sua plenitude, é necessário caucionar a edificação de uma estrutura de Inovação que congregue esforços e que potencie a gestão do conhecimento nas organizações.

Medir a Inovação dentro das organizações contribuirá não só para aferir as áreas com necessidade de maior desenvolvimento, mas

também para promover a criação de novas ideias, a sua experimentação e implementação, quer seja em novos processos e/ou serviços, quer seja na melhoria dos processos e/ou serviços já existentes. Nesta sequência, a Inovação será, portanto, um meio e não um fim.

Ao abordar os desafios que se colocam a Portugal no âmbito da Economia Azul e o contributo decisivo da Marinha para este desígnio nacional, concluiu-se que, sem segurança e sem proteção, não há Economia do Mar. Conhecer o Mar Português é uma necessidade premente: sem o conhecermos bem e sem o preservarmos (proteção, segurança e conhecimento), não reconhecemos a verdadeira importância do Mar para o nosso futuro comum. Há que ir ao encontro do conhecimento dos oceanos para tirar o máximo partido para a Humanidade.

A Inovação vai além da linha do horizonte e esse caminho traz oportunidades de parceria para intercâmbio de experiências, capacidades e conhecimentos. Trata-se, portanto, do ensejo ideal para criar sinergias com os olhos postos no futuro. A grande aposta recai na criação de um alinhamento estável, que perdure no tempo e que não flutue consoante o(s) decisor(es), e na criação de valor económico nas cadeias de valor desta área que são tão necessárias e que precisam da nossa atenção.

Os resultados alcançados e o *feedback* recebido dos participantes permitem concluir que esta conferência foi bem-sucedida e que o alinhamento entre a Marinha, a Academia e a Indústria, é possível e desejável.

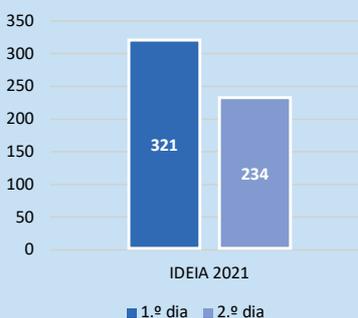
PRÓXIMA EDIÇÃO

O desafio será cada vez maior com a contínua aceleração da mudança. A Marinha continuará a trabalhar para estar na vanguarda da inovação nas operações marítimas.

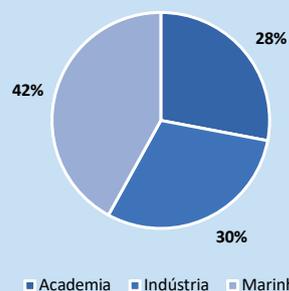
A conferência IDEIA prepara-se agora para a próxima edição, mantendo a inovação ao leme e ciente dos novos desafios que irá encontrar: manter o envolvimento e a colaboração da Academia e da Indústria e tornar consequentes as melhores ideias apresentadas, encontrando forma de as colocar em prática.

O planeamento da IDEIA 2022 iniciará a sua singradura no segundo trimestre de 2021.

Presenças p/dia



Apresentações p/setor



A conferência contou com a presença de **67** entidades do Estado, Academia, Indústria e Aliados.

Microsite | marinha.pt/pt/ideia2021

» 3.000 visitas

de 25 países diferentes

Canal da Marinha no YouTube

+ 58 novos
subscritores

Sessão do dia 26JAN
1.571 visualizações

Sessões do dia 27JAN (a.m. e p.m.)
1.346 visualizações



MONITORIZAÇÃO DA CONDIÇÃO MILITAR¹

PARTE I – A CONDIÇÃO MILITAR

A Condição Militar (CM) é uma realidade social e juridicamente relevante que consagra uma particular circunstância dos militares das Forças Armadas (FFAA) ao colocá-los exclusivamente ao serviço da República e da comunidade nacional.

INTRODUÇÃO

Como resulta dos artigos 273.º e 275.º da Constituição da República Portuguesa (CRP), a missão principal das FFAA é a defesa militar da República, sendo para tal requerido que os militares tenham neutralidade político-partidária, não só no plano institucional, como também no plano pessoal².

A fim de assegurar que as FFAA são um instrumento militar credível, disciplinado e obediente³ e por forma a prevenir que o poder das armas possa ser usado para coagir as instituições políticas legítimas⁴, Portugal definiu no seu ordenamento jurídico-constitucional um conjunto de restrições ao exercício de alguns direitos fundamentais e especiais deveres funcionais e deontoló-

gicos aos militares, situação que os diferencia dos demais cidadãos. Como contrapartida, o País consagrou-lhes especiais direitos, compensações e regalias⁵.

Assim, a CM, enquanto realidade jurídica, decorre da CRP e está caracterizada na Lei de Bases Gerais do Estatuto da Condição Militar (LBGECM)⁶.

A este respeito, importa considerar a posição do Juiz conselheiro jubilado Bernardo Colaço, ao afirmar: “a CM assume a dimensão de questão nacional”⁷.

A CM é abordada e discutida frequentemente em diversos *fora*, umas vezes na sua dimensão jurídica, outras na sua dimensão social, outras ainda na sua dimensão deontológica ou socioprofissional. São igualmente constantes as referências dos principais responsáveis políticos relativamente à necessidade de valorização e prestígio das FFAA e dos militares que as compõem. Em qualquer dos casos nunca foi suscitada a questão de monitorizar a CM.

Apesar da CM ser uma circunstância, imposta pelo Estado, que determina toda a vida profissional dos militares com importantes repercussões na sua vida pessoal e familiar, não existe em Portugal qualquer mecanismo institucional que permita perceber como os militares, enquanto atores, a percebem e as instituições e a sociedade avaliam a sua atualidade e pertinência, tanto mais que se trata de um fenómeno que perdura no tempo, com as inerentes mutações de todos os fatores que a condicionam.

O Presidente da República (PR), Professor Doutor Cavaco Silva, na cerimónia de despedida das FFAA, no Instituto Universitário Militar (IUM), em 17 de fevereiro de 2016, referiu que “a preservação e a dignificação dessa condição [militar] são obrigações que devem ser claramente assumidas pelo Estado e cultivadas



Arquivo da página oficial da Presidência da República Portuguesa

com honra e sobriedade pelos militares. Lesar ou desvalorizar a condição militar é enfraquecer a Nação [...]”⁸.

Perante a problemática acima referida, estudar a CM nas FFAA numa perspetiva associada à sua monitorização é não só inovador, porque até hoje não foi considerado em Portugal, como extremamente oportuno e adequado para que se possam concretizar objetivos tais como a valorização da CM. Tentou-se, deste modo, contribuir para a ultrapassagem do domínio da retórica nesta área e, recorrendo a inquéritos a militares e a entrevistas a personalidades de renome pertencentes à elite política e militar da Defesa Nacional, tendo em consideração o que já acontece em países aliados e amigos, **propor um mecanismo de monitorização da CM nas FFAA em Portugal.**

CONDIÇÃO MILITAR

O art.º 270.º da CRP dispõe:

A lei pode estabelecer, na estrita medida das exigências próprias das respetivas funções, restrições ao exercício dos direitos de expressão, reunião, manifestação, associação e petição coletiva e à capacidade eleitoral passiva por militares e agentes militarizados dos quadros permanentes em serviço efetivo [...].

Ou seja, “a Constituição vem expressamente permitir a restrição do exercício de alguns direitos fundamentais, na estrita medida das exigências próprias das suas funções, ou seja, sujeitas à proibição de excesso da restrição”⁹.

A exigência constitucional de lei formal para o estabelecimento de restrições de direitos fundamentais, designadamente aos militares, conforme o n.º 3 do art.º 18.º e art.º 270.º, ambos da CRP, levou a que a Assembleia da República (AR), no uso da sua competência exclusiva prevista na alínea m) do art.º 167.º da Lei Fundamental, na versão de então, resultante da Lei Constitucional n.º 1/82, de 30 de Setembro, aprovasse, por maioria dos deputados e sem qualquer voto contra, a LBGECM, que no seu art.º 1.º estatui:

“A presente lei estabelece as bases gerais a que obedece o exercício dos direitos e o cumprimento dos deveres pelos militares dos quadros permanentes em qualquer situação e dos restantes

militares enquanto na efetividade de serviço e define os princípios orientadores das respetivas carreiras.”

