

Nº 561 • ANO L
ABRIL 2021 • MENSAL • €1,50

Revista da ARMADA

50
ANOS



INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

ESTAMOS PRONTOS?

NRP ALMIRANTE GAGO
COUTINHO – INICIATIVA
MAR ABERTO 20.2

EMBARQUE
PIONEIRO NO USCG
CUTTER STONE

O PELOTÃO DE
ABORDAGEM
PARTICIPAÇÃO NO SNMG1

Academia de Marinha



Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues” / 2021



Até 30 de Setembro de 2021 está aberto o concurso para atribuição do Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues” /2021, no valor pecuniário de cinco mil euros, a um trabalho original no âmbito da História Marítima dos Portugueses.

Informações:

www.academia.marinha.pt

academia.marinha@marinha.pt

Telefones: 210 984 708/09/10



SUMÁRIO

02	Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues” / 2021
04	Strategia (64)
06	O Comando português do SNMG1. Grupo Naval Permanente da NATO
16	Novo Posto de Treino de Operação de Sistemas de Comunicações
17	Inteligência Artificial. Estamos prontos?
20	Guerra no Pacífico. Mar de Coral
21	Monitorização da Condição Militar. Parte II
25	Salvamentos no Mar Mediterrâneo. Filatelia
26	Direito do Mar e Direito Marítimo. Parte II (31)
28	Apoio no âmbito da COVID-19. Um ano de empenhamento
30	Vigia da História (125)
31	Estórias (68)
32	Saúde para Todos (85)
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / Protocolos
35	Prémio “Fundação Oriente – Embaixador João de Deus Ramos” / 2021
CC	Naus de Pedra em Lisboa

NRP ALMIRANTE GAGO COUTINHO INICIATIVA MAR ABERTO 20.2

9

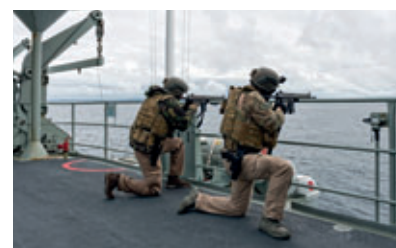


12 EMBARQUE PIONEIRO NO USCG CUTTER STONE PARTE II



O PELOTÃO DE ABORDAGEM PARTICIPAÇÃO NO SNMG1

15



Capa

Inteligência Artificial. Estamos prontos? Prontos para uma nova revolução na Arte da Guerra, com meios inteligentes a tomarem decisões autonomamente. Na composição gráfica da capa, da autoria do CMG Dias Correia, exemplos reais desses novos meios: americanos (MQ-9-Reaper, Sea Hunter e Echo Voyager), russos (Klavesin 1R Harpsichord), britânicos (Manta) e chineses (HSU-001).



**Revista da
ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 561 / Ano L
Abril 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/Services/Paginas/
revista-armada.aspx](http://www.marinha.pt/pt/Services/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

PROCESSO ESTRATÉGICO 4.0

A concepção e a implementação do atual processo de gestão estratégica (ou, simplesmente, processo estratégico) da Marinha iniciou-se em 2005, tendo progredido significativamente desde essa altura. Este longo caminho pode ser dividido em quatro etapas de implementação distintas, em que o foco foi evoluindo continuamente (ver figura) da **formulação** para a **operacionalização**, depois para o **controlo** e, finalmente, para a **coordenação** intersectorial – sem prejuízo da natural atenção que todas as fases do processo estratégico foram merecendo em cada uma destas etapas e, também, sem perder de vista uma perspectiva holística de todo o processo. Analisemos, então, de forma breve essas quatro etapas de implementação.

PROCESSO ESTRATÉGICO 1.0: FORMULAÇÃO (2005-2009)

A primeira etapa iniciou-se em 2005, com a publicação da diretiva do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) relativa à Documentação Estruturante da Estratégia Naval, que estabeleceu um modelo para a **formulação** da estratégia naval, baseado no modelo teórico desenvolvido para a gestão estratégica empresarial, por David Hunger e Thomas Wheelen, no seu livro *Strategic Management and Business Policy*. O modelo de Hunger e Wheelen baseia-se num conjunto de fases inter-relacionadas, que começa na análise do ambiente (externo e interno) e prossegue para a formulação estratégica, a qual compreende a definição da missão, dos objetivos, das estratégias (*strategies*) e das políticas (*policies*).

Este modelo foi adaptado à Marinha, dando origem a um processo de formulação, que pressupõe duas componentes: a doutrina naval e a política naval (inspiradas, respetivamente, nas *strategies* e nas *policies* do modelo de Hunger e Wheelen).

A doutrina naval é estável e duradoura, sendo constituída pelo Conceito Estratégico Naval e pelas Estratégias Genética, Estrutural e Operacional – que são as referências para a transformação da Marinha.

Já a política naval possui uma natureza mais fluida, materializando-se numa diretiva estratégica do CEMA, promulgada no início do seu mandato.

PROCESSO ESTRATÉGICO 2.0: OPERACIONALIZAÇÃO (2009-2012)

A partir de 2009, verificou-se um novo influxo de conhecimento científico no processo estratégico da Marinha, com a adoção da metodologia *Balanced ScoreCard* (BSC), criada por Robert Kaplan e David Norton. O BSC veio complementar o modelo de Hunger e Wheelen, revelando-se particularmente útil, sobretudo, para a **operacionalização** da estratégia – embora também tenha dado um contributo relevante para a formulação (clarificando e siste-

matizando a estratégia numa única imagem: o mapa da estratégia) e para o controlo.

Uma das características da metodologia BSC é a grande abrangência que confere ao processo estratégico, uma vez que adota diferentes perspetivas de gestão, sendo que Kaplan e Norton estabeleceram originalmente as seguintes perspetivas: aprendizagem e crescimento (*learning and growth*), processos internos (*internal processes*), cliente (*customer*) e financeira (*financial*). Subjacente a esta metodologia está o entendimento de que a gestão não se deve cingir à tradicional vertente financeira, antes implicando balancear essa perspetiva com outras, ligadas a ativos intangíveis, essenciais para o sucesso futuro – daí a designação de *Balanced*. Além disso, para as várias perspetivas de gestão, o BSC preconiza a definição de temas estratégicos, que são grandes ideias-chave que norteiam a execução da estratégia.

Assim, a implementação do BSC na Marinha implicou algumas adaptações, que acarretaram a adoção de três perspetivas de gestão correspondentes às três vertentes da estratégia: genética, estrutural e operacional, as quais contribuem para uma perspetiva de topo, relativa à missão, que consubstancia o propósito último da Marinha. A tabela abaixo esquematiza as perspetivas de gestão e os temas estratégicos adotados na Marinha, devendo ser lida de baixo para cima, de forma a começar nas causas e a acabar nos efeitos, como prescreve a metodologia BSC.

Perspetivas de gestão	Temas estratégicos
Missão	Marinha eficaz
Operacional	Marinha flexível
Estrutural	Marinha eficiente
Genética	Marinha equilibrada

Além disso, nesta etapa, a Marinha investiu na capacidade de gestão de projetos, como forma de garantir a operacionalização da estratégia. Essa capacidade assenta na plataforma *Enterprise Project Management* e permite gerir os projetos, de forma transversal e colaborativa entre os diferentes setores.

PROCESSO ESTRATÉGICO 3.0: CONTROLO (2012-2017)

A terceira etapa foi focada nos processos de **controlo**, o que levou a que a Marinha edificasse, em 2012, a sua própria ferramenta para o efeito: o Sistema de Monitorização e Controlo da Gestão Estratégica (SMC-GE).

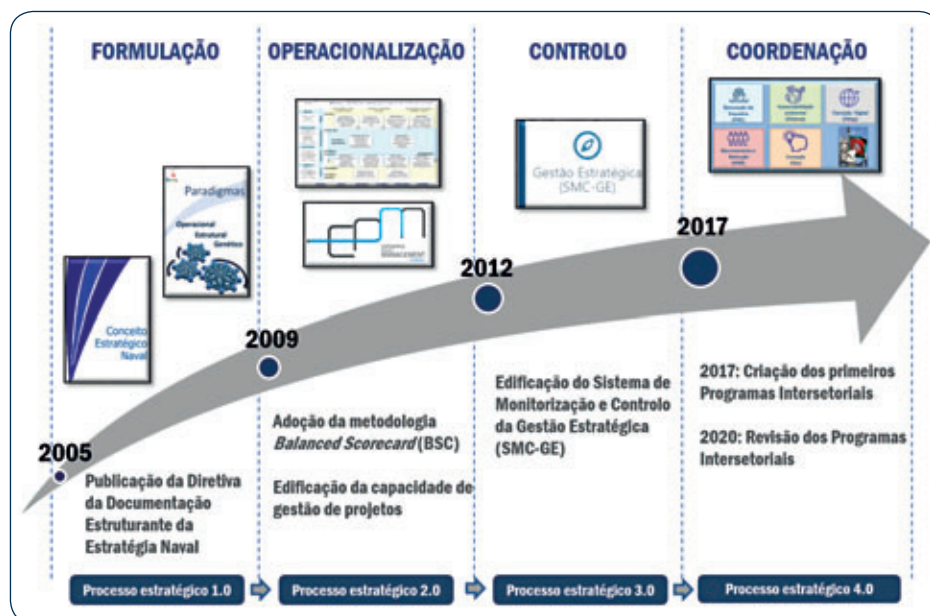
O SMC-GE utiliza métricas que permitem eliminar a subjetividade da análise de desempenho no âmbito dos objetivos estratégicos, estabelecendo critérios para aferição do grau de concretização desses objetivos, através de indicadores de desempenho e de metas associadas. O SMC-GE possibilita, assim, um controlo regular sobre atividades e processos críticos, que se destina a apoiar a tomada de decisão, nomeadamente na definição das ações corretivas que, quando necessário, devem conduzir à introdução de alterações ou de melhorias nos planos futuros e, eventualmente, na própria estratégia formulada. Além disso, entre outras funcionalidades, o SMC-GE permite a exportação da informação para os Planos de Atividades anuais.

Cabe aqui referir que foi recentemente submetida uma candidatura conjunta a fundos europeus, por parte da Marinha, da Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros e do Gabinete Nacional de Segurança, com o objetivo de modernizar o SMC-GE, dotando-o de maior capacidade de utilização por entidades externas e de outras funcionalidades, incluindo a possibilidade de exportação de informação para os Relatórios de Atividades. Esta candidatura já foi aprovada no âmbito do Sistema de Apoio à Modernização Administrativa (SAMA) – 2020, que se enquadra no programa europeu COMPETE 2020.

PROCESSO ESTRATÉGICO 4.0: COORDENAÇÃO (2017-ATUALIDADE)

Por último, em 2017, a Marinha evoluiu para um novo nível de maturidade do seu processo estratégico. Efetivamente, nas primeiras etapas de implementação tinham-se aprofundado as três fases tradicionais de qualquer processo estratégico (formulação, operacionalização e controlo), pelo que esta quarta etapa incidiu na **coordenação** intersetorial, evitando alguma tendência para a criação de silos organizacionais. O principal marco desta etapa foi o estabelecimento dos primeiros Programas Intersectoriais, que agregam atividades a desenvolver por mais do que um setor, requerendo uma ação transversal e concertada, sob coordenação do Estado-Maior da Armada. Além disso, para melhorar o alinhamento organizacional e a monitorização da execução da estratégia recorreu-se a uma adaptação da matriz de Hoshin Kanri, que é um método essencial da gestão *Lean* utilizado para garantir o desdobramento da estratégia de topo por toda a organização.

Assim, em 2017, a Marinha estabeleceu Programas Intersectoriais para o Recrutamento e Retenção, para a Renovação da Esquadra e para a Abertura da Marinha à Sociedade. Três anos volvidos, em 2020, procedeu-se a uma reavaliação da sua utilidade e necessidade, tendo-se decidido manter os dois primeiros, devido à continuidade e à perenidade dos respetivos desafios, e encerrar o terceiro, uma vez que as iniciativas atinentes já decorriam de forma consistente na organização, não justificando uma coordenação intersectorial específica e dedicada. Adicionalmente, fruto das alterações do ambiente estratégico, decorrentes do surgimento da pandemia da covid-19 (que veio trazer para primeiro plano a necessidade de acelerar a transição digital e de repensar a relação do Homem com a natureza, incluindo nos aspetos ambientais), anteciparam-se novos desafios estratégicos para a



Marinha nessas duas áreas, exigindo, também, um aumento da capacidade de inovação. Dessa forma, foram criados, em 2020, três novos Programas Intersectoriais para a Transição Digital, para a Sustentabilidade Ambiental e para a Inovação.