A CM está caracterizada nas alíneas a) a i) do art.º 2.º da Lei suprarreferida, onde se particularizam as restrições de direitos e os deveres dos militares (primeiras oito alíneas) e se explanam os seus direitos (última alínea), sendo depois desenvolvida nos artigos seguintes.

Relativamente aos deveres dos militares aí caracterizados, Pimentel destaca¹⁰: “a disponibilidade permanente para lutar em defesa da Pátria, se necessário com sacrifício da própria vida”; o facto dos militares terem de se sujeitar “aos riscos inerentes ao cumprimento das missões militares, bem como aos riscos decorrentes da formação, instrução e treino que essas missões exigem”; a obrigatoriedade de “permanente disponibilidade para o serviço, ainda que com sacrifício dos interesses pessoais”; a necessidade de “adoção, em todas as circunstâncias, de uma conduta conforme com a ética militar, por forma a contribuir para o prestígio e valorização moral das FFAA”; e, no respeitante à disciplina, que deverão assegurar “o cumprimento pronto e diligente de ordens dimanadas de superior hierárquico, em assunto de serviço, desde que o seu cumprimento não implique a prática de um crime”.

De entre estes deveres Pimentel releva¹¹ que a “disciplina é o valor primordial das FFAA, juntamente com a subordinação hierárquica, incluindo o escalão da direção política”.

No que diz respeito aos direitos dos militares consagrados na supracitada LBGECM, Pimentel realça¹² que “gozam de todos os direitos e liberdades reconhecidos aos demais cidadãos, estando o exercício de alguns desses direitos e liberdades sujeitos às restrições constitucionalmente previstas, com o âmbito pessoal e material que consta na Lei de Defesa Nacional¹³ [LDN]”.

A LBGECM confere aos militares “especiais direitos, compensações e regalias, designadamente nos campos da Segurança Social, assistência, remunerações, cobertura de riscos, carreiras e formação” (alínea i) do art.º 2.º), sublinhando que:

É garantido aos militares e às suas famílias, de acordo com as condições legalmente estabelecidas, um sistema de assistência e proteção, abrangendo, designadamente, pensões de reforma, de



Foto SMOR L Almeida de Carvalho

sobrevivência e de preço de sangue e subsídios de invalidez e outras formas de segurança, incluindo assistência sanitária e apoio social. (n.º 2 do art.º 15.º)

Decorrente do art.º 7.º da LBGECM, importa ainda relevar a LDN, na qual constam 11 artigos¹⁴ especificamente consignados aos militares, sendo de destacar os art.º 25.º e 27.º. O primeiro tem como epígrafe “Condição Militar” e dispõe: “Os militares das Forças Armadas servem, exclusivamente, a República e a comunidade nacional e assumem voluntariamente os direitos e deveres que integram a condição militar, nos termos da lei”. O segundo, o art.º 27.º “Regras gerais sobre o exercício de direitos”, apresenta os seguintes três números:

1. No exercício dos seus direitos, os militares na efetividade de serviço estão sujeitos aos deveres decorrentes do estatuto da condição militar, devendo observar uma conduta conforme com a ética militar e respeitar a coesão e a disciplina das Forças Armadas.
2. Os militares na efetividade de serviço são rigorosamente partidários e não podem usar a sua arma, o seu posto ou a sua função para qualquer intervenção política, partidária ou sindical, nisto consistindo o seu dever de isenção.
3. Aos militares na efetividade de serviço não são aplicáveis as normas constitucionais relativas aos direitos dos trabalhadores cujo exercício pressuponha os direitos fundamentais a que se referem os artigos seguintes, na medida em que por eles sejam restringidos, nomeadamente a liberdade sindical, o direito à criação e integração de comissões de trabalhadores e o direito à greve.

O quadro decorrente do n.º 3 do art.º 27.º da LDN, explicitado adiante nos artigos 28.º a 35.º, limita praticamente todos os direitos fundamentais referidos no art.º 270.º da CRP¹⁵.

O art.º 1.º do Estatuto dos Militares das Forças Armadas (EMFAR)¹⁶, desenvolve a LBGECM e decorre da LDN.

Significante para esta temática é, também, o Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 50/2009, 27 de fevereiro, que atualiza o valor do Suplemento de Condição Militar (SCM):

“A condição militar caracteriza-se, assim, pelo exercício de direitos e o cumprimento de deveres específicos pelos militares, com obediência a um conjunto de princípios orientadores das respetivas carreiras. Neste contexto, a particularidade do serviço militar, de que fazem parte sacrifícios, renúncias e exigências especiais que são unicamente colocadas aos militares, e as correlativas contrapartidas, implica o reconhecimento da sua especificidade face aos demais trabalhadores da Administração Pública [AP]”.

Quando se discute a CM, a tendência é dirigir a atenção para o quadro jurídico ou para as questões socioprofissionais. Contudo, seria redutor olhar para a CM apenas na dimensão jurídica ou socioprofissional¹⁷. Além destas dimensões, a CM está associada a valores e a uma conduta e ética militar, pelo que tem igualmente uma dimensão deontológica, havendo ainda que observar a sua dimensão social, já que os militares são cidadãos e pessoas



Foto: LUSA

como as demais, integrando-se na estrutura social em constante transformação.

Monitorizar institucionalmente a CM poderá contribuir para que não se mantenha válida a frase proferida pelo Marechal francês de Saxe no século XVIII “*Nous autres soldats, nous sommes comme des manteaux. On se souvient de nous quand vient la pluie*”¹⁸.

Nuno Filipe Cortes Lopes
CMG

Notas

¹ Artigo adaptado a partir do trabalho de investigação individual realizado no âmbito do Curso de Promoção a Oficial General 2019/20, cuja defesa ocorreu em julho de 2020, no Instituto Universitário Militar, bem como do Artigo Científico publicado na Revista de Ciências Militares do IUM em novembro de 2020.

² In Morais, Araújo & Leitão, *O Direito da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, p. 304, Lisboa, 2000.

³ In Pimentel, *A restrição de direitos aos militares das Forças Armadas*, p. 345, Lisboa, 2008.

⁴ In Carreira, *A Condição Militar*, Revista da Armada n.º 506, 2016.

⁵ Vide Lei n.º 11/1989, de 1 de junho.

⁶ *Ibidem*.

⁷ In Colaço, *Poder político. Subordinante ou impositivo? - A Condição Militar*, seminário em Lisboa, 2019.

⁸ Cit. por Grupo de Reflexão Estratégica, *Forças Armadas Portuguesas, A complexidade dos desafios e a condição militar*, p. 378, Lisboa, 2017.

⁹ In Carreira, *A Condição Militar*, Revista da Armada n.º 506, 2016.

¹⁰ In Pimentel, *A restrição de direitos aos militares das Forças Armadas*, pp. 146, 147, Lisboa, 2008.

¹¹ *Ibidem*, p. 140.

¹² *Ibidem*, pp. 146, 147.

¹³ A LDN foi aprovada pela Lei Orgânica n.º 1-B/2009, de 7 de julho, alterada e republicada pela Lei Orgânica n.º 5/2014, 29 de agosto.

¹⁴ Artigos 25.º a 35.º, ambos inclusive.

¹⁵ In Morais, Araújo & Leitão, *O Direito da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, p. 308, Lisboa, 2000.

¹⁶ O EMFAR foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 90/2015, de 9 de maio e alterado pela Lei n.º 10/2018, de 2 de março.

¹⁷ Cit. por Grupo de Reflexão Estratégica, *Forças Armadas Portuguesas, A complexidade dos desafios e a condição militar*, p. 171, Lisboa, 2017.

¹⁸ In Dudognon, *La condition militaire aujourd'hui*, Revue Défense Nationale n.º 726, p. 35, 2010. “Nós os soldados somos como os guarda-chuvas e os impermeáveis. Só se lembram de nós quando chove” (tradução livre adaptada à atualidade pelo autor).

AQUÁRIO VASCO DA GAMA

GANHA VIDA ATRAVÉS DA ARTE URBANA

O Aquário Vasco da Gama (AVG), considerado o mais antigo museu aquário do mundo aberto ao público, convidou o artista de arte urbana Adalberto Brito (Youthone) a dar uma nova vida à fachada do edifício. Ao longo de 10 dias foram pintados elementos visuais relacionados com a história e a vida marinha existente no Aquário – tanto espécies vivas como as ilustradas pelo Rei D. Carlos I nas suas publicações.