RECONHECIMENTO EXTERNO

A conceção e a implementação deste processo estratégico mostraram que a Marinha está na vanguarda da administração pública nacional. Efetivamente, esta tem sido uma área de excelência da Marinha, como frisou repetidas vezes o Eng. António Costa Silva, encarregue pelo governo português de elaborar a “Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030”, na sequência da grave crise provocada pela pandemia da covid-19. Com efeito, ao longo deste percurso, encetado em 2005, várias têm sido as manifestações de reconhecimento externo do pioneirismo e da excelência da Marinha nesta área.

Assim, em 2015, a Marinha foi internacionalmente reconhecida, com a atribuição do prémio *Balanced Scorecard Hall of Fame for Executing Strategy*. Essa distinção foi concedida pelos criadores da metodologia BSC, Kaplan e Norton, da Universidade de Harvard (EUA), tendo a Marinha sido a primeira entidade nacional a receber este prémio, que reconheceu o esforço efetuado na adaptação do BSC à realidade da sua organização.

O reconhecimento externo tem, também, sido manifestado por outras entidades que procuram a Marinha para colaborar na edificação dos seus planos estratégicos e, em alguns casos, para disponibilização do SMC-GE como ferramenta de monitorização e controlo – aqui se incluindo, entre outros, o Estado-Maior-General das Forças Armadas, a Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, o Instituto de Apoio Social das Forças Armadas e a Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros. No caso particular desta última entidade, a colaboração prestada tem-se materializado também na capacitação de equipas de consultoria interna, que, em conjunto com elementos de diversas áreas governativas, têm vindo a desenvolver os seus planos estratégicos, baseados no modelo praticado pela Marinha.

Sardinha Monteiro
CMG
Andrade Gonçalves
CFR EN-AEL

O COMANDO PORTUGUÊS DO SNMG1

GRUPO NAVAL PERMANENTE DA NATO

Fotos LR Elisabete Angelina

Portugal assumiu, em 30 de julho de 2020, numa cerimónia na Base Naval de Haakonsvern, na Noruega, o comando do *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1).

A cerimónia realizou-se a bordo do NRP *Corte Real*, que assumiu as funções de navio-almirante durante os seis meses subsequentes de comando nacional.

O SNMG1 é um dos grupos navais permanentes da NATO, constituindo-se como uma das forças navais em maior estado de prontidão da Aliança Atlântica, apto a reagir a qualquer situação de crise ou de conflito.

ALIANÇA



No atual contexto internacional de segurança, caracterizado por desafios e ameaças cada vez mais ambíguas, complexas e imprevisíveis, o princípio fundador da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO), da qual Portugal é membro fundador, que somos mais fortes juntos, e que um ata-

que a um é um ataque a todos, permanece válido e relevante. Ao apresentar o Tratado do Atlântico Norte ao Senado, em abril de 1949, o Presidente norte americano Henry Truman observou que: “A segurança e o bem-estar de cada membro desta comunidade depende da segurança e do bem-estar de todos. Nenhum de nós pode alcançar sozinho a prosperidade económica ou a segurança militar. Nenhum de nós pode assegurar por si só a continuidade da liberdade.”

A credibilidade dissuasora da NATO, organização defensiva por conceção, é a pedra angular da Aliança, assente na coesão e no compromisso, dos Aliados, para com a defesa coletiva e na abrangência das suas capacidades militares. Esta credibilidade é reforçada pela presença de meios nas diferentes “áreas de interesse” e pelo seu elevado estado de prontidão nos domínios operacionais aéreo, terrestre, naval, cibernético e espacial.

No entanto, no mundo globalizado em que vivemos, onde é cada vez mais difícil definir fronteiras e competências quanto à segurança, esta não é apenas uma aliança político-militar com o objetivo de defesa coletiva. Trata-se de uma organização que contribui, de forma abrangente, para a segurança do nosso território e dos nossos cidadãos, alicerçando a sua missão na partilha de valores como a democracia, a liberdade individual, os direitos humanos e o estado de direito.

FORÇAS NAVAIS PERMANENTES

No que respeita à segurança dos espaços marítimos, cabe salientar que, atualmente, cerca de 85% do volume e mais de 70%¹ do valor de todo o comércio internacional de matérias-primas e bens manufaturados são transportados por via marítima, incluindo mais de metade do petróleo consumido no planeta. Consequentemente, a segurança

e a livre circulação nos espaços marítimos estão intimamente relacionadas com a prosperidade e o bem-estar das nossas nações, o que faz com que sejam de importância estratégica para a NATO.

As forças navais permanentes da Aliança garantem, desde 1968, a dissuasão de potenciais agressores, apoiam operações de estabilização em zonas de crise, fomentam parcerias e asseguram a liberdade de navegação e a proteção das denominadas Linhas de Comunicação Marítimas, ao longo das quais é transportada a maioria dos bens que integram a complexa cadeia global de abastecimento.

Importa referir que as forças navais têm características muito próprias: prontidão; mobilidade; flexibilidade; versatilidade; presença e autonomia. A **prontidão**, entendida como capacidade operacional quase imediata, é assegurada, entre outros aspetos, pela logística integrada, no sentido orgânico. A **mobilidade** é garantida pela liberdade de circulação e utilização que o mar confere e pela possibilidade de percorrer centenas de milhas num dia, traduzindo-se na capacidade de intervenção sustentada a longa distância. A **flexibilidade** traduz-se na aptidão para acompanhar, adaptando-se, à mudança de circunstâncias em que a execução da missão atribuída decorre, assegurando, simultaneamente, uma resposta escalonada. A **versatilidade** corresponde à capacidade que cada elemento da força naval tem de executar vários tipos de missão e de tarefas com um nível de eficácia estável no cumprimento das várias missões (autossuficiência tática). A **presença**, que também se pode exprimir pela aptidão das forças navais para pairar na vizinhança de uma região, com empenhamento, sem real ocupação do território e sem comprometimento, é um valor decisivo para a gestão de crises internacionais, nomeadamente considerando a independência quanto ao apoio por parte de uma nação hospedeira. A **autonomia** traduz a capacidade para as forças navais permanecerem longos períodos na área de operações sem necessidade de reabastecer.

SNMG 1



O SNMG1 é uma das quatro forças navais permanentes da NATO destinadas a contribuir para a defesa coletiva, apoiando o esforço contínuo de defesa e dissuasão e projeção de estabilidade da

Aliança Atlântica. Esta força naval de alta prontidão e de resposta imediata a qualquer crise é, normalmente, composta por até seis fragatas, ou contratorpedeiros, e um reabastecedor de esquadra: um agrupamento flexível e preparado para as operações mais complexas e exigentes.

Uma das principais características do SNMG1 reside na sua versatilidade, permitindo-lhe desempenhar uma vasta gama de missões e passar rapidamente de ações de baixa intensidade, como a monitorização dos espaços marítimos, para tarefas de alta intensidade, como o combate.

Portugal participou, em 1969, pela primeira vez na então designada *Standing Naval Force Atlantic* (STANAVFORLANT), continuando, desde essa data, a contribuir de forma regular e ininterrupta para aquela força, hoje denominada de SNMG1.

COMANDO DO SNMG1

Entre 30 de julho de 2020 e 18 de janeiro de 2021, o SNMG1 foi comandado (**COMSNMG1**) por um oficial-general português, o COM Vizinha Mirones, apoiado por um estado-maior internacional embarcado a bordo da fragata *Corte-Real*. Um total de 18 militares (Fig. 1) integrou a estrutura desse estado-maior: três oficiais, sete sargentos e duas praças da Marinha Portuguesa, que constituíram a sua “espinha dorsal”; e ainda seis oficiais de países da Aliança (Alemanha, Canadá, Espanha, Países-Baixos, Reino Unido e Roménia).

Com este comando, Portugal integra o restrito número de países Aliados com capacidade para liderar forças navais da NATO, circunstância que já ocorreu por quatro vezes – em 1995, 2001, 2009 e 2015.



Fig. 1 - Elementos do estado-maior

O Comando de forças navais multinacionais é uma demonstração da capacidade da nossa Marinha, por se tratar de uma missão de enorme exigência em termos de planeamento e execução, tanto no plano logístico como no plano operacional, constituindo para o país um importante fator de projeção externa.

Portugal afirma-se, assim, como um Aliado capaz, confiável e competente, contribuindo para uma resposta coletiva e eficaz às exigências do quadro estratégico atual.

DESAFIOS

A presença do SNMG1 em espaços marítimos específicos cria efeitos dissuasores, garantindo mensagens estratégicas e demonstrando a capacidade e a determinação da NATO para operar sem constrangimentos. A flexibilidade inerente aos grupos navais proporciona, ainda, a disponibilidade quase imediata de forças intrinsecamente adaptáveis, oferecendo ao nível político-estratégico uma gama variada de opções políticas e militares.

Foi neste quadro que o Comando português do SNMG1, no início de agosto de 2020, executou uma missão de particular importância e exigência operacional, liderando, no Mar do Norte², o acom-



Fig. 2 - Navios russos a operar no Atlântico Norte

panhamento de um dos principais exercícios navais – Ocean Shield 2020 (Fig. 2) – da Federação Russa, materializando o propósito e a essência das forças navais permanentes da NATO de se constituírem como a “ponta da lança” e a primeira resposta marítima na linha da frente da Aliança Atlântica. Este primeiro grande desafio, que se colocou apenas três dias após a largada do porto onde foi assumido o comando (Haakonsværn – Noruega), marcou o tom de alta exigência operacional, face à elevada atividade da Marinha Russa, no qual atuou o SNMG1.

Importa dar nota que a crescente atividade naval da Rússia tem sido caracterizada por um aumento das patrulhas navais e aéreas e por uma robusta atividade submarina no Atlântico Norte.

O conceito de defesa de bastiões, que visa para prover a segurança dos submarinos transportadores de mísseis balísticos estratégicos, que operam no Ártico, é fundamental para se perceber esta atividade. Apesar de prosseguir objetivos defensivos, tem como corolário a extensão das capacidades A2/AD³ russas ao ponto de estrangulamento estratégico do Atlântico Norte, o GIUK Gap (Fig. 3).

EXERCÍCIOS

Nos meses seguintes, o SNMG1 operou, com parceiros e Aliados, no Mar Báltico⁴. Para além das interações pontuais e de oportunidade, participou também em exercícios aeronavais, focados nas diversas áreas (Fig. 4) da guerra naval e na gestão de crises. Esta atividade contribuiu para a dissuasão e para o aprofundamento da interoperabilidade com os meios atribuídos ao *Baltic Air Policing*⁵, através da



Fig. 3 - GIUK Gap (RAND)



Fig. 4 - COM SNMG1 a bordo de um submarino alemão

realização de exercícios conjuntos de defesa aérea com aeronaves atribuídas àquela missão da OTAN, incluindo periodicamente aeronaves F16 portugueses.

Ao sair do Báltico para o Mar do Norte, o SNMG1 participou, entre os dias 3 e 15 de outubro, no exigente exercício da *Royal Navy*, o *Joint Warrior 2020*, cujo principal objetivo foi a certificação do porta-aviões britânico *HMS Queen Elizabeth*. Como força credível, o SNMG1, acrescido de outras unidades navais, foi utilizado com a finalidade de pôr à prova, testar e treinar reações e respostas do grupo tarefa (*Task Group*⁶) onde o novo navio do Reino Unido se integrava.

Na fase final do comando português, o SNMG1 participou, entre outras atividades, no exercício norueguês *Flotex-Silver 20*, ao largo da costa da Noruega, nomeadamente, na região do Alto Norte (*High North* – Ártico). O empenhamento de uma força da NATO em latitudes tão elevadas não é habitual, mas vai ao encontro da nova estratégia da Aliança de maior presença naquela região.

Além do NRP *Corte Real*, integraram o SNMG1, no decurso dos seis meses da missão, a fragata canadiana *HMCS Toronto*, a fragata belga *BNS Leopold I* (Fig. 5) e o reabastecedor francês *FS Somme*.