O Aquário foi construído às ordens da Comissão Executiva da celebração do 4º Centenário da partida de Vasco da Gama para a viagem do descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia. Daí o seu nome e daí ter sido inaugurado a 20 de maio de **1898**. Sendo propriedade do Estado, a sua administração foi, em fevereiro de 1901, transferida para a Marinha, permanecendo até hoje como um dos seus organismos culturais.

Com a construção da estrada marginal Lisboa-Cascais em **1940**, o AVG (compreendendo a parte edificada e o terreno adjacente) foi reduzido em cerca de 1/3 da sua área primitiva, sendo desta forma alterada a traça original do edifício.

Oitenta anos depois, o projeto de arte urbana teve como objetivo requalificar, melhorar e preservar a fachada sul do edifício voltada para a marginal e linha de comboio. É, também, um convite direto ao público que por ali passa a visitar o AVG e a levar consigo filhos e/ou netos.

O autor do trabalho, Adalberto Brito, de nome artístico Youthone, de nacionalidade portuguesa, nasceu em Angola, em 1974. É conhecido no seu meio como um dos vanguardistas e impulsionadores da

pintura *graffiti* em Portugal, que teve início nos finais dos anos 80, em Carcavelos.

Adalberto Brito, que foi militar dos quadros permanentes da Marinha no período de 1994 a 2003, optou pela arte como profissão e por paixão, frequentando o curso de pintura na Faculdade de Belas Artes de Lisboa.

Para além deste trabalho, o AVG está atualmente a desenvolver outros projetos e conceitos que vão contribuir, no futuro, para uma mudança de paradigma na abordagem educativa nos mais novos, no sentido de fomentar uma atitude cívica mais consciente e crítica de abusos ambientais, e da necessidade da preservação do ecossistema marinho.

Entre esses projetos (uns planeados e outros já em curso) de renovação do AVG, merecem destaque:

- a transferência da Biblioteca Oceanográfica do Rei D. Carlos I para um novo espaço (dará oportunidade, aos visitantes do Aquário, de poder contemplar os livros, os diários de bordo e os manuscritos do Rei);
- a Janela Virtual para o Oceano (permitirá a visualização de conteúdos digitais relacionados com a ciência e o ambiente); e
- a Sala das Tartarugas (conterá com novos habitantes no tanque principal).

Com estes projetos, o AVG pretende dar continuidade à sua missão no campo da educação: afirmar-se como um centro de divulgação da vida aquática e de investigação; cuidar da exposição dos exemplares vivos; e preservar o espólio museológico. Nesta rota, continuará a cumprir, da melhor forma possível, com o seu importante papel de Museu Vivo de História Natural.



Colaboração do **AQUÁRIO VASCO DA GAMA**





ERASMUS MILITAR

CONCLUSÃO

A Escola Naval (EN) intensificou, na última década, o programa de mobilidade no ensino com congéneres estrangeiras. Foi esta a forma escolhida para operacionalizar a internacionalização, um dos pilares estratégicos das instituições de ensino superior, contribuindo para incrementar a qualidade do ensino e da inovação, bem como a visibilidade entre os seus pares.

Após a assinatura dum protocolo entre a EN portuguesa e a *École Navale* (Escola Naval francesa), sediada em Brest, decorrem desde 2011 e com carácter regular (com financiamento do programa ERASMUS), atividades envolvendo estudantes, docentes e investigadores. Este exemplo de mobilidade enquadra-se, igualmente (ver RA n.ºs 542 e 544), no programa de ERASMUS Militar, cujo objetivo principal é tornar mais abrangente a colaboração entre Academias Militares – quer na implementação de semestres comuns, quer na implementação de uma universidade europeia militar – contribuindo assim para um ensino militar europeu, assente em referenciais comuns, e promotor de investigação, de inovação e de exploração de novas tecnologias.

A ÉCOLE NAVALE

A *École Navale* foi fundada em 1827 por ordem do rei Luís Filipe; funcionando inicialmente em navios (regra geral denominados de *Borda*, em honra do cientista francês do século XVIII, Charles de Borda), está, porém, sediada em terra firme, em Brest, desde 1914. Foi destruída durante a Segunda Guerra Mundial, sendo as suas atuais instalações, na Base Naval de Lanvéoc-Poulmic, também na região de Brest, inauguradas em 1969 pelo Presidente Charles de Gaulle.

Pertencente à rede das *Grandes Écoles*, que integram as principais escolas de ensino universitário em França (designadamente a *École Polytechnique*, *Hautes Études Commerciales* ou a *École Nationale Supérieure d'Arts et Métiers – Arts et Métiers Paris-Tech*), a missão da *École Navale* é formar oficiais da Marinha Francesa para comandar e administrar unidades operacionais, nomeadamente navios, submarinos, forças e unidades aeronavais, e como *Comandos Marine* (as forças especiais da Marinha Francesa), bem como para o exercício de outras responsabilidades no mar e em terra.

A *École Naval* tem, agregado, um centro de investigação – o *Institut de Recherche de l'École Navale* (IRENAV) – com grande relevância científica na investigação, desenvolvimento e inovação, tanto em termos nacionais como internacionais.

MOBILIDADE DE ESTUDANTES

Os intercâmbios entre a EN e a *École Navale* já se realizam desde 2011, envolvendo cada ano, por regra, dois cadetes portugueses e dois cadetes franceses. Os cadetes portugueses frequentam na *École Navale* o equivalente ao nosso 4º semestre (localmente o 2º semestre), enquanto que os cadetes franceses frequentam na EN o 5º semestre de um curso tradicional.

Há já um total de 18 cadetes portugueses e de 16 cadetes franceses que participaram neste programa. A duração destas mobilidades varia entre quatro e seis meses; no caso dos cadetes portugueses, a data do seu regresso coincide com o início dos embarques para a respetiva viagem de instrução nos navios da Marinha.

PROCESSO DE SELEÇÃO

A cada cadete do segundo ano dos cursos tradicionais da EN, das classes de Marinha, de Fuzileiros, e de Engenheiros Navais dos ramos de Mecânica e de Armas e Eletrónica, é oferecida a oportunidade de se candidatar a uma das duas vagas disponibilizadas. A escolha dos alunos que participam no programa é feita



Cadete Romain Galas, da École Navale, estudante de mobilidade ERASMUS durante um semestre.

com base em critérios académicos, disciplinares e de aptidão militar-naval; numa primeira fase são selecionados os seis candidatos com melhor desempenho no princípio do 3º semestre.

Esses seis cadetes voluntários frequentam então, *extra-curricula* e com carácter obrigatório, aulas de francês em termos generalistas e com carácter específico de vocabulário naval. No fim do período de avaliação contínua realizada no 3º semestre, selecionam-se dois cadetes de acordo com os mesmos critérios.

Já durante o período de exames semestrais, e por forma a robustecer as suas bases académicas, é proporcionada aos dois cadetes que irão frequentar um semestre em França, uma preparação personalizada em Eletromagnetismo, Análise Matemática IV e Termodinâmica.

Os cadetes selecionados para o programa são colocados no 2º semestre do primeiro ano da *École Navale*. Este 1º ano correspondendo ao terceiro ano do nosso ensino universitário, devido a uma diferente estruturação no modo de admissão de alunos nas duas escolas navais.

Esta diferença resulta do facto de, em França, a frequência de um curso superior de engenharia, economia ou letras avançadas – nas chamadas *Grandes Écoles* – depender da pré-frequência de classes preparatórias de elevado nível científico, às quais se dá o nome de *préparatoires* (ou “*prépar*” na gíria académica).

Esta “preparação” dura normalmente dois anos (em áreas mais exigentes, pode ter uma duração superior). Durante estes anos é feita formação de base intensiva em áreas de especial incidência em matemática, economia, biologia e geologia, física e química ou letras, de acordo com o perfil do aluno.

Devido ao contexto atual de pandemia, no ano letivo de 2019/2020 as mobilidades foram interrompidas no segundo semestre, forçando o regresso antecipado a Portugal, a meio do semestre, dos dois cadetes que se encontravam em Brest. Ainda assim, a EN recebeu, durante o primeiro semestre do ano letivo de 2020/2021, o cadete Romain Galas da Marinha francesa. As atividades de seleção dos cadetes da EN para mobilidade e a respetiva preparação foram suspensas no ano letivo em curso.

MOBILIDADE DE DOCENTES E INVESTIGADORES (STAFF)

Os programas de mobilidade proporcionam outras oportunidades, tais como a participação numa variedade de ações de cará-

ter letivo, formativo, de investigação e inovação; podem ainda visar a elaboração do conteúdo de unidades curriculares ou a elaboração e planeamento do Semestre Internacional Naval, dirigido aos docentes e investigadores.

Inicialmente apenas era contemplada anualmente uma mobilidade deste tipo; porém nos últimos dois anos tem havido financiamento ERASMUS para mais de uma mobilidade.

Neste âmbito ocorreram já, na *École Navale*: modalidades de *staff training*, com o objetivo de melhorar a qualidade e apoio aos alunos em mobilidade, discutindo conteúdos académicos; e a apresentação de palestras de História. Ultima-se a viabilização, numa segunda fase da: realização de teses de mestrado através de intercâmbio e em coordenação com os dois centros de investigação envolvidos, o IRENAV e o Centro de Investigação Naval (CINAV) da Marinha; e a potencial permuta de docentes.

TESTEMUNHOS DE CADETES QUE FREQUENTARAM O 2º SEMESTRE NA ÉCOLE NAVALE

«O primeiro desafio com que nos deparámos foi a barreira da língua estrangeira. No entanto conseguimos superar este obstáculo com esforço e dedicação, sobretudo com o apoio dos camaradas franceses. O facto de estarmos num outro país cria-nos a necessidade de aprender, pelo que os progressos são maiores».

«Após um semestre na École Navale, o balanço que fazemos é positivo a vários níveis, sejam eles pessoal, cultural ou académico. Neste período ficámos a conhecer o modo como funciona a École Navale, a sua história e tradições, e também as pessoas que a constituem, sejam elas oficiais, sargentos ou praças. Focando neste último tópico (as relações pessoais), só temos a ganhar, pois levamos connosco amigas que nunca iriam acontecer, não fosse esta experiência. O intercâmbio de cadetes possibilita um desenvolvimento bilateral em que todos ficamos a ganhar, pois há uma troca de conhecimentos que fomentam o crescimento de ambas as Escolas. Este desenvolvimento baseia-se nas diferenças entre cada instituição podendo recolher o que há de melhor em cada uma deixando para trás aquilo que têm de pior. Gostaríamos de agradecer à Escola Naval pela oportunidade proporcionada. Que estes intercâmbios não se percam, pois são uma mais valia para todos».

NOTAS FINAIS SOBRE O PROGRAMA ERASMUS

Comprometida com uma formação abrangente dos oficiais da Marinha, a EN sublinha a importância de ser oferecida, aos seus docentes e alunos, a possibilidade de conhecerem realidades de outras Marinhas e de parceiros internacionais.

Nesse trilho, o programa de intercâmbio ERASMUS representa uma oportunidade de aprendizagem e de partilha de conhecimentos, cimentando, nos cadetes e *staff*, portugueses e estrangeiros, sólidas bases de aprendizagem, numa perspetiva de mútuo interesse e valorização.

Para além do intercâmbio com Annapolis e Brest, a EN estabeleceu também recentemente protocolos ERASMUS com a *Akademia Marynarki Wojennej* (Escola Naval polaca), a *Szkoła Główna Handlowa – Warsaw School of Economics* na Polónia e a *Ordu Üniversitesi* na Turquia, prevendo programas de mobilidade de alunos e de *staff* (que podem ser não-recíprocas).

A EN está num rumo estável de internacionalização, consolidando o seu papel como estabelecimento de ensino superior de referência, parceira indispensável no ensino, na investigação, no desenvolvimento e na inovação em áreas relacionadas com o mar.



Colaboração da ESCOLA NAVAL



École Navale na "Rade" de Brest.



ACADEMIA DE MARINHA

ABERTURA SOLENE DO ANO ACADÉMICO 2021

O novo ano trouxe consigo um sentimento de renovada esperança para a situação difícil que todos enfrentamos, com a promessa de uma vacina que permita o reencontrar da normalidade pela qual todos ansiamos. No entanto, a treva da noite é mais escura antes do raiar da aurora, e assim o início de ano tem sido mais agitado do que todos ansiávamos, pairando no ar a ameaça de um novo confinamento geral, adiando assim a esperança de nos voltarmos a encontrar.

PRÉMIO “ACADEMIA DE MARINHA”

Com esse reencontro em vista, e dando continuidade à sua missão de aprofundamento e divulgação de conhecimento, a Academia de Marinha marcou o início do ano académico com uma sessão solene a 19 de janeiro, presidida pelo CEMA, ALM Mendes Calado, numa nova demonstração do seu constante apoio à Cultura.

Prova desse apoio foi a entrega, nesta sessão, do novo prémio desta Academia, o Prémio «Academia de Marinha». Nascido de uma iniciativa prontamente apoiada pelo Almirante CEMA, e com origem na portaria n.º 237/2020 de 9 de outubro, do Ministro da Defesa Nacional, o prémio destina-se a «incentivar e a dinamizar a pesquisa e a investigação científica no âmbito da história das atividades marítimas portuguesas e das artes, letras e ciências no que diga respeito ao mar e às atividades marítimas e, em particular, à história da Marinha e da ciência náutica e cartografia portuguesas».

Nesta sua primeira atribuição, foi contemplada a obra «*Viagens e Operações Navais 1824-1974*», da autoria e coordenação do Académico António Costa Canas, e coautoria dos Académicos Adelino Rodrigues da Costa e Jorge Moreira Silva.

Numa época de incertezas, a cultura e o conhecimento do mundo serão ferramentas inestimáveis para enfrentar o futuro que se avizinha a passos rápidos, acelerado pelos eventos a que assistimos, dando assim continuidade aos valores essenciais da nossa comunidade.

CONFERÊNCIA “MUNDO PÓS-COVID”

O Dr. Paulo Sacadura Cabral Portas foi o orador convidado para proferir a comunicação de Abertura do ano académico – um olhar prospetivo ao «*Mundo pós-Covid-19*».

Através de uma análise geoestratégica, geoeconómica e geopolítica, o Dr. Paulo Portas partilhou o que, na sua opinião, são evidências quanto à realidade mundial no antes, durante e depois da pandemia de Covid-19.

O quadro apresentado foi o de um confronto entre uma potência incumbente (EUA) surpreendida face a uma potência emergente (China) e onde a pandemia veio acentuar, acelerar e realçar as tendências já visíveis nesse quadro.

Essas tendências foram identificadas em vários pontos, sendo o primeiro a ascensão da China, com realce para a aceleração do seu desenvolvimento e a sua afirmação mundial.

O segundo ponto foi a rutura no interior dos EUA, através da eleição de um presidente antissistema, da lentidão no reequacionar da sua estratégia face à ascensão chinesa e das mutações na composição demográfica, processo que o orador resumiu como o interior da casa e a vista da mesma em mutação simultânea.

Em terceiro lugar, o Dr. Paulo Portas destacou o primeiro abandono do projeto europeu, mais conhecido como *Brexit*, que trouxe para primeiro plano o crescimento do populismo e da



democracia digital, e que coloca em cima da mesa a possibilidade de ocorrerem processos semelhantes no futuro.

Referiu em seguida a mudança do epicentro económico mundial, nas últimas décadas, do ocidente para o oriente, revertendo a primeira globalização e a Industrialização, que haviam ao longo de séculos colocado esse epicentro na Europa/EUA.

Como última tendência, o Dr. Paulo Portas focou a fragilidade do sistema multilateral, num mundo global.

De seguida, foram apresentadas algumas evidências deixadas a claro pelo combate à pandemia: a melhor capacidade de resposta a crises dos países asiáticos, alicerçada em melhores processos de *Lessons Learned* e de *Early Decision Making*; a importância da aliança entre ciência e capital, que permitiu o desenvolvimento de uma vacina em tempo recorde; a importância da pandemia na vida política americana e europeia; e, finalmente, o pôr a descoberto o falhanço dos populistas em gerir problemas complexos.