Fig. 5 - HMCS Toronto, BNS Leopold I e NRP Corte Real

MEDIDAS ANTI-COVID

A missão, que terminou a 18 de janeiro com a passagem do teste-munho ao Canadá, foi particularmente complexa e desafiante devido ao risco da COVID19, tendo o comando português decorrido durante a fase mais crítica, a nível mundial, da pandemia.

Desde o início da pandemia, em março de 2020, que foi possível estabelecer, pela primeira vez no SNMG1, um espaço “COVID Free”. Consistiu na elaboração e implementação de uma matriz de risco,



Fig. 6 - Visita do VALM Blount, COM MARCOM

desenhada para fornecer orientação (*guidance*) aos Comandantes (a saúde das guarnições é uma responsabilidade nacional, cada país *de per si*), para a implementação de medidas de mitigação e prevenção, sempre em conformidade com as regras das nações anfitriãs (*host nation*) cujos portos se praticavam / visitavam.

As medidas adotadas visaram manter a capacidade operacional da força, sem descurar a componente moral e de bem-estar das guarnições. Havia que atingir um ponto de equilíbrio entre as Medidas de Proteção da Saúde da Força, a adotar em conformidade com a Orientação do Comando Marítimo da NATO (MARCOM), os regulamentos nacionais das nações contribuintes do SNMG1, e a necessidade de realização de tarefas essenciais para a missão, como as atividades de comunicação estratégica, as tarefas operacionais e as necessidades de recreação das guarnições durante as visitas aos portos.

CONCLUSÕES

Apesar das limitações inerentes a um ambiente COVID-19, o SNMG1 manteve-se sempre pronto e capaz de conduzir missões em toda a área de operações.

O COMSNMG1 e o NRP *Corte-Real* tiveram ainda o privilégio de receber a bordo altos representantes diplomáticos e militares portugueses durante as visitas à Finlândia e à Bélgica e, já no final da missão, do Comandante do MARCOM, o VALM Keith Blount. Todos agradeceram e reconheceram o empenhamento dos homens e mulheres do SNMG1, referindo a missão como um exemplo de sucesso e de resiliência, em tempos de pandemia.

Foi desta forma, e na muito relevante função de comando de uma Força internacional, que Portugal, fazendo uso das competências que são reconhecidas à Marinha e aos seus militares, reafirmou a sua importância no seio da Aliança Atlântica, contribuindo decisivamente para garantir a segurança, o modo de vida e o bem-estar tanto dos nossos cidadãos como dos das nações aliadas.

No “fecho de contas” foram contabilizados 172 dias de missão, 13.140 milhas náuticas percorridas e visitados sete países Aliados (Noruega, Letónia, Lituânia, Bélgica, Reino Unido, França e Portugal) e um país parceiro da NATO (Finlândia).



Colaboração do ESTADO-MAIOR DO COMSNMG1

Notas

¹ *Review of maritime transport 2018* (UNCTAD)

² O Mar do Norte situa-se entre três pontos de estrangulamento das comunicações marítimas (*choke points*): o Estreito da Dinamarca, o Canal da Mancha e o Mar da Noruega.

A esquadra russa do Báltico tem de transitar pelo Mar do Norte para alcançar o Atlântico; a Esquadra do Norte pode chegar ao Atlântico através do Greenland – Iceland – UK (GIUK) gap, mas em vez disso, opta frequentemente por passar pelo Mar do Norte; finalmente, os seis países que têm fronteira direta com o Mar do Norte são membros da NATO, colocando desafios no acesso da Rússia a mares não confinados.

³ Acrónimos, respetivamente, de *Anti Access* e *Area Denial*. A estratégia anti acesso e a estratégia de negação de área (*Anti access / Area denial*) visam inibir, respetivamente, o movimento militar de forças opositoras para um teatro de operações e negar a liberdade de ação de oponentes em áreas sob o nosso controlo. As capacidades do A2/AD podem ser defensivas, mas também podem ser utilizadas na condução ou no apoio a diferentes tipos de operações ofensivas.

⁴ O Mar Báltico é uma zona de importância vital, particularmente para a Rússia, pela necessidade de: proteger a área do enclave de Kaliningrado; garantir o acesso ao Atlântico; assegurar a abertura dos portos daquele mar para o seu comércio externo.

⁵ A missão de policiamento aéreo do Báltico é uma missão NATO, puramente defensiva, que visa contribuir para mitigar as restrições de defesa aérea dos países bálticos (Estónia, Letónia e Lituânia).

⁶ O termo “Task Group” (acrónimo TG) é utilizado para identificar um grupo temporário de forças, neste caso navais e aéreas, desenhado para um determinado fim ou tarefa.



NRP Almirante Gago Coutinho atracado em Porto Grande, ilha de S. Vicente

NRP ALMIRANTE GAGO COUTINHO

INICIATIVA MAR ABERTO 20.2

No âmbito da INICIATIVA MAR ABERTO, as missões tiveram início em 2008 e contextualizam-se na cooperação técnico-militar com os países da Comunidade dos Países da Língua Portuguesa (CPLP), materializando parte dos acordos de cooperação de defesa e fiscalização, vigilância conjunta, segurança marítima e atividades científicas.

O navio hidrográfico *Almirante Gago Coutinho* realizou mais uma dessas missões de cooperação bilateral, entre 31 de dezembro de 2020 e 13 de fevereiro de 2021, desenvolvendo um conjunto de atividades com a República de Cabo Verde, com especial enfoque nas capacidades científicas do navio.



MISSÃO A CABO VERDE

Nas missões Mar Aberto são desenvolvidas ações de presença, diplomacia naval e de cooperação de índole bilateral e multilateral, fomentando uma cultura de segurança marítima. No decorrer da campanha realizada pelo NRP *Almirante Gago Coutinho* na República de Cabo Verde, realizaram-se trabalhos científicos, ações de formação e treino e de transporte de material.

Quanto a trabalhos científicos, a missão teve os seguintes objetivos principais:

- Participação no projeto UNTleD – *Unlocking the mega Tsunami Deadlock: using the near-source impacts to constrain tsunami generation by volcanic flank collapses* – relativo ao estudo da geração de maremotos. Foi sondada a totalidade da ilha de Santiago, até à batimetria dos 50m.
- Levantamento hidrográfico (LH) em diversos pontos de Cabo Verde, tendo em vista a atualização do fólio cartográfico.

Esta ação incidiu sobremaneira no Porto Grande e a sua baía, no Mindelo, e em alguns dos montes submarinos deste arquipélago.

- Obtenção, adicional, de dados científicos de correntometria de oportunidade, tendo em vista contribuir para outros projetos [MELOA – *Multi-purpose/Multi-sensor Extra Light Oceanography Apparatus* – e *Global Drifter Program* (GDP) da NOAA (*National Oceanic and Atmospheric Administration*).
- Embarque de um oficial da Guarda Costeira de Cabo Verde (GCCV), especializado em hidrografia, durante um determinado período da missão. Constituiu uma excelente oportunidade de formação no âmbito da hidrografia.
- Colheita de amostras de água superficial para análise de microplásticos, no âmbito do projeto Volta ao Mundo Sagres 2020-FA.

No que respeita a ações de formação e treino, foram realizadas palestras e treino combinado com a GCCV e a Guarda Nacional de Cabo Verde (GNCV), enquadradas no conceito de Cooperação no Domínio da Defesa (CDD).

PORTOS	LISBOA BNL	PORTO GRANDE CABO VERDE	⚓ PONTA DOS FLAMENGOS CABO VERDE	PORTO GRANDE CABO VERDE	⚓ PONTA DO LOBO CABO VERDE	PRAIA CABO VERDE	⚓ SESIMBRA	LISBOA BNL
CHEGADA	-	13 JAN	17 JAN	20 JAN	26 JAN	01 FEV	11 FEV	13 FEV
LARGADA	31 DEZ	16 JAN	18 JAN	21 JAN	27 JAN	03 FEV	13 FEV	-

Aproveitando a ida do navio a Cabo Verde, foram transportados até ao arquipélago inúmeros caixotes com material de apoio a instituições, público ou privadas, de Portugal e de Cabo Verde.

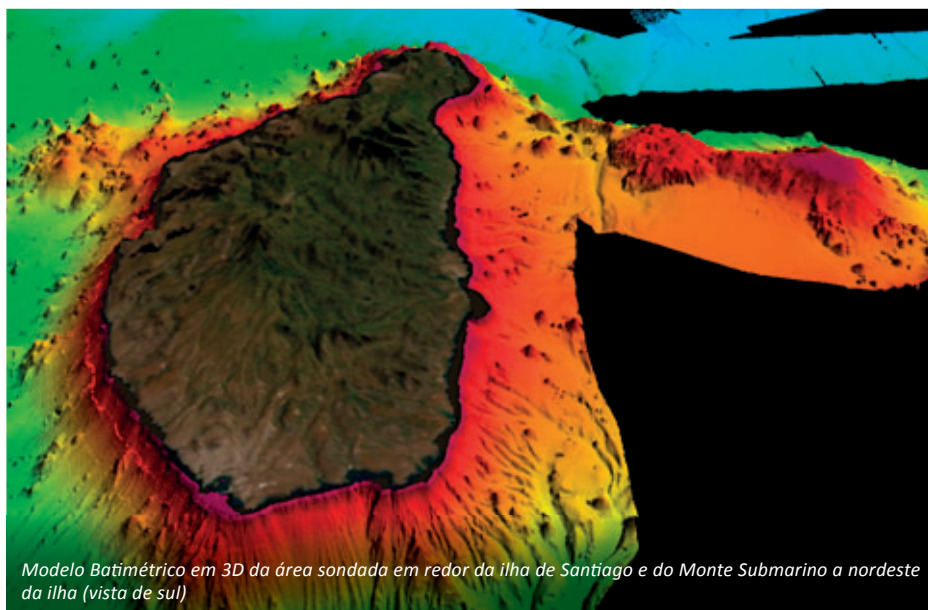
PROJETOS CIENTÍFICOS

O NRP *Almirante Gago Coutinho* é um navio hidro-oceanográfico, dispondo de significativa polivalência em sistemas científicos, destacando-se os sistemas sondadores multifeixe de grande resolução e o perfilador acústico de corrente. Como meios orgânicos, dispõe de uma lancha hidrográfica, também ela capacitada com um sistema sondador multifeixe de grande resolução, e de um bote com sistema de feixe simples; estes meios projetáveis possibilitam a capacidade de sondagem até praticamente ao areal.

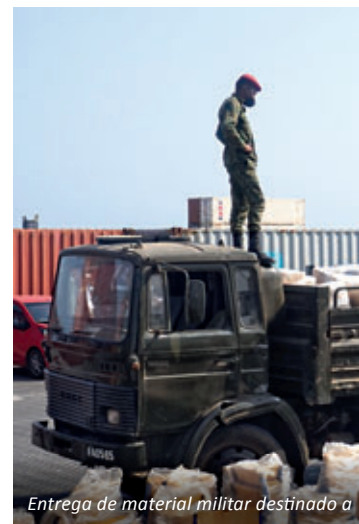
Após largar da Base Naval de Lisboa (BNL) a 31 de dezembro e durante a navegação até ao Arquipélago de Cabo Verde, foram efetuados LH de oportunidade pelo navio; lançadas boias derivantes no âmbito da cooperação com o GDP da NOAA; e realizadas colheitas de amostras de água superficial para análise de microplásticos.

O programa GDP pertence ao Sistema Global de Observação do Oceano (*Global Ocean Observing System – GOOS*), que contempla já 1250 boias derivantes. Os dados das boias são adquiridos por satélite, processados e inseridos no Sistema de Telecomunicações Global (*Global Telecommunications System – GTS*), para distribuição e uso mundial. Os dados são usados para a monitorização e modelação dos oceanos e do clima, desenvolvimento científico e navegação.

Como referido anteriormente, deu-se continuação ao projeto UNTleD, que pretende estudar o impacto do maremoto que, originado pelo grande colapso do flanco leste da ilha do Fogo, atingiu a ilha de Santiago há cerca de 70 mil anos atrás. Com base nos depósitos (volumes) descobertos no fundo marinho, entre as ilhas do Fogo e de Santiago, bem como nos depósitos deixados pela onda do maremoto em zonas costeiras de Santiago, pretende-se modelar numericamente a geração e propagação de um possível maremoto e inundação da ilha de Santiago. Para essa modelação havia pois que efetuar o levantamento batimétrico do fundo marinho entre as ilhas, especialmente das zonas menos profundas, e caracterizar bem as evidências (volumes) encontradas. Este foi, sem dúvida, um trabalho importante realizado pelo navio hidrográfico português.



Ao longo da navegação no Arquipélago de Cabo Verde, foi efetuado o lançamento e monitorização de flutuadores derivantes WAVY, no âmbito do projeto MELOA. O Instituto Hidrográfico (IH) é parceiro no projeto MELOA – financiado pelo programa da União Europeia Horizonte 2020, que teve início em dezembro de 2017 e irá decorrer até fevereiro de 2021, visando desenvolver produtos inovadores como é o caso dos flutuadores derivantes WAVY. Através destes flutuadores, pretende-se garantir o estabelecimento de sistemas versáteis, de fácil lançamento, baixo nível de manutenção e baixo custo, para observação *in situ* (no local) nos ambientes marinhos, permitindo ocupar lacunas nas observações marinhas e incrementar a disponibilidade de dados deste tipo nas áreas costeiras e oceânicas.



LEVANTAMENTOS HIDROGRÁFICOS

O navio aproveitou a oportunidade de passagem nas águas do Arquipélago da Madeira, para a realização de LH em áreas de interesse da ilha de Porto Santo. A navegação e os trabalhos hidrográficos efetuados permitiram cumprir o isolamento profilático para toda a guarnição, antes de se iniciar o trânsito para Cabo Verde.

Aquando da entrada em águas arquipelágicas cabo-verdianas, o navio continuou a sondagem de oportunidade durante o trânsito; nos dias 10 a 12 de janeiro incidiu os trabalhos de sondagem em áreas previamente definidas como prioritárias pelo IH, designadamente nos montes submarinos existentes a nordeste da Ilha de Santiago.

O navio chegou a Porto Grande, na ilha de S. Vicente, a 13 de janeiro; este porto havia sido praticado anteriormente em outubro de 2016, também numa missão da Iniciativa Mar Aberto.

Durante a permanência do navio em S. Vicente, a equipa da Brigada Hidrográfica (BH) efetuou o LH portuário com recurso ao sistema sondador multifeixe (SMF). Em relação à Carta Náutica da zona (Porto Grande – Mindelo), ainda em vigor, foram: aumentada em 20% a área sondada na zona referida; efetuado o adensamento de sondagem junto ao cais; sondados dois *wrecks* não identifica-

dos na Carta; e constatado o desmantelamento de destroços anteriormente identificados.

Após a largada de Porto Grande, foram finalizados os LH a sul de S. Vicente, numa área com cerca de 41 milhas náuticas de extensão até ao Ilhéu Raso; a 21 de janeiro rumou-se à ilha de Santiago, para dar continuidade à sondagem.

Nessas três semanas de navegação, a guarnição contou com mais um elemento a bordo, um Oficial Hidrógrafo da GCCV, o que permitiu dar formação e treino na área de Hidrografia. O oficial cabo-verdiano acompanhou e integrou todas as tarefas realizadas pela equipa de hidrografia do navio; teve assim oportunidade de operar os equipamentos para a aquisição e processamento de dados multifeixe do navio, de participar no levantamento portuário



instituições e escolas de Cabo-Verde



Formação e treino de abordagem ao COI aos Fuzileiros de GCCV

em Mindelo, a bordo da embarcação de sondagem *Mergulhão*, e ainda de efetuar o LH nas Baías de S. Tomé e de S. Martinho (Ilha de Santiago), realizado pela equipa da BH com recurso ao sistema de feixe simples instalado no bote de sondagem.

No dia 26 de janeiro, enquanto se operava na costa oeste da Ilha de Santiago, a guarnição do NRP *Almirante Gago Coutinho* saudou a Marinha e o seu patrono na ocasião do 21.º aniversário do aumento do navio ao efetivo.

Dos LH efetuados ao longo de 11 dias a navegar ao largo da ilha de Santiago, destaque para: os levantamentos costeiros em torno de toda a ilha, para completude da cobertura até à batimétrica dos 50m; e a zona dos montes submarinos, a nordeste da ilha de Santiago e a sul da ilha do Maio, nos quais se verificou uma variação de profundidade entre os 37 e os 1000 metros.

O Oficial Hidrógrafo da GCCV desembarcou no porto da Praia, finalizando assim a sua participação nas tarefas realizadas pela equipa de hidrografia de bordo.

COOPERAÇÃO NO DOMÍNIO DA DEFESA DOAÇÃO DE MATERIAL

Durante a permanência no Mindelo, foram realizadas diversas atividades com as Forças Armadas de Cabo Verde, nomeadamente com a equipa de fuzileiros do Pelotão de Abordagem (PELBOARD) da GCCV e dos elementos da guarnição do navio patrulha *Guardião*, atividades estas condicionadas pela conjuntura atual da pandemia, seguindo todas as normas de segurança e saúde em vigor.

A equipa nacional de PELBOARD embarcada desenvolveu formação e treino com a congénere de Cabo Verde, destacando-se: o treino de condução de botes; a aproximação e abordagem a um COI (*Contact Of Interest*); e o treino de *rapel* no navio. A interação equipas do *Gago Coutinho* vs elementos do *Guardião* englobou ações de formação e treino na área da saúde, bem como palestras e treino na área da mecânica e limitação de avarias, com principal foco nas equipas de combate a incêndios.

Aquando da presença do navio nos portos da Praia (Ilha de Santiago) e de Porto Grande (Ilha de S. Vicente), foi efetuada a doação de material procedente de várias entidades e instituições Portuguesas, merecendo destaque:

- Material militar para os Fuzileiros das Forças Armadas de Cabo-Verde (FACV), nomeadamente 2 botes Zebro III com os respetivos motores e equipamento de mergulho;
- Equipamentos de proteção individual e material de cozinha remetidos pela Direção-Geral de Política e de Defesa Nacional (DGPDN) às FACV;

- Material para salas de aula de escolas distribuídas por todas as ilhas, enviado pela Rede Intermunicipal de Cooperação para o Desenvolvimento (RICD);
- Material diverso no âmbito Iniciativa “Camões”, proveniente da Fundação Calouste Gulbenkian; e
- Roupas, calçado e diversos artigos de solidariedade, remetidos pela Associação Pétalas d’Ideias.

A doação foi precedida de uma conferência de imprensa sobre a missão em curso, no Palácio do Governo; ambas as ações tiveram cobertura mediática.

A permanência no porto da Praia permitiu ainda desenvolver atividades de CDD com a República de Cabo Verde, através da formação e treino nas áreas da segurança marítima, facultada aos Fuzileiros da GNCV.

REGRESSO COM O SENTIMENTO DO DEVER CUMPRIDO

Após largar do porto da cidade da Praia, o navio iniciou a viagem de regresso a Lisboa. Com a chegada à Base Naval de Lisboa, o navio conclui a sua participação em mais uma missão na Iniciativa Mar Aberto, tendo contribuído para os compromissos internacionais assumidos por Portugal para com os países da CPLP.

Participaram nesta missão 52 militares; além da habitual guarnição, embarcaram: uma equipa técnica da Brigada Hidrográfica do IH; dois aspirantes a oficial da Escola Naval em estágio; uma equipa médica; uma equipa do Pelotão de Abordagem do Corpo de Fuzileiros; e uma equipa de mergulhadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores N.º 2. Comandou o NRP *Almirante Gago Coutinho* o CFR Calisto de Almeida.

De salientar a motivação e o profissionalismo da guarnição; cientes da importância dos trabalhos realizados pelo navio com os meios disponíveis, quer no âmbito da componente científica, quer na segurança cooperativa entre Portugal e Cabo Verde, contribuíram para o esforço integrado de obtenção de uma cultura de segurança marítima.

Ao longo dos 21 anos ao serviço da Marinha Portuguesa, o NRP *Almirante Gago Coutinho* muito tem contribuído para a caracterização e monitorização do meio marinho, contribuindo para a investigação e desenvolvimento, prestando diversos serviços e apoio à comunidade científica nacional e internacional. O navio escreve todos os dias o futuro de Portugal, expandindo e aprofundando a ciência, o conhecimento e a investigação do mar.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ALMIRANTE GAGO COUTINHO**



Atracado na Base Naval do Rio de Janeiro

Foto TEN M Miguel Dias Pinheiro

EMBARQUE PIONEIRO NO USCG CUTTER *STONE*

PARTE II

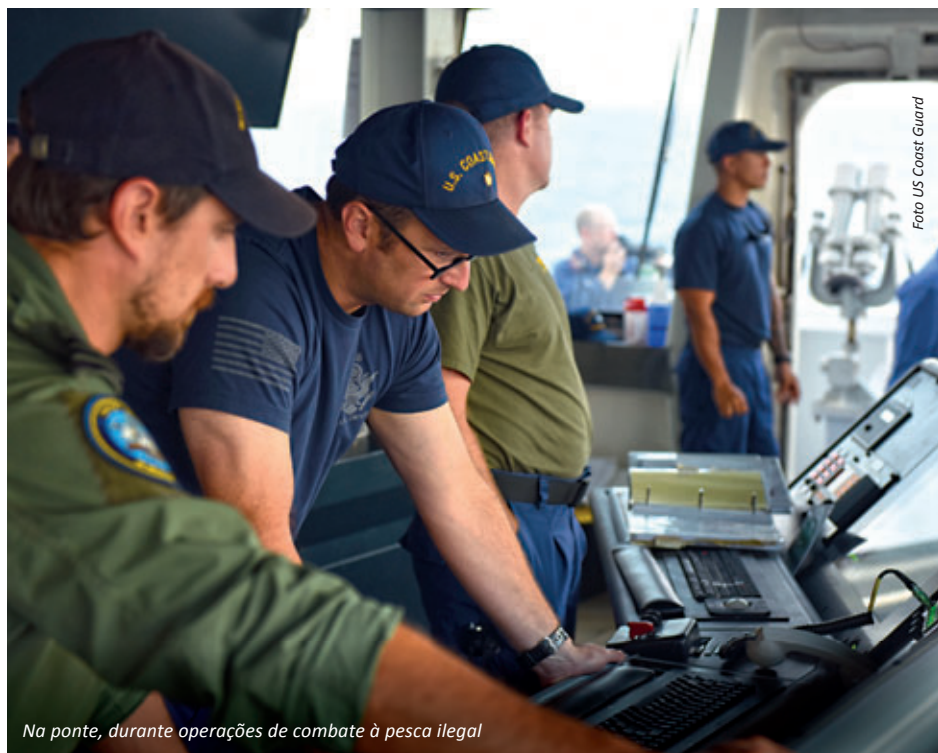
No âmbito da cooperação¹ entre a Marinha Portuguesa e a Guarda Costeira dos Estados Unidos, foi endereçado o convite para embarcar um oficial no United States Coast Guard Cutter *Stone*, na sua primeira navegação, ainda antes de ser considerado como meio naval operacional. Para o embarque foi nomeado o 1TEN Miguel Dias Pinheiro, da Esquadrilha de Helicópteros, que iria integrar a guarnição com as funções de observador e tradutor nas interações no Brasil.

CHEGADA E ROM

Ao aterrar em Gulfport (Estado do Mississippi), nos Estados Unidos, a 6 de Dezembro, fui recebido ainda no aeroporto pelo Comandante do navio, CAPT Adam B. Morrison, e pelo Oficial de Sistemas de Combate², que me transportaram diretamente para o navio, atracado nos estaleiros de Pascagoula (Mississippi).

Após uma breve visita ao *Stone*, fui alojado a bordo numa coberta de seis pessoas, onde, juntamente com outros dois oficiais e um *Petty Officer 3rd Class*³, todos externos ao navio, iria permanecer em regime de quase clausura nos quinze dias seguintes.