Concluindo, foram referidos alguns fatos, já reais, que moldarão o Sistema Internacional: a ascensão da China e a desconfiança dos seus vizinhos; e a perda de imunidade à ignorância e à mentira, aliada à falha na cultura de compromisso. Com a identificação da Crise Climática como a próxima grande crise, o Dr. Paulo Portas deixou à audiência a questão de saber como lhe reagirá o Sistema.

ACADEMIA RENOVADA

A comemoração do novo ano académico não se restringiu à sessão de abertura no Auditório da Academia de Marinha; deu também azo à amostragem do resultado de um programa de renovação e modernização de que foram alvo as suas instalações durante os últimos meses.

Esse programa visou proporcionar um melhor ambiente a todos os seus académicos, aos visitantes da Academia e à sua guarnição. Foram objeto de intervenção os gabinetes de trabalho, a Secretaria, a Biblioteca Almirante Teixeira da Mota e a Sala dos Académicos.

Para que a obra chegasse a bom porto, houve que contar com dois contributos essenciais: o indispensável apoio do Comandante da Marinha, ALM Mendes Calado; e a colaboração da Direção de Infraestruturas.

Assim, após a sessão de abertura, o Presidente da Academia de Marinha conduziu o Almirante CEMA, bem como todos os convi-

dados, numa visita às renovadas instalações, com especial incidência na Biblioteca e na Sala dos Académicos.

A renovada Biblioteca apresenta agora uma decoração diferente graças a duas peças de grande qualidade e beleza, que os visitantes também tiveram oportunidade de apreciar – uma tapeçaria de Portalegre e uma escultura alegórica.

A escultura alegórica «*Neptuno segurando uma nau*», cedida pelo Museu de Marinha (MM), é uma peça executada em marfim, prata e safiras, datada da segunda metade do séc. XVIII. Representa Neptuno, rei dos mares, sustentando o poder bélico, que aqui toma a forma de uma nau. A peça foi identificada por José Relvas como proveniente do espólio do duque de Aveiro, tendo sido posteriormente pertença do marquês de Pombal; foi considerada por António Estácio dos Reis como uma bela peça do acervo do MM.

Já a tapeçaria «*Exército em Defesa da Pátria*», cedida pela Direção de Infraestruturas, é uma peça proveniente das oficinas da Manufatura de Tapeçarias de Portalegre, segundo cartão da autoria de Guilherme Camarinha, datado de 1951; esteve colocada no Gabinete do Ministro da Marinha, Almirante Américo Tomaz, e, posteriormente, na Sala de Espera do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

A tapeçaria exhibe uma representação antropomórfica da Pátria portuguesa, envolta em trevas e capturada pelos tentáculos de um qualquer demónio. Em seu redor estão quatro guerreiros, remanescentes dos heróis da Antiguidade Clássica, que representando o povo português, lutam para libertar a Pátria da sua condição. Não podiam faltar as últimas quatro estrofes da estância 148 do Canto X d' *Os Lusíadas* - «*Só com saber que são de vós olhados, / Demónios infernais, negros e ardentes, / Cometerão convosco, e não duvido / Que vencedor vos façam, não vencido.*» – ostentadas em duas tarjas nas porções superior e inferior da composição.

Esses versos constituem uma exortação à mais alta figura do reino (na altura, o rei D. Sebastião), carregando assim uma mensagem intemporal, i.e., que bem se aplica aos nossos dias. A resolução dos problemas e vicissitudes que nos atormentam está nas mãos dos que se dispõem a lutar.

Numa altura em que as trevas parecem imperar, a Academia de Marinha faz por recordar a todos as suas capacidades enquanto comunidade, lembrando que o nosso melhor recurso somos nós próprios.



Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA



A QUESTÃO DA PASSAGEM INOFENSIVA

PARTE I

INTRODUÇÃO

Recordando alguns conceitos já abordados em artigos anteriores, a natureza dos poderes que o Estado costeiro detém no mar territorial tem a característica de exercício de *auktoritas* soberana, embora limitados, circunstancialmente, por conceitos que são um afloramento do princípio da liberdade de navegação existente no Alto Mar, como seja o direito de passagem inofensiva, que encontra o seu fundamento último na permissão do exercício da navegação por Estados terceiros¹. É devido a essa limitação² que se caracterizam os poderes exercidos no mar territorial como sendo de tipologia exclusiva, mas não plena. A *jurisdictio* do Estado, sabemo-lo, exerce-se de modo distinto nos diversos espaços, sendo que, para lá do mar territorial, está-se perante espaços morfologicamente de Alto Mar onde o Estado exerce certos poderes específicos e limitados pelo princípio da especialidade³, que configuram o conceito de *poderes de jurisdição específica*, e que se enquadram no âmbito da protecção e preservação do meio marinho e dos recursos.

Importa, por isso, atentar na evolução do tratamento deste instituto jurídico, e a sua regulação.

Em relação aos poderes exercidos pelo Estado costeiro no mar territorial e nas águas interiores, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, apresenta uma sistematização e conteúdo material mais desenvolvidos, e de regime mais aperfeiçoado, do que a Convenção de Genebra de 1958, concluindo-se, contudo, que manteve, na sua essência, o mesmo perfil de poderes⁴. O trabalho jurídico inovador da Convenção de 1982, nesta matéria, resultante dos longos debates preparatórios, e a diversa concretização do direito, é evidenciado pela tipificação, em sede do artigo 19º, de onze situações expressas no seu nº 2, bem como o caso da alínea I), na qual se revela a adopção de um mecanismo abrangente, que afasta a noção de que o elenco do artigo 19º é, juridicamente, *fechado*. Esta matéria tem suscitado polémica sobre a respectiva qualificação, e sobre a característica de ser a norma taxativa ou exemplificativa, análise a que, pela sua relevância, voltaremos adiante.

A própria sistémica usada em 1958 é diversa do método adoptado em 1982, sendo que é no seu artigo 17º – portanto na quarta norma que dedica a este direito (regulado nos artigos 14º a 18º) – que o legislador de Genebra expressou o princípio de que “*Os navios estrangeiros que exerçam o direito de passagem inofensiva devem conformar-se com as leis e regulamentos promulgados pelo estado ribeirinho de harmonia com os presentes artigos e as outras regras do direito internacional e, em particular, com as leis e regulamentos relativos ao transporte e navegação*”.

O direito de passagem inofensiva, *ius passagii sive transitur innocii*, constitui matéria de importância acrescida num quadro de avaliação do factor *segurança costeira*⁵, tal como é entendido atualmente face às inúmeras ameaças a que os Estados ribeirinhos estão sujeitos, matérias a que a *International Maritime Organization* (IMO) e a União Europeia têm dado, nas últimas duas décadas, especial prioridade

em termos de regulamentação e de edificação legislativa⁶, sendo disso exemplo a publicação do Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias (designado vulgarmente Código ISPS), que iniciou vigência em 1 de Julho de 2004⁷, e a entrada em vigor do Regulamento nº 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, da União Europeia, de 31 de Março. Importa, pois, analisar o conceito do *ius passagii*.

O CONCEITO

Se a atribuição do poder de passagem a navios estrangeiros significa o reconhecimento internacional da necessidade de se utilizarem os espaços marítimos como via prioritária de comunicação, o seu carácter *inofensivo* revela, por outra parte, a clara preocupação de salvaguardar os interesses do Estado costeiro, os quais, por razões inerentes ao exercício da soberania, deverão ser atendíveis como premissa fundadora⁸. Como estabelece o artigo 19º da Convenção, os valores principais a resguardar são a paz, a boa ordem e a segurança do Estado costeiro⁹, os quais, como se verifica, são conceitos de natureza incerta, o que torna a qualificação algo indeterminada, e impõe uma correcta configuração. Quanto à *paz*, a ideia fundamental relaciona-se com a proibição do uso da força numa perspectiva internacional, sendo que a passagem de navios estrangeiros não pode servir como circunstância justificativa para a quebra de situações de paz que devem ser o sustento das relações entre sujeitos de Direito internacional, seja por se considerarem situações de ameaça, seja perante uma tomada efectiva de medidas. Esta análise tem os seus fundamentos no artigo 8º da Acta Final da Conferência de Haia de 1930, cujos debates estavam ainda impregnados do ambiente de edificação do Direito internacional¹⁰, num quadro de pós-primeira Grande Guerra, marcados, portanto, pela *geopolítica dos interesses*.