Por forma a garantir a segurança sanitária da guarnição durante a missão, foi estabelecido um período de restrição de movimento, ou ROM⁴, para todos, durante o qual os movimentos do pessoal foram fortemente limitados. Para além de ser interdita a saída de bordo, com muito poucas excepções motivadas exclusivamente por necessidades de trabalho, a guarnição ficou restringida aos seus alojamentos, só podendo sair por motivos de trabalho urgente, para a toma das refeições, organizadas por grupos e horários distintos, e para efectuar exercício físico, em local e horário reservado para cada alojamento. Para as refeições, as mesas



Na ponte, durante operações de combate à pesca ilegal

Foto US Coast Guard

PORTOS	Pascagoula	Guantanamo	Suape
CHEGADA	-	03 JAN	15 JAN
LARGADA	22 DEZ	05 JAN	17 JAN

foram equipadas com divisórias de acrílico, o que, fazendo lembrar a área de visitas de uma prisão, acabou por motivar algumas tiradas humorísticas. Após as refeições, cada militar higienizava o seu espaço; no exterior, organizado por alojamento, dispunha-se de um local designado, para aproveitar até 20 minutos de ar livre.

O ROM iniciou-se no dia 7 de Dezembro, com todos os elementos da guarnição a serem testados para Covid-19. Os que acusaram positivo, bem como os que haviam estado em contacto com eles, foram retirados para um hotel nas proximidades, onde permaneceram isolados até ao final do ROM, acompanhados pela equipa médica. Para ajudar a manter o moral do pessoal, todos os dias eram transmitidos pelo 1MC⁵ dois “programas de rádio”: o *Daily Dose of Dad Jokes*, pelo Comandante, e o *Daily Trivia Question*, a cargo do oficial de Operações. Este período terminou a 21 de Dezembro, após novo teste a toda a guarnição, permitindo garantir a largada do navio no dia seguinte sem qualquer caso de infeção por Covid a bordo.

Para além destas medidas, outras houve que se prolongaram durante a navegação, em especial as refeições por grupos e a utilização de máscaras N-95 por todos a bordo, apenas podendo ser retiradas no alojamento próprio, durante a prática de exercício físico, ou durante as refeições.

TREINO E CERTIFICAÇÃO

O navio largou do estaleiro na tarde de 22 de Dezembro, com uma equipa de treino a bordo. A primeira semana e meia foi passada numa área marítima designada, com terra à vista, sendo os primeiros dias dedicados a séries de treino assistido, especialmente focadas na actuação dos Oficiais de Quarto à Ponte e ao ECR⁶.

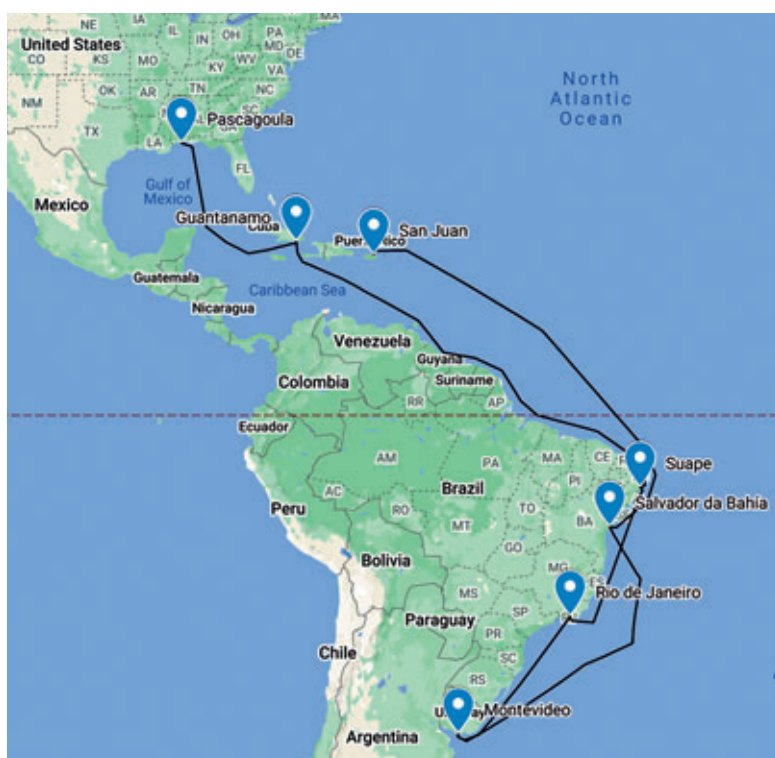
O Natal foi aí passado, com uma troca de presentes entre todos os elementos que quiseram participar. No entanto, uma



Eurocopter MH-65 Dolphin	Sikorsky MH-60T ⁸ Jayhawk
Operam em quaisquer condições meteo; certificados para voo noturno	
Helicóptero SAR com dois motores	
Peso máximo à decolagem – 4.300 kg	Peso máximo à decolagem – 9.927 Kg
Principal aeronave utilizada nos cutters da USCG dotados de convés de voo	
4 tripulantes – 2 pilotos, 1 mecânico de voo e 1 nadador recuperador	4 tripulantes – 2 pilotos e 2 especialistas em operações de voo
Máxima velocidade – 172 nós; tecto máximo 5.000 metros	Máxima velocidade – 177 nós; tecto máximo 1.670 metros
Alcance máximo – 290 milhas náuticas	Alcance máximo – 808 milhas náuticas
Velocidade de cruzeiro – 148 nós	Velocidade de cruzeiro – 139 nós
Dispõe dum Sistema computadorizado de gestão de voo; uma vez seleccionado pelo piloto, mantém o helicóptero estável e a pairar a 17 metros de altura sobre qualquer objeto. O Sistema também tem a opção de perfis de voo / busca automáticos, libertando a atenção do piloto para outras funções	
Embora guincho para as ações SAR seja o mesmo, o Dolphin não tem a capacidade de transporte de pessoas (até 6) do Jayhawk	

troca diferente – todos os presentes, embrulhados, estavam sobre uma mesa, e os participantes, ordenados aleatoriamente, podiam escolher entre tirar um presente do conjunto e abri-lo, ou “roubar” um que outro participante já tivesse aberto, sendo que cada presente apenas poderia trocar de mãos três vezes, ficando bloqueado a partir daí.

Os dias seguintes foram dedicados à aviação, com uma equipa do Centro de Treino de Aviação⁷ e um helicóptero MH-60 a voar para bordo, a fim de certificar o navio para operações de voo. Aqui tive a oportunidade de apoiar o navio, fruto da minha especialização e experiência neste tipo de operações. Terminada esta fase, a 29 de Dezembro, o navio ficou certificado, sendo a primeira vez que tal ocorreu na navegação inaugural de um navio desta classe. Foi assim possível embarcar, logo no dia 30, um helicóptero MH-65E e o correspondente Destacamento de Aviação.



Rio de Janeiro	Montevideo	Salvador	San Juan
20 JAN	25 JAN	10 FEV	18 FEV
22 JAN	27 JAN	11 FEV	-



Demonstração à Marinha do Brasil de técnicas de algemagem



Recolha do MH-65 no hangar

NAVEGAÇÃO I

Entrou-se em 2021 já a navegar rumo a Guantanamo (base naval dos EUA na ilha de Cuba), aproveitando a ocasião para efectuar um exercício de lançamento de pirotécnicos. No primeiro dia do ano houve também torneios de jogos de consola e de *Cor-nhole* (um jogo parecido com a nossa Malha).

A segunda tirada da navegação começou com algo que toda a guarnição esperava, mal saímos do porto – tendo passado o período necessário, e tendo os últimos elementos a embarcar testado negativo para Covid-19, foi possível largar, finalmente, as máscaras e guardar no paiol as divisórias nas mesas de refeições. Pela primeira vez foi possível, para todos, “descobrir” e conhecer as caras uns dos outros.

Ao terceiro dia de mar, o navio foi empenhado para interceptar uma lancha suspeita, reportada por um avião. Por forma a evitar a detecção, foram utilizadas as embarcações de bordo; embora se tenha conseguido deter a lancha, esta tentou fugir. O caso foi passado para outro *Cutter* da Guarda Costeira que operava nas proximidades; o caso acabou com a apreensão de cerca de uma tonelada de cocaína, com um valor aproximado de 27 milhões de dólares.

Já ao largo da República da Guiana, foram efectuados exercícios com a Guarda Costeira deste país, ao abrigo de um recente acordo bilateral de cooperação.

A 11 de Janeiro chegou um momento muito esperado e “temido” pela maioria da guarnição – das cerca de 140 pessoas a bordo, apenas duas dúzias haviam já cruzado o Equador, um dos marcos de qualquer marinheiro. Assim, cumpriram-se as tradicionais praxes, com a subida a bordo do Rei Neptuno e o “baptismo” dos que nunca haviam cruzado a linha. Para terminar, e com o navio a pairar, a guarnição foi autorizada a banhos de mar e “praia de aço”, com a única possibilidade de entrada na água a partir do convés de voo – um salto de seis metros de altura.

Ainda nesta tirada começaram as interacções com a Marinha do Brasil, com um exercício com o Navio Patrulha *Guaíba*, ao largo de Natal.

NAVEGAÇÃO II

Devido ao empenho inopinado para capturar a lancha de contrabando, foi necessário fazer escala no porto de Suape, por forma a reabastecer antes de continuar até ao Rio de Janeiro.

Aqui houve nova interacção com a Marinha do Brasil, com palestras pela USCG, onde servi não só como tradutor, mas também como “cobaia”. À saída do Rio, efectuaram-se exercícios com o Navio de Patrulha Oceânico *Amazonas*.

A missão continuou para Sul até Montevideo (Uruguai), interrogando alguns pescadores brasileiros até lá. Começou então o regresso para Norte, desta vez mais afastado da costa brasileira, com o objectivo de detectar navios em pesca ilegal, não regulamentada e não declarada – o que ocorreu por diversas vezes, tendo sido assinalados e denunciados às autoridades competentes. Ainda antes da entrada em Salvador da Baía, voltaram a realizar-se exercícios, desta vez com o Navio Patrulha *Guaratuba*.

A última tirada foi quase exclusivamente de navegação corrida, até San Juan de Porto Rico, onde desembarquei a 20 de Fevereiro.

Durante todo o período de navegação (que totalizou 1.171 horas), o navio manteve actividades de treino e formação próprios.

ENVOLVIMENTO E BALANÇO FINAL

Bem recebido, e desde logo integrado na guarnição do navio, participei nas várias actividades a bordo, desde as acções de treino realizadas, com especial relevo durante a certificação do navio para aviação, até aos momentos de lazer a bordo, sendo assim uma experiência única e enriquecedora a título pessoal.

Como intérprete, estive presente na maioria dos processos e actividades no Brasil, acabando por ser uma mais valia para o navio, facilitando a comunicação com os vários intervenientes, incluindo os agentes portuários e vários navios, promovendo desta forma o fortalecimento das relações da Marinha com a US Coast Guard, assim como auxiliando o reforçar de laços entre esta e a Marinha do Brasil.



Miguel Dias Pinheiro

1TEN M

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

Notas

¹ 2 oficiais da US Coast Guard embarcarão no NRP *Setúbal* no decurso da Iniciativa Mar Aberto 21.1.

² CSO – *Combat Systems Officer*.

³ *Petty Officer 3rd Class*, equivalente a Cabo.

⁴ ROM – *Restriction of Movement*.

⁵ Designação dada ao Equipamento de Transmissão de Ordens.

⁶ ECR – *Engine Control Room*.

⁷ ATC – *Aviation Training Centre*.

⁸ O prefixo M refere ser Multi-missão; o prefix H refere ser um Helicóptero; o sufixo T refere ser a versão da USCG. O Jayhawk é uma versão do UH-60 Blackhawk original. A US Navy usa a versão SH-60 Seahawk do mesmo helicóptero.

O PELOTÃO DE ABORDAGEM

PARTICIPAÇÃO NO SNMG1

A Proteção de Força, no âmbito da Segurança Marítima, contribui para a segurança dos navios da Marinha a navegar ou atracados em portos estrangeiros. No mar, materializa-se na execução de um conjunto de tarefas, incluindo o combate contra atividades ilícitas. A cargo do Corpo de Fuzileiros, esta tarefa é assegurado por equipas de abordagem do Batalhão de Fuzileiros Nº1 (BF1).