O conceito de *boa ordem* é concernente à preservação da boa convivência de uma determinada sociedade e da salvaguarda das regras que a regem, num contexto igualmente abordado na Conferência de Haia.

Por seu lado a *segurança*, que materialmente complementa o conceito de *boa ordem*, projecta-se num sentido de Estado-poder e Estado-instituição. Alguns autores tendem a dar ao sentido uma valoração mais militar, um sentido clássico de *jus belli*, porque revela um fenómeno ligado à integridade territorial e à soberania estadual sobre o espaço-território, enquanto que outros tendem a ler um sentido de segurança económica, ou mesmo ambas. Face à evolução das novas doutrinas do *sea law enforcement*, e bem assim à nova configuração das noções de *ameaça*, tendemos, claramente, a considerar a ofensa económica – tomada num sentido amplo – como determinante para o sentido de segurança, uma vez que é na depredação dos recursos, e na sua ofensa ao meio marinho por actos dolosos e negligentes poluentes, que se debatem as grandes questões da actualidade em termos da *law of the sea* ou do *shipping*.



O CARÁCTER PREJUDICIAL DA PASSAGEM

Além de estabelecer os interesses a defender, prioritariamente, na perspectiva do Estado costeiro, o nº 1, do artigo 19º, concede um critério de aferição dos tipos de passagem, abordando a questão no sentido da passagem que não seja prejudicial¹¹. Quanto à sua *qualificação*, suscita-se a questão de saber se só será relevante quando da passagem advier um dano *efectivamente real*, ou basta, outrossim, que seja *potencial*? Ronzitti defendia que se deve entender por ambas as possibilidades. E entende-se que assim seja: senão, poder-se-ia suscitar que efeitos preventivos ou práticos teria uma intervenção do Estado costeiro já depois de ocasionados os danos. Isto é, fará sentido poder actuar somente depois de produzido o dano? Ao estar-se a tratar de um conceito que envolve os fenómenos da *paz, segurança e de boa ordem* do Estado costeiro, há que poder actuar perante um cenário em que o dano seja previsível e potencial, naturalmente sem recorrer ao abuso de autoridade, sempre a evitar quando estão em causa mecanismos jurídicos de Direito internacional.

Quanto à *intensidade* do dano produzido, defende aquele ilustre académico italiano a actuação perante a existência de um dano significativo. Há autores que não defendem esta forma, como Bacelar Gouveia; refere este jurisperito que dos nºs 1 e 2 do normativo (19º) não se retira qualquer interpretação quanto à intensidade do dano, pelo que, apenas havendo uma dimensão qualitativa, a violação dos bens do Estado poderá ser graduada, por exemplo, através de um processo de indemnização internacional, designadamente os regulados por convénios que preveem este mecanismo¹².

Atentem-se, ainda, nos aspectos de ordem subjectiva. O critério determinante na avaliação do carácter prejudicial, no entendimento de alguns, deveria mesmo ter uma feição subjectiva. Assim, segundo Raestad, fundamental seria a *intenção manifestada durante a passagem*. Por seu lado, François defende que apenas se pode valorar a forma como a passagem se desenvolve, havendo que analisar dados objectivos, nomeadamente a partir da *aparência* que advém da navegação, ou acções assumidas durante a mesma. Outros, ainda, assumem que a apreciação deve ser feita, casuisticamente, a partir de dados subjectivos e objectivos. Bacelar Gouveia defende que a polémica está parcialmente ultrapassada pelo próprio conteúdo normativo da Convenção, porquanto em relação à grande maioria dos casos tipificados no nº 2, do artigo 19º, o peso dos elementos subjectivo e objectivo é resolvido pela sua própria formulação: por exemplo, na alínea k) valorase mais o factor subjectivo, na alínea i) é notória a prevalência do elemento objectivo e, ainda, na alínea a) releva-se a consideração de ambos. Quanto aos casos não tipificados, ou seja, no âmbito da previsão da acima mencionada alínea l), a solução segura de análise depen-

derá, certamente, da apreciação do caso concreto, variando a ponderação de cada um dos dois elementos.



Dr. Luís da Costa Diogo
Director Jurídico da DGAM

Dra. Inês Alves
Mestre em Química
Cientista forense

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

Notas

¹ Ver desenvolvimentos desta matéria que aduzimos em “*Direito Internacional do Mar e Temas de Direito Marítimo*”, de 2000.

² O nº 1, do artigo 15º, da Convenção de Genebra sobre o mar territorial e a zona contígua, aprovada na 1ª Conferência do Direito do Mar estatuía que “1. A soberania do Estado estende-se, para além do seu território e das suas águas interiores, a uma zona de mar adjacente às suas costas, designada sob o nome de mar territorial”.

³ Como é o caso da Zona Económica Exclusiva.

⁴ Neste âmbito de estudo, ver Marques Guedes, Lynce de Faria e o que defendemos na obra em questão de 2000.

⁵ Já o *The Legal Status of the Territorial Sea*, um projecto de Resolução elaborado no final da reunião da Sociedade das Nações – e incorporado na Acta Final da Conferência de Haia de 1930 –, previa este princípio, num modelo de análise que lançou as bases para as codificações do Séc. XX.

⁶ Especialmente atendendo a matérias como o desembarque de pessoas ou bens em violação das leis e regulamentos sobre estrangeiros, imigrações e clandestinos, tratada na alínea g), do nº 2, do artigo 19º, da Convenção de Montego Bay, a perpetração de ilícitos de pesca, alínea i), e que recentemente, em 2019, foi objecto de reforma legislativa interna em Portugal pelo Decreto-Lei nº 35/2019, de 11 de Março, e as acções criminosas de poluição dos mares, de que trata a alínea h), matéria já com antecedentes normativos em direito interno desde 2000.

⁷ E que resultou dos debates em âmbito do transporte marítimo e da protecção contra ameaças terroristas ao tráfego marítimo ocorridas no quadro dos trabalhos da Conferência Diplomática de 12 de Dezembro de 2002, e de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974.

⁸ Preceitua o artigo 18º da Convenção que “*Passagem*” significa a *navegação pelo mar territorial com o fim de: a) Atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; b) Dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias*. Estabelecendo, ainda, o nº 2, do artigo 18º, que “*A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, a passagem compreende o parar e o fundear mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave*”.

⁹ Pressupostos que o nº 4, do artigo 14º, da Convenção de Genebra já previa expressamente.

¹⁰ Sobre esta matéria em particular ver Henry Bonfils e Paul Fauchille, bem como os desenvolvimentos que fizemos no Tomo I do *Manual de Direito Internacional*, 2020.

¹¹ Ou *ofensiva*.

¹² Entre outras matérias, veja-se o contexto e âmbito objectivo de aplicabilidade da *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (IOPC FUND, de 1971) e a *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC, de 1969), quanto a prejuízos ocasionados com o derrame de hidrocarbonetos de navios petroleiros e de substâncias perigosas transportadas por navios mercantes, o que engloba, no comum das vezes, avultadas somas a título de indemnizações a vítimas de acidentes marítimos que envolvam ofensas e diversos tipos de prejuízos, designadamente a comunidades piscatórias.

O TORNADO



Autor: STEN TSN-ARQ Paulo Guedes

Um dia, numa patrulha no Rio Grande de Buba, pelas 03:00H estávamos junto à foz do Rio Sibijã à deriva, os motores desligados e ao sabor da corrente, botes presos um ao outro de través. Silêncio total... Atentos a ruídos suspeitos ou vozes, tiritando de frio causado pelo cacimbo, tentando proteger-nos com mantas, numa noite escura como breu somente abrihantada pelo céu estrelado, olhar as estrelas poderia ser um espectáculo digno de se ver, se houvesse paz de espírito, serenidade e conforto para as observar!

Ao longe, para sul, na linha do horizonte, de vez em quando ocorriam uns clarões e ouviam-se estrondos surdos causados pelos ataques nocturnos do PAIGC aos quartéis de Guileje e Gadamael, perto da fronteira com a Guiné-Conakry. Estes clarões duravam a noite toda e serviam para nos orientarmos no rio. Sabíamos que, quando nos afastávamos de Buba, os clarões estariam à nossa esquerda e, quando regressássemos, esses clarões deveriam estar à nossa direita! Eram um instrumento de navegação infalível!

De resto, quando os nossos olhos se habituavam à escuridão, conseguíamos vislumbrar, à distância, as sombras escuras da vegetação das margens do rio. Assim estávamos, quando reparei que se tinha levantado um vento forte; apercebi-me que o horizonte estrelado começara a ficar encoberto por uma mancha escura gigantesca, que se aproximava rapidamente... De repente, o vento intensificou-se, começou a chover intensamente, o céu rasgado por raios e trovões estrondosos desabava por cima de nós! O rio encapelado e revoltoso, com ondas enormes... então, os cabos que seguravam os botes rebentaram e perdemo-nos uns dos outros, fomos arrastados e não sabíamos para onde nos levaria aquela tempestade infernal!

Ainda tentei pôr o motor a trabalhar para fugir do tenebroso tornado que tinha surgido de repente e caído em cima de nós sem dar tempo para nos refugiarmos e nos protegermos!... Nada, não era possível fazer nada a não ser agarrarmo-nos com todas as forças aos cabos do bote, para não sermos projetados para a água...

e rezarmos! De repente, chocamos com qualquer coisa e algo parecido com ramos e folhas caiu sobre nós. Tínhamos sido violentamente projetados contra uma margem!... Sorte a nossa, porque ficamos ali enclachados, mais protegidos até tudo serenar.

O bote estava alagado, tudo boiava dentro dele e nós, encharcados até aos ossos! Começamos a escoar a água e a reorganizarmo-nos. O tornado demorou alguns minutos a passar, talvez nem dez! No entanto, pareceram uma eternidade... Não sabíamos onde estávamos, nem onde estava o outro bote. Disparei um *very light*¹ para o ar, para tentar sinalizá-los. E depois outro disparo, até que, bem longe, surgiu a resposta: um *very light* esverdeado e brilhante rasgou o céu.

Só podiam ser os homens do outro bote que estava perdido... Conseguimos por o motor a trabalhar e fomos procurá-los. Depois de uma hora de procura no escuro da noite, encontramos-os desesperados, completamente inoperacionais, porque não conseguiam manobrar o bote.

Normalizamos a situação no que era possível e rebocámo-los de regresso ao nosso quartel, numa viagem penosa, que duraria mais de duas horas. E os clarões que vinham de Guileje e Gadamael foram preciosos para nos ajudarem a orientar... Mais uma vez!

Molhados, cansados, esfomeados, estávamos todos num estado deplorável! Fui caindo em mim... estivéramos no “olho do tornado” e tínhamos acabado de assistir e sobreviver a um dos mais perigosos fenómenos tropicais que ocorrem em África!...



Miguel Carmo Soares, 14.º CFORN

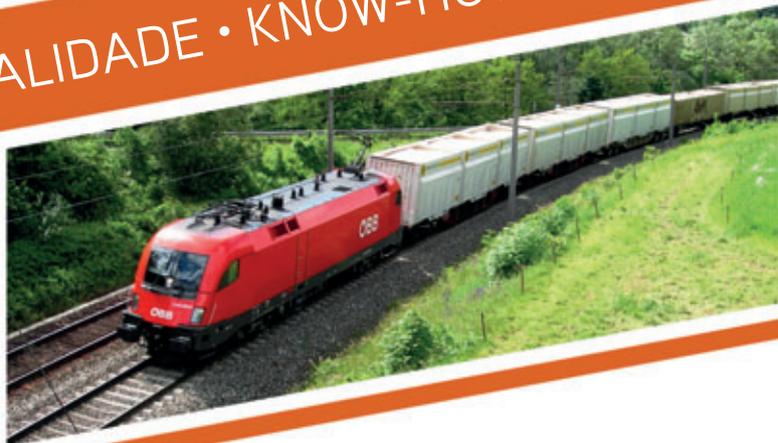
In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade, 2019

Nota

¹ Sistema de sinalização disparado de uma pistola especial para criar iluminação e melhorar a visão, ou um sinal de busca e socorro.



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



DEPRESSÃO

As doenças mentais são um dos maiores problemas das sociedades modernas. Destas, a depressão é quem mais contribui para estes números elevados. A depressão afeta negativamente a forma como a pessoa se sente, pensa e atua, influenciando de forma considerável a sua capacidade física, social e profissional, com redução da qualidade de vida. A depressão requer reconhecimento atempado e tratamento dirigido já que é uma doença que conduz a um sofrimento intenso e pode levar, em última instância, ao suicídio.

Estima-se que 5% dos Europeus sofram de depressão. Afeta todas as idades, inclusive crianças, contudo é mais habitual após os 20 anos de idade. É mais frequente em mulheres.

A depressão é uma doença multifatorial e parece resultar de uma interação complexa entre fatores genéticos, psíquicos, ambientais e sociais. Parece existir evidência que doentes com depressão têm valores alterados de alguns neurotransmissores (substâncias químicas produzidas pelos neurónios).

O risco familiar é grande: familiares em 1º grau de indivíduos com depressão grave, mesmo que vivam em ambientes diferentes, têm um risco 2-4 vezes superior de desenvolver esta perturbação, em relação à população geral. O tipo de personalidade (ex: pessimismo, elevada auto-crítica, baixa autoestima) e a baixa resiliência (capacidade de lidar com os próprios problemas e superá-los) podem estar, também, relacionados com uma maior predisposição para crises depressivas. Acontecimentos de vida traumáticos (ex: divórcio, falecimento de ente querido, desemprego, dificuldades económicas, stress, conflitos laborais, doença crónica diagnosticada recentemente, internamento por doença grave), transtornos mentais (ex: esquizofrenia ou ansiedade), comportamentos aditivos (ex: alcoolismo ou toxicodpendência), algumas doenças crónicas (ex: patologia da glândula tiroideia), toma de certos medicamentos (como os anti-hipertensores e os corticoides) também podem causar depressão.

Variações nos níveis de hormonas sexuais, além de poderem causar alteração do humor, podem estar envolvidos na depressão gravídica e do pós-parto. Também o outono e o inverno, devido a ter menos horas de sol, podem estar implicados na depressão sazonal.

Os sintomas da depressão desenvolvem-se habitualmente de forma gradual e variam bastante de pessoa para pessoa. A título de exemplo, um doente com depressão pode apresentar um comportamento triste e de choro fácil ou, pelo contrário, comportar-se com irritabilidade e agitação. Em qualquer dos casos, é frequente os doentes sentirem que o seu mundo parece ter menos cor e alegria. É importante salientar que os sintomas apresentados por uma pessoa não são sinal de fraqueza ou inferioridade, mas apenas sinal que aquela pessoa está doente e, como tal, deve ser apoiada e procurada ajuda médica para terapêutica adequada.

Segundo o DSM-IV-TR (guia para classificação de doenças mentais) alguns dos sintomas que as pessoas com depressão podem apresentar são: sentimentos de tristeza, aborrecimento, culpa, autodesvalorização, preocupação, receios infundados e insegura-

rança; irritabilidade, tensão ou agitação; alterações da concentração, memória e raciocínio; cansaço; perda de interesse e prazer nas atividades diárias; alterações do sono (com insónia ou, pelo contrário, aumento da necessidade de dormir) e do desejo sexual; variações do peso; sintomas físicos não devidos a outra doença (dores de cabeça, perturbações digestivas, dor crónica, mal-estar geral); ideias de morte e de suicídio/tentativas de suicídio.

Um episódio de depressão não tratado dura cerca de seis meses, mas pode prolongar-se por dois anos ou mais. Os episódios tendem a repetir-se diversas vezes ao longo da vida.

O diagnóstico de depressão é clínico e alguns dos sintomas referidos acima têm de estar presentes há pelo menos 2 semanas e causar sofrimento clinicamente significativo, ou prejuízo no funcionamento social/ocupacional (ou em outras áreas importantes da vida) do indivíduo. A depressão é, assim, diferente das flutuações do humor reativas aos desafios do quotidiano - estas ocorrem num curto período de tempo e não afetam a capacidade funcional da pessoa.

Na consulta podem ser solicitados alguns exames complementares para excluir outras doenças que tenham sintomas sobreponíveis. Os mais frequentes são as análises sanguíneas (para excluir doenças da tiroide, hormonais ou por défice de vitaminas, bem como toxicodpendências ou alcoolismo crónico) e a polissonografia (para diferenciar os distúrbios do sono da depressão). Também é realizado um exame neurológico para excluir a doença de Parkinson. Se a depressão surge apenas em alguns períodos, alternando com fases de euforia, autoestima excessiva e perda da noção da realidade, os doentes sofrem de doença bipolar, e não de doença depressiva.