FORMAÇÃO E PREPARAÇÃO DAS EQUIPAS



O Pelotão de Abordagem (PELBOARD) foi criado em 1994, na estrutura do BF1, com a necessidade de guarnecer unidades navais com grupos de segurança especializados, seja no âmbito dos compromissos nacionais permanentes, da União Europeia e da NATO, ou em cooperação bilateral com outros países. Atualmente a sua estrutura orgânica prevê a constituição de 10 equipas de abordagem, comandadas por um oficial subalterno, num total de 52 militares.

A entrada no Pelotão de Abordagem é restrita a Fuzileiros, após requerimento para a frequência do Curso de Aperfeiçoamento em Abordagem. Com a duração de 30 dias uteis, nele são ministradas técnicas e procedimentos específicos para missões da abordagem, envolvendo ações cooperantes e não-cooperantes, proteção do navio, combate em espaços confinados e projeções com recurso a técnicas de inserção de superfície (bote e lanchar de assalto rápida), e rapel e *fast rope*, a partir de meios aéreos de asa rotativa.

A preparação destas equipas é orientada para um emprego muito específico, em conjunto e de forma integrada, envolvendo unidades navais e/ou respetivos helicópteros orgânicos, e com caráter eventual, as guarnições dos navios de superfície, garantindo as seguintes tarefas:

- segurança dos navios da Marinha;
- operações de combate à pirataria marítima;
- segurança das equipas em ações de vistoria e inspeção a bordo de navios e embarcações; e
- operações de combate à imigração ilegal.

Decorrente da crescente importância das ações de abordagem nas missões de interdição marítima, está em curso um processo de transformação do Pelotão de Abordagem em Companhia/Destacamento de Abordagem. Pretende-se, assim, aumentar a capacidade de planeamento, treino e adestramento das suas equipas em terra e garantir uma adequada estrutura de Comando e Controlo durante as ações de abordagem, integrando um oficial no controlo tático da missão. Esta necessidade surge do aumento da complexidade da utilização de diversos meios envolvidos em ações de abordagem e estruturas de comunicações inerentes, e é suportada pela doutrina NATO – Allied Maritime Interdiction Operations (ATP¹ 71(A)) – que identifica como requisito fundamental a existência de um oficial especialmente treinado para ações desta natureza.



PELBOARD EM AÇÃO

Duas equipas do PELBOARD participaram recentemente (no período de 6 de julho 2020 a 18 de janeiro de 2021), a bordo do NRP *Corte-Real* (navio

almirante), no *Standing NATO Maritime Group One* (SNMG1)².

A bordo, as equipas realizaram diversos treinos operacionais e séries de tiro:

- tiro de combate com armamento portátil orgânico;
- tiro de precisão com atirador designado;
- proteção de força contra ameaças assimétricas;
- “rappel”; e
- combate em espaços confinados.

Merece ainda referência:

- a participação numa ação de *cross-training* com militares da guarnição do HMCS *Toronto*, envolvendo treino a bordo dos dois navios; e
- a interação com um destacamento de helicópteros da Marinha Alemã (ver RA nº 558), que resultou na troca de experiências ao nível da execução de procedimentos técnicos e táticos.



Este embarque enquadra-se no domínio internacional e no apoio à ação externa do Estado no setor da Defesa, tendo em vista uma cooperação estruturada com Organizações Internacionais, nomeadamente através do emprego de Forças Nacionais Destacadas (FND) em ações militares no âmbito da segurança cooperativa e defesa coletiva no quadro da Aliança Atlântica (NATO).



Colaboração do **CORPO DE FUZILEIROS**

Notas

¹ Acrónimo de *Allied Tactical Publication*.

² O SNMG1 é um dos grupos navais permanentes da NATO, constituindo-se como uma das forças navais em maior estado de prontidão da Aliança Atlântica, apta a reagir de imediato a qualquer situação de crise ou conflito que possa surgir.

NOVO POSTO DE TREINO DE OPERAÇÃO DE SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES

Em 14 de janeiro de 2021, realizou-se a cerimônia de inauguração do Posto de Treino de Operação de Sistemas de Comunicações do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN), presidida pelo COMNAV, VALM Silvestre Correia.

Este Posto, com capacidade para realizar comunicações seguras – radiotelegrafia, fonia e *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS) – em todo o espectro de frequências de comunicações rádio em utilização na esquadra, assume-se como polo fundamental para o treino das unidades navais e, simultaneamente, como um apoio para a formação na área das comunicações.



PROJETO

A criação deste Posto resultou da ideia da alguns elementos da Equipa de Treino e Avaliação do CITAN (EACITAN), de dar “novo uso” aos equipamentos de comunicações do NRP *Jacinto Cândido*, o qual ia ser abatido ao efetivo. Pretendia-se, deste modo, edificar no CITAN um posto de comunicações que permitisse treinar os navios.

Acolhida a ideia, havia que identificar o espaço mais adequado para a localização do parque de antenas e da sala de equipamentos, que viria a ser transformado em área de segurança classe 1. Estavam assim lançadas as bases de um projeto de baixo custo e de grande valor acrescentado.

O projeto acabou por incorporar também equipamentos do NRP *Bérrio* e do NRP *Cisne*, navios também já abatidos; foi assim possível manter viva uma parte deles.

EXECUÇÃO

O projeto, desenvolveu-se ao longo de dois anos, com recurso a competências internas e de forma colaborativa com várias unidades: Comando Naval (CN) na aquisição de material, Direção de Navios (DN) e Esquadilha de Navios de Superfície (ENSUP) na supervisão técnica; Direção de Tecnologias de Informação e Comunicações (DITIC) e Direção de Infraestruturas (DI) na preparação das infraestruturas, sobretudo do parque de antenas; Base Naval de Lisboa (BNL) na construção e colocação de maciços para suporte das antenas; e Centro de Comunicações, de Dados e de Cifra da Marinha (CCDCM) no fornecimento, montagem e teste dos equipamentos criptográficos.

Prova como se podem atingir bons resultados com pouco investimento, contando com a vontade dos nossos militares e com as sinergias de diversas unidades.

NOVAS POSSIBILIDADES DE TREINO

O novo Posto é uma importante mais-valia em termos do Plano de Treino de Porto (PTP), já que possibilita: a realização de testes de comunicações no âmbito do treino planeado, nomeadamente dos equipamentos rádio e de GMDSS;



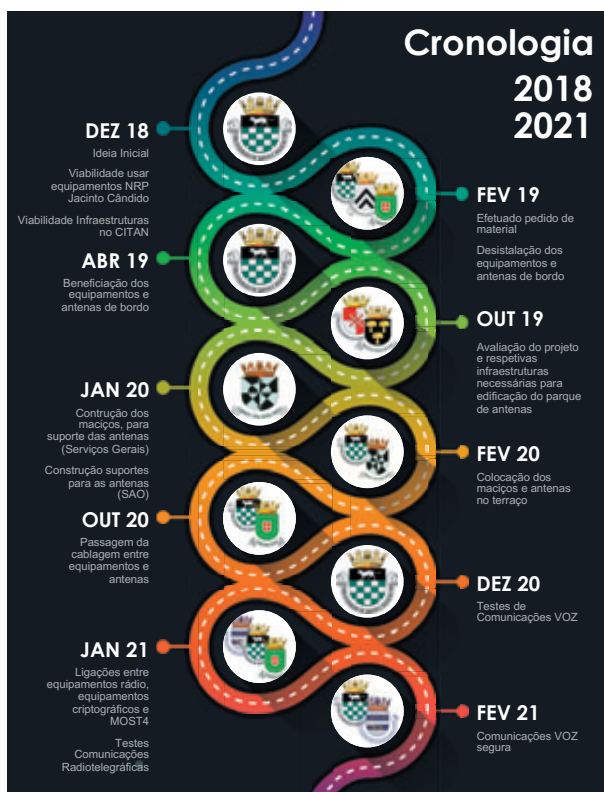
e o treino de operadores de unidades sem capacidades de comunicações radiotelegráficas navio-navio. Doravante a EACITAN terá um controlo efetivo do progresso de um largo conjunto de exercícios na área de comunicações e poderá atuar como *Officer Conducting the Serial* (OCS).

Estas capacidades ganham maior relevância quando, por diversas circunstâncias, ocorre uma diminuição no número de unidades navais disponíveis para realizar séries de comunicações radiotelegráficas navio-navio (por norma, com a participação de, pelo menos três unidades em simultâneo).

Os novos recursos poderão não só apoiar a atual formação, seja esta realizada pelo CITAN ou pela Escola de Tecnologias Navais (ETNA), mas também o futuro “Curso de Aperfeiçoamento de Supervisores de Comunicações e Adjuntos – ACP18”, que visa habilitar os formandos com os conhecimentos e competências necessárias de supervisão de comunicações a bordo das unidades navais.

A nova valência permite ainda ao CITAN dinamizar as equipas de comunicações da esquadra, estando-se já a promover o *Communications Challenge*, desafio esse lançado na reunião anual do PTP, em 15 de janeiro.

O CITAN, o CN, a ENSUP, a DN, a DITIC, a DI, a BNL e o CCDCM estão de parabéns, pois os velhinhos “rádios” CEG 2200 e TRX RF2301, entre outros equipamentos com dezenas de anos de uso, continuarão a servir a nossa Marinha com propósito renovado.



Colaboração do CITAN

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

ESTAMOS PRONTOS?

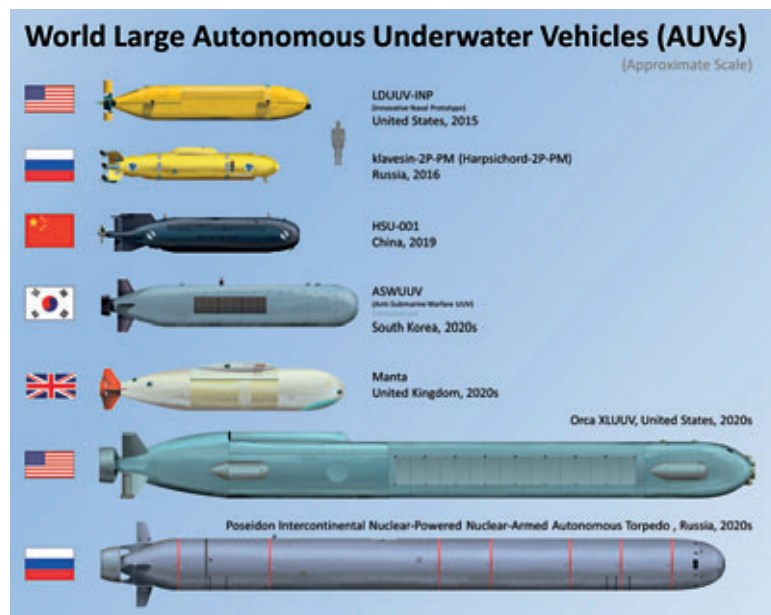
O impacto da Inteligência Artificial (IA), em termos civis, é equivalente ao da eletricidade há um século atrás. Em termos militares é descrito como o início da terceira revolução na arte da guerra, na sequência da invenção da pólvora e das armas nucleares. A IA é a tecnologia de âmbito geral mais importante da nossa era. Está entre as tecnologias com potencial para mudar, nos próximos anos, a face do poder no nosso mundo interligado. A revolução da IA vai criar mais disparidades entre Estados, porque irá gerar mais vitalidade económica e estratégica para quem a dominar primeiro. Já está a resultar em mudanças empolgantes nos negócios e quem não acompanhar esta evolução arrisca-se a ficar definitivamente para trás, tal como aconteceu na revolução industrial.

NOVA REVOLUÇÃO NOS ASSUNTOS MILITARES

No mundo militar, a China apresentou, em 20 de julho de 2017, um plano para se tornar o líder mundial em IA em 2030 (*Next Generation AI Development Plan*). Lembremo-nos bem do *show* que organizaram na altura, com mil *drones* a atuarem como um enxame coordenado. O Exército de Libertação do Povo tem um ambicioso plano de desenvolvimento de Forças Armadas de “classe mundial” até 2049, que prevê o desenvolvimento de sistemas de IA para substituir, total ou parcialmente, os comandantes operacionais humanos (digamos que, pelo menos, para atuarem como “oficiais de estado-maior digitais”, capazes de identificarem a intenção do inimigo, monitorizarem as operações e apresentarem opções inteligentes para as decisões a tomar).