Atualmente existe uma panóplia de medidas terapêuticas para a depressão. Estas permitem, na maioria dos doentes, compensar os sintomas durante as crises e, também, ajudar a evitar as recaídas. Dependendo da gravidade do quadro clínico pode ser oferecido ao doente tratamento com medicamentos, psicoterapia ou técnicas de electroestimulação (estimulação do nervo vago, estimulação elétrica transcraniana ou eletroconvulsivoterapia). Tornar-se mais ativo, com caminhadas e desporto regular, pode ajudar, assim como interagir mais com outras pessoas. Integrar grupos de apoio, com partilhas de experiências e sentimentos comuns, são outra boa ajuda. Na depressão sazonal é recomendada fototerapia.



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 242

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

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

GRAU DE DIFICULDADE – FÁCIL POR SER A 4 MÃOS

E-W vuln. S e W passam e N abre em 1♣. E passa, S dá 1♠, W dobra mostrando pts com ♥ e ♦, N dá 2♠ e S marca 4♠ recebendo a saída a 8♣ que E faz de A e volta com outro para o corte de W. Analise atentamente as 4 mãos e encontre a maneira com S deve jogar para cumprir o contrato, dando apenas mais o A de trunfo.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 242

Para cumprir o contrato 5 tem de evitar dar mais uma vaza em ♥, único naipe onde existe esse perigo. O manéjo do naipe não dá hipótese, e se tenta eliminar os antes de destrunfar, W não cairá na asneira de não meter o A de imediato, para ter uma saída com o outro trunfo e livrar-se de oferecer um corte e balda do 10♥ de S, ou ter de jogar ♥ de baixo do R. O dobre de W mostra que deve ter o R, devendo jogar para o V em E à 3ª, o que permitirá *squeazar* E entre ♥ e ♣, conforme vamos ver. W ataca com agora D que W cobre de R e A faz no morto; tira o último trunfo com o R, joga a D e vem à mão com o 10 que cobre de V; bate E-W vuln. S e W passam e N abre em 1♣. E passa, S dá 1♠, W dobra mostrando pts com ♥ e ♦, N dá 2♠ e S marca 4♠ recebendo a saída a 8♣ que E faz de A e volta com outro para o corte de W. Analise atentamente as 4 mãos e encontre a maneira com S deve jogar para cumprir o contrato, dando apenas mais o A de trunfo.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 24

What is the level?
Let's talk about...



STANAG 6001

STANAG 6001 Edition 5, Language Proficiency Levels, is the NATO agreed standard for language curriculum, test development, and for recording and reporting Standardized Language Profiles (SLPs).

STANAG 6001 provides NATO forces with a table describing language proficiency levels.

The language proficiency skills – Listening (L); Speaking (S); Reading (R); Writing (W) – are broken down into six base levels coded 0 through 5. In general terms, skills may be defined as follows:

Level 0 - No proficiency; Level 1 – Survival; Level 2 – Functional; Level 3 – Professional; Level 4 – Expert; Level 5 - Highly-articulate native.

Do you know what you are expected to comprehend and produce at each level? Let's find out!

WHAT IS THE LEVEL (0,1,2,3,4,5) AND THE SKILL (L/S/R/W) OF THE FOLLOWING?

“Can understand common familiar phrases and simple short sentences about everyday needs related to personal and survival areas...”

SOLUÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR: Level 3 - Speaking

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 74

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 74

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CTEN M Sérgio Franco Leitão, Comandante do NRP *Almirante Gago Coutinho* • 2TEN M Catarina de Sousa Matos Aresta, Comandante do NRP *Sagitário* • CFR João Manuel Mendes Cabeças, Capitão do Porto da Horta e Capitão do Porto de Santa Cruz das Flores.

RESERVA

• CMG M Paulo Jorge Narciso Ramalho da Silva • CMG M Rui Manuel Figueiredo Pereira da Silva • CMG M Paulo Jorge Cardoso Paiva Lopes • CMG M Vítor Manuel Mendes Saraiva • CFR STH Paulo Baptista Maia Marques • CFR M Paulo João Leal Caneco • CFR M Manuel João Ribeiro Parracha • SMOR FZ Delmiro José Silva Figueiredo • SMOR CM António Manuel Fernandes Vinhas • CMOR M Carlos Manuel Santos Amador • CMOR T António Fernando Augusto Pereira Coutinho • CMOR L Rui Jorge Freitas Tomás • CMOR TFH Hermano Lourenço Marques.

REFORMA

• CALM MN João Nuno da Rocha e Menezes Cordeiro • CMG M Vítor Manuel Martins dos Santos • CMG M Filipe Alexandre Silvestre Matos Nogueira • CMG M Carlos Alexandre Ferreira Garcia.

FALECIDOS

• 12048 VALM M REF Alberto Duarte Lopes • 57140 CALM ECN REF Rogério Silva Duarte Geral D'Oliveira • 57341 CALM ECN REF Luís Vitorino Pinto Vilela • 28458 CMG M REF José Júlio Neto Abrantes Serra • 35660 CMG M REF Pedro Miguel Peixoto Correia do Amaral • 5542 CMG A REF Alfredo José Estevão Sousa e Costa • 492057 CTEN OT REF José Maria Ribeiro • 94646 CFR SG REF Joaquim Alves Redondo • 887162 CFR OTT REF Herculano dos Ramos Deusdado • 540455 1TEN OTS REF Domingos António dos Reis • 487257 1TEN OTS REF José de Jesus Miranda Neto • 392555 1TEN OTS REF José Cardoso Lopes • 553959 1TEN OT REF João Correia Pires • 91871 2TEN DFA REF João F de Saldanha de Carvalho e Menezes • 43569 SMOR A REF António Loureiro Martins • 343853 SMOR FZ REF João Januário da Silva • 280251 SAJ CE REF José Luís Dos Santos • 346853 SAJ E REF Januário Marques Guerra • 365154 SAJ CE REF José Espinha Fonseca • 567159 SAJ FZ REF Manuel Fidalgo Rodrigues • 191577 SAJ FZ REF António Teixeira Dias • 218080 SAJ V REF Leonel Ramos Rodrigues • 522758 SAJ CM REF António Joaquim Teresa Barreto • 667760 1SAR FZ REF Amadeu Felicidade Rafael • 67169 CAB L REF João Gil da Conceição Santos • 416081 CAB A REF Francisco João Ferreira Coelho • 370685 CAB TFD RES José Fernando do Rosário Lopes Martins.

PROTOSCOLOS

STAPLES

Na sequência do protocolo celebrado entre a **Marinha**, através da Comissão Cultural de Marinha, e a empresa **STAPLES**, todos os militares, militarizados e civis da Marinha poderão usufruir de:

Um **voucher de 5€** em compras nas lojas **Staples**, aplicável numa compra mínima de 25€

O Voucher será emitido através de código; para tal o membro da família naval interessado deverá enviar um e-mail para: CCM – Adjunto Secretaria (ccm.adj.sec@marinha.pt).



Na sequência do protocolo celebrado entre a **Marinha**, através da Comissão Cultural de Marinha, e a empresa **GRADIVA**, todos os militares, militarizados e civis da Marinha poderão usufruir de:

- **35% de desconto** nos livros do “Catálogo da Gradiva” e nos livros em destaque/promoção mensal;
- **10% de desconto** nos livros publicados há menos de 18 meses;
- **5% de desconto** adicional nas campanhas especiais superiores a 35%; e
- **Isenção de portes de envio.**



Academia de Marinha

XVI EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS "O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS"



A Academia de Marinha vai levar a efeito a XVI Exposição de Artes Plásticas - 2021, subordinada ao tema "O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS", este ano com um enfoque na viagem de Fernão de Magalhães.

A inauguração terá lugar no dia 8 de julho de 2021, pelas 17:30 hora, no Museu de Marinha.

Inscrições até 16 de abril de 2021

Informações:

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

Marinha

CONCURSO DE FOTOGRAFIA



Grupo Oriental – Açores
Foto NRP António Enes



Do EMGFA à foz do Tejo
Foto CFR EMQ Barroso de Moura