Dos russos sabemos pouco, mas o presidente Vladimir Putin disse, em 2017 (dois meses depois do anúncio chinês), que o desenvolvimento da IA levanta “oportunidades colossais e, também, ameaças que são difíceis de prever por agora”. Advertiu ainda que “aquele que se tornar o líder neste domínio, governará o mundo”. Recorde-se que, na agenda de modernização da Defesa, de 2008, a Rússia previa a robotização de 30% do seu equipamento militar até 2025. O que é facto é que tem estado a dar grande atenção ao desenvolvimento de veículos semiautónomos e autónomos. Viktor Bonderev, presidente do Comité de Segurança e Defesa, afirmou em 2017 que “A IA vai ser capaz de substituir um soldado no campo de batalha e um piloto no *cockpit* de uma aeronave” e referiu ainda que “está perto o dia em que os veículos vão ter inteligência artificial”.

Os norte-americanos estão atentos. A Estratégia de Segurança Nacional revela essa consciência e o Departamento de Defesa criou o Centro Conjunto para a Inteligência Artificial, para tentar manter a liderança tecnológica neste domínio. O senador Ted Cruz resumiu, recentemente, a preocupação americana: “ceder a liderança no



São comuns as notícias sobre *drones* não tripulados inteligentes voadores, mas também os há, longe dos olhares mais atentos, no mar. O primeiro modelo da coluna, o americano “Echo Voyager”, tem um comprimento de 15,5 m mas pode ir até 26 m com módulos de carga adicionais. Tem uma autonomia de 6500 milhas / seis meses em missão. O Reino Unido, que não pretende ficar para trás, está a trabalhar no “Manta”. Os EUA já encomendaram 5 XLUV “Orca” à Boeing.

desenvolvimento tecnológico em IA para a China, Rússia e outros governos estrangeiros pode não só colocar os EUA numa desvantagem tecnológica, mas também ter graves implicações em termos de segurança nacional”.

REVOLUÇÃO NO NOSSO DIA-A-DIA

Na sociedade civil, as sondagens indicam que mais de um terço das grandes empresas norte-americanas afirmam ter uma estratégia para a IA. As empresas mais ativas neste domínio são as que dispõem de grandes volumes de dados, plataformas *online*, serviços financeiros, telecomunicações e retalho.

Na China os avanços são muitos e basta lembrar que, em 2015, a empresa chinesa Baidu criou um programa de IA capaz de ultrapassar os níveis humanos de reconhecimento da linguagem, feito que a Microsoft só viria a conseguir um ano mais tarde. Em 2016 e 2017, equipas chinesas ganharam o prémio internacional de “Reconhecimento Visual em Larga Escala”. Durante esta pandemia, já vimos estes sistemas na vigilância das cidades chinesas.



Visão da Rolls-Royce para um navio autónomo.



Submarinos autônomos chineses HSU-001.



Cão de guarda autônomo.

Quanto às empresas russas, não há nenhuma “startup” do domínio da IA no *top* das 100 melhores a nível mundial. Sabe-se que a Rússia está a desenvolver esforços para minimizar o atraso em relação a americanos e chineses através de uma estratégia nacional de IA que prevê, entre outras iniciativas, programas de ensino, estruturas de dados, infraestruturas e um sistema de regulação. Em março de 2018, o governo russo apresentou uma agenda de IA de 10 pontos que inclui, por exemplo, a criação de um Centro Nacional para a Inteligência Artificial. Criou também uma organização de pesquisa com os princípios equivalentes aos da americana DARPA, dedicada aos sistemas autônomos e à robótica.

O QUE É A IA?

Dito isto, afinal o que é IA? É muito comum dizer que a IA é a **simulação da inteligência humana em máquinas**, fazendo com que elas tenham a capacidade de aprender, raciocinar, deduzir, fazer previsões, etc. A inteligência artificial é, assim, a ciência que procura estudar e compreender o fenómeno da inteligência e **imitar o funcionamento do cérebro humano em computadores, mas não tem necessariamente de se parecer com uma mente humana**. Também é um ramo da engenharia, na medida em que procura construir instrumentos para apoiar a inteligência humana. Juntas, a ciência e a engenharia pretendem criar máquinas que realizem tarefas que, quando são realizadas por seres humanos, requerem inteligência.

A IA não se restringe à computação, alimenta-se também dos avanços feitos nas ciências da vida e nas ciências sociais. Quanto melhor compreendermos os mecanismos bioquímicos que subjazem às emoções, aos desejos e às escolhas dos seres humanos, melhores os computadores se tornarão a analisar o nosso comportamento, prevendo as nossas decisões e, assim, substituindo condutores, bancários, médicos, advogados, militares, etc.

QUAL O ESTADO DA ARTE?

Os maiores avanços em IA têm sido observados em duas vastas áreas: a **percepção** e a **cognição**. Na primeira categoria, os avanços mais práticos foram realizados na área da fala. O reconhecimento de voz ainda está longe da perfeição, mas já é usado por milhões de pessoas (quem não usa a *Siri*, a *Alexa*, ou o *Google Assistant*?). O reconhecimento de voz já é cerca de três vezes mais rápido do que digitar no teclado, com uma margem de erro inferior a 5%. O reconhecimento de voz, até em ambientes ruidosos, está praticamente igual ou até melhor do que o desempenho humano. O reconhecimento de imagens também melhorou imenso. Muitas aplicações, nomeadamente do *Facebook*, já são capazes de reconhecer amigos nas fotografias publicadas ou nas nossas galerias de imagens (para isso estão sempre a incentivar-nos para identificarmos os amigos). O

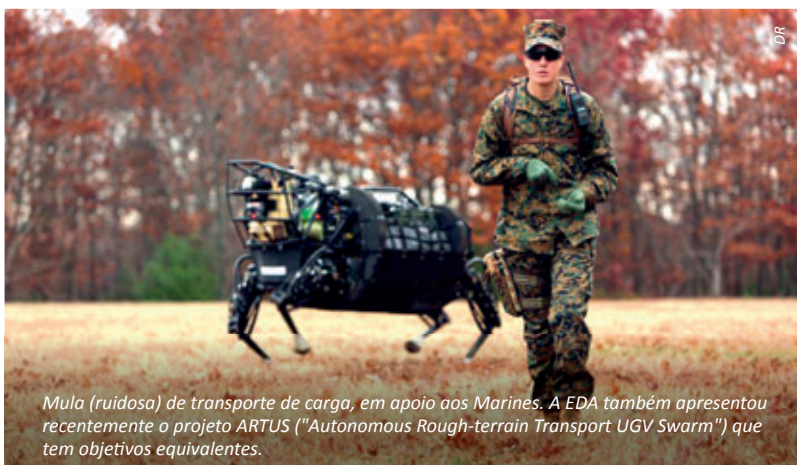
reconhecimento facial está a substituir os cartões das empresas nas entradas, saídas e processos de identificação. Podemos encontrar na *Internet* muitas aplicações para identificar animais e plantas pela fotografia que tiramos com o nosso *smartphone*.

Na segunda área, a da cognição e resolução de problemas, basta citar que as máquinas já venceram os melhores jogadores do mundo de xadrez, póquer e de *Go* (um jogo oriental). Há cada vez mais sistemas baseados em aprendizagem computacional (*machine learning*) para otimizar a eficiência de outros sistemas, para a deteção de ataques informáticos e para a localização de fraudes. Muitas empresas estão a recorrer à aprendizagem computacional para decidir que negócios devem realizar na bolsa e há, cada vez mais, bancos a tomar as decisões de concessão de crédito com base nesta ajuda. Os sistemas de aprendizagem computacional estão a substituir os algoritmos mais antigos, e o resultado é muito interessante, porque se passam a atingir resultados muito superiores. Já não há seres humanos capazes de tanta eficiência e eficácia.

APLICAÇÕES MILITARES

Muito por influência das séries televisivas e dos filmes, há a ideia de que os sistemas de IA podem ser materializados em *robots* autônomos, com múltiplos sensores, capazes de tomar decisões e atuarem em conformidade. Estamos a caminhar rapidamente nesse sentido e algum dia, no futuro, haverá essa materialização. Por enquanto, o impacto real da IA no mundo militar situa-se nas tarefas mais mundanas, maçadoras e monótonas realizadas em ambientes de baixa conflitualidade. Isto é o que transparece, porque há, naturalmente, muito secretismo neste domínio do conhecimento tecnológico. Sabe-se que a IA é, já, muito útil na identificação visual e acústica e na deteção e previsão de padrões e perfis de ameaças, mas do que se fala mesmo é da sua aplicabilidade na deteção de fraudes nos serviços de contratação, na antevisão de falhas de sistemas devido a problemas de manutenção ou no desenvolvimento de estratégias vencedoras em simulações de conflito. Estas aplicações podem funcionar como multiplicadores de força nas operações do dia-a-dia e na preparação para um conflito futuro.

Não é fácil edificar um sistema de IA militar, especialmente se for um sistema com armas letais, já que o sucesso do sistema depende, em muito, do volume de dados de treino. Ora a recolha e rotulagem de grandes volumes de dados (por exemplo as assinaturas acústicas de navios de superfície e submarinos) é informação secreta de cada Estado. Além disso, os sistemas de IA ainda são vulneráveis pelo seu tamanho (“problemas de dimensionalidade”) e pela forma como podem ser iludidos (“ingenuidade”). Treinar um sistema para reconhecer imagens de todos os possíveis sistemas de armas existentes envolveria milhares de categorias. Prevenir tentativas de



Mula (ruidosa) de transporte de carga, em apoio aos Marines. A EDA também apresentou recentemente o projeto ARTUS ("Autonomous Rough-terrain Transport UGV Swarm") que tem objetivos equivalentes.



Mini drone militar.

falsificação seria ainda mais difícil. Esses sistemas exigiriam uma enorme capacidade de computação, espaço e muito tempo dedicado a esses recursos.

Outra fraqueza simples dos sistemas de IA é a sua incapacidade multitarefa (a chamada IA Geral). Um ser humano é capaz de identificar um veículo inimigo, decidir sobre o sistema de armas a empregar, prever a sua trajetória e, em seguida, atacar o alvo. Este conjunto bastante simples de tarefas interligadas é, atualmente, muito pouco provável num sistema de IA. Tal não quer dizer que sejamos surpreendidos com tais capacidades nos próximos anos. Há já quem refira que a IA vai em breve permitir a **substituição do tão famoso ciclo OODA** (Observar, Orientar, Decidir, Atuar), de um operador de um sistema de armas, **por um ciclo mais concentrado com apenas RDA** (Reconhecer, Decidir, Atuar).

Olhando, por exemplo, para as fotografias dos novos submarinos chineses *XLUVs* (*Extra-Large Unmanned Underwater Vehicles*) e tendo em conta que as ondas eletromagnéticas têm pouca penetração na coluna de água, somos levados a deduzir que os *XLUVs* têm de ter muita inteligência para atuarem autonomamente no mar durante muitos dias ou meses.

OS SISTEMAS DE ARMAS LETAIS AUTÓNOMOS (LAWS)

Os **LAWS** são descritos como a **terceira revolução na guerra, após a pólvora e as armas nucleares**. São definidos como uma classe especial de armas que podem identificar, selecionar e atacar um alvo sem um controlo humano significativo. Há, naturalmente, quem esteja atento a esta evolução e tema os seus resultados. A *Human Rights Watch* que defende, por exemplo, a irradicação de todos os "robots mortíferos", estima que já existam cerca de 380 tipos diferentes de equipamentos militares, nomeadamente na China, Rússia, França, Israel, Reino Unido e EUA, a utilizarem sofisticados sistemas inteligentes mortíferos.

Os norte-americanos já utilizaram IA em sistemas de combate, nomeadamente no projeto Maven (aka¹ *Algorithmic Warfare Cross-Functional Team*) que usou algoritmos de IA para identificar alvos insurgentes no Iraque e na Síria. Estas notícias chegaram ao Congresso que quis saber mais sobre o assunto. Em resultado das preocupações dos congressistas, o orçamento da Defesa para IA teve um acréscimo significativo em 2020. Ao mesmo tempo, a Diretiva 3000.09 (sobre a "Autonomia em Sistemas de Armas") do Departamento de Defesa (DOD) obriga agora todos os sistemas, independentemente da sua classificação de segurança, a serem desenhados para permitirem, aos comandantes e operadores de sistemas, o exercício dos adequados níveis de julgamento humano sobre o uso da força. A grande questão ética da atualidade é precisamente se um AWS² pode decidir autonomamente matar um humano.

O FUTURO

Muito se tem ouvido falar das tecnologias que nasceram no mundo militar e que, depois, passaram a ter utilidade civil. São disso exemplo a tecnologia nuclear, o GPS e a *Internet*. Com a IA nasce um novo paradigma, já que há muitas empresas civis na vanguarda do conhecimento neste domínio. O DOD já reconheceu este novo paradigma, adaptando tecnologias civis para uso militar.

Os pilotos militares vão ser substituídos por operadores remotos. Americanos, russos e chineses, todos têm projetos de aeronaves não pilotadas para a próxima década. Segundo fonte do DOD, citada no documento "Artificial Intelligence and National Security" do Congresso, os militares dos EUA têm já 11 mil *drones* e os principais problemas são a falta de pessoal e de adequados sistemas para tratar e relacionar todos os dados recolhidos diariamente pelos sensores de alta definição.

Na Rolls-Royce trabalha-se no desenvolvimento de navios não tripulados (apesar de todas as dificuldades que se podem, facilmente, imaginar). Os submarinos não tripulados chineses, americanos e russos dão credibilidade às estratégias de informatização de todo o espectro do campo de batalha.

A Marinha Norte-Americana acaba de apresentar o seu plano de construção naval para os próximos 30 anos, dando prioridade crescente aos sistemas não tripulados, à autonomia e à conectividade drone-homem. Até 2026 esperam adquirir 12 Grandes Navios de Superfície Não Tripulados (LUSV), um Navio de Superfície Não Tripulado Médio (MUSV) e oito Navios Submarinos Extra-Grandes Não Tripulados (XLUVs).

Em terra, os exércitos também vão mudar, vão ser mais pequenos e mais tecnológicos. Há testes nos mais variados domínios e até não faltam exemplos de *robots* baseados em animais, e.g., cães de guarda, mulas de carga e enxames de abelhas mortíferas. Seguramente que com conhecimento de causa, o general Sir Nick Carter, CEMGFA do Reino Unido, afirmou a 11 de novembro de 2020 (Dia da Memória) no decurso duma entrevista à Sky News, que «... quem sabe se em 2030 o Reino Unido não terá um exército de 120 mil elementos, dos quais 30 mil podem ser robots».

E em 2030, como será nas Forças Armadas Portuguesas?



Dias Correia
CMG

<https://dc.ardico.pt>

Notas

¹ Acrónimo de *also known as*; em tradução livre, "também conhecidos por".

² *Autonomous Weapon Systems*.

GUERRA NO PACÍFICO

MAR DE CORAL

A IMPORTÂNCIA DA INTELLIGENCE

Entre 4 e 8 de maio de 1942, forças navais americanas e japonesas combateram aquela que ficou conhecida pela “Batalha do Mar de Coral”, a primeira batalha naval decidida exclusivamente pelo poder aéreo dos porta-aviões, sem que os navios chegassem a avistar-se. Os japoneses afundaram o porta-aviões *Lexington* e danificaram seriamente o *Yorktown*, tendo perdido apenas o porta-aviões ligeiro *Shoho*. O que à primeira vista parecia uma vitória japonesa, contudo, do ponto de vista estratégico, transformou-se numa vitória americana, pois os japoneses retiraram sem alcançar o objetivo principal, ou seja, a conquista da capital da Nova Guiné, Port Moresby.

A interceptação e análise das comunicações rádio inimigas pela estação de *Intelligence* em Pearl Harbor comprometeu o plano japonês, que consistia no envio de 3 porta-aviões e vários navios de transporte de tropas para o Mar de Coral, com o objetivo de atacar e tomar Port Moresby. Perante esta informação, Nimitz instruiu o CALM Franck-Jack Fletcher (1885-1973), comandante da Task Force 17 (*USS Yorktown*) e o CALM Aubrey Fitch (1883-1978), comandante da Task Force 11 (*USS Lexington*), para se dirigirem para o Mar de Coral, por forma a impedir a ocupação de Port Moresby. Embora a “Batalha do Mar de Coral”, não tenha resultado numa vitória táctica clara para qualquer dos lados, teve por mérito impedir o avanço das forças japonesas pela primeira vez desde o início do conflito.

ESTRATÉGIA JAPONESA VISANDO UMA PAZ NEGOCIADA

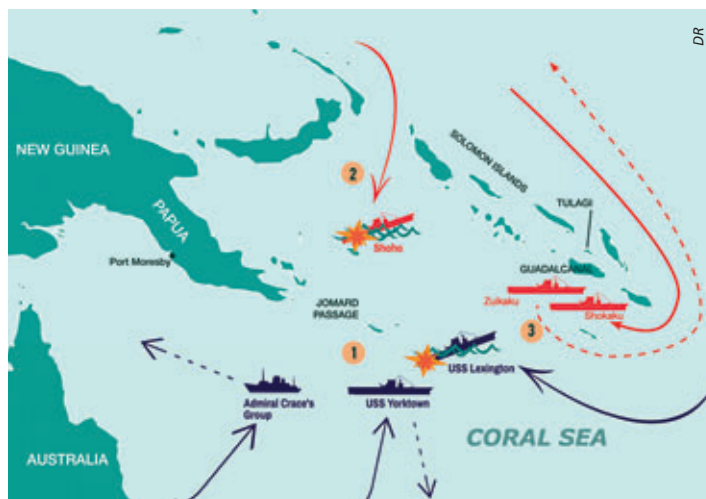
A sul do arquipélago das Ilhas Salomão e a leste da Austrália existe uma área marítima conhecida como Mar de Coral que, durante 4 dias no início de Maio de 1942, se tornou um dos mares mais importantes do planeta. O mundo estava em guerra e, nos últimos quatro meses, a marcha dos eventos tinha sido desastrosa para os Aliados. O Japão, já entrincheirado na Manchúria e na China, tinha espalhado o terror pelo Sudeste Asiático, estando agora a ameaçar o flanco sul com o objetivo de isolar a Austrália. Sem a plataforma logística australiana, os EUA ficariam com pouca margem de manobra estratégica para conter o avanço imperialista japonês.

A estratégia japonesa passava pela extensão do seu perímetro defensivo que começava a norte em Attu e Kiska, nas Ilhas Aleutas, vindo para sul por Wake, Marshall e Gilberts. A sul seguir-se-ia a ocupação da Nova Caledónia, das Fijiis e de Samoa, o que permitiria o isolamento da Austrália. Depois, expandir-se-ia para leste com a ocupação de Midway e eventualmente do Havai. Com o controlo de uma vasta área do Pacífico, os líderes japoneses alimentavam a esperança de uma paz negociada com os EUA. Em particular, Yamamoto sabia que esta era, senão a última, pelo menos uma oportunidade de ouro para limitar e vencer a guerra, pois o seu inimigo estava ainda a combater com navios da Grande Guerra, com equipamentos obsoletos, e as suas forças ainda não estavam adequadamente treinadas. Yamamoto sabia que não podia ficar à espera que o inimigo viesse até ele. Era ele quem tinha que ir atrás do inimigo, antes que a máquina industrial Americana começasse a produzir o material bélico que permitiria, não só compensar as perdas, mas também iniciar uma contra-ofensiva com recursos praticamente ilimitados.

EMPATE TÁTICO, VITÓRIA ESTRATÉGICA AMERICANA

O plano operacional japonês era complexo, exigindo a coordenação de cinco grupos principais: (1) uma força de ataque de porta-aviões; (2) um grupo de invasão de Tulagi; (3), um grupo de invasão de Port Moresby; (4) um grupo de apoio; (5) e um grupo de cobertura. Para agravar a situação, o comandante responsável pela coordenação desses grupos, o VALM Shigeyoshi Inouye (1889-1975) permaneceu em Rabaul, a centenas de quilómetros da zona da batalha, sem qualquer capacidade de acompanhar, em tempo real, o desenvolvimento dos eventos.

O plano americano, em contraste, era bastante simples. O objetivo operacional era repelir o ataque japonês e manter as abertas as linhas de comunicação marítima com a Austrália. Os dois porta-aviões americanos, o *Lexington* e o *Yorktown*, e os seus navios



- 1 a 6 de maio de 1942. Posicionamento da TF 44, resultante da junção das forças navais americanas e australianas (CALM Grace). Ataques aéreos sobre uma base japonesa em Tulagi.
- 7 de maio. Ataques aéreos aos escoltas da força de desembarque japonesa. Afundamento do *Shoho*.
- 8 de maio. Ataques aéreos aos porta-aviões de ambos os lados. O *Lexington* é afundado, os *Yorktown*, *Zuikaku* e *Shokaku* sofrem danos avultados.

de escolta e de apoio, tinham a tarefa primária de efetuar ataques às forças japonesas por forma a impedir o desembarque. Como tarefa secundária, deveriam afundar ou, pelo menos, pôr fora de combate, os porta-aviões japoneses, evitando, contudo, expor-se a riscos elevados.

As consequências do insucesso japonês foram relevantes. Em primeiro lugar, viram o seu movimento expansionista sofrer um revés. Em segundo lugar, ao não conseguir isolar a Austrália, permitiram que os Aliados pudessem utilizar este continente como base para as futuras operações ofensivas dirigidas a norte. Para além disso, os danos sofridos pelo *Shokaku* e a perda de aviões e pilotos do *Zuikaku*, impediram que estes dois importantes porta-aviões participassem, 4 semanas depois, na batalha de Midway, onde a sua presença poderia ter sido decisiva.



Piedade Vaz
CFR REF



MONITORIZAÇÃO DA CONDIÇÃO MILITAR¹

PARTE II – A questão da monitorização

Da análise da forma como a Condição Militar (CM) é monitorizada nas Forças Armadas (FFAA) de Espanha, França e Reino Unido² e das respostas de 132 oficiais portugueses do Quadro Permanente (QP) a um questionário, é possível inferir que existe uma grande divergência de perceções relativamente à CM e identificar as eventuais áreas de atuação prioritárias, e assim, reforçar a necessidade da existência de um mecanismo institucional de monitorização exclusiva da CM.

Criado um esboço inicial de mecanismo, posteriormente foi realizado um estudo de opinião (entrevistas) dirigido a 11 altos responsáveis e personalidades de renome da elite política e militar na área da Defesa Nacional (DN). Não obstante existirem diferenças de opinião, a grande maioria entende que, à semelhança das FFAA de Espanha, França e Reino Unido, deverá existir um órgão independente que, em nome do Estado, monitorize e avalie em exclusivo a CM.

ESPAÑHA

A *Ley Orgánica 9/2011, de derechos y deberes de los miembros de las Fuerzas Armadas*³, cria o *Observatorio de la vida militar* (OVM), cujo objetivo, competências, composição e modo de funcionamento se descrevem de seguida.

O OVM é um órgão colegial composto por nove personalidades de renome⁴, cujo objetivo principal é analisar as questões que afetam o exercício dos direitos fundamentais e liberdades dos militares das FFAA, por forma a promover ações que contribuam para uma melhor regulamentação da CM. Assim, o *Observatorio* deve pugnar por um adequado equilíbrio entre os deveres e os direitos dos militares, por forma a que as FFAA estejam sempre em condições de cumprir adequadamente as suas missões, constituindo-se, igualmente, como o órgão do Estado que, no contexto da CM, “cuida” dos militares (ver Tabela 1).

O *Observatorio* elabora anualmente um relatório que inclui a sua atividade ao longo do ano e os seus pareceres e recomendações. Os relatórios do OVM são apresentados às Comissões do Congresso dos Deputados e do Senado.

FRANÇA

O *Code de la Défense*⁵ dispõe no seu art.º L4111-1 que a CM exige permanentemente espírito de sacrifício, que pode chegar

Competências genéricas do OVM

Efetuar propostas relativas ao exercício dos direitos fundamentais e das liberdades
Elaborar relatórios e estudos sobre as condições de vida dos militares
Propor medidas que ajudem a conciliar a vida profissional, pessoal e familiar dos militares
Promover a adaptação do regime do pessoal militar às mudanças que ocorrem na sociedade, designadamente no serviço público
Analisar o impacto familiar decorrente da disponibilidade permanente dos militares, designadamente o que decorre da mobilidade geográfica e da participação em operações no exterior
Avaliar as necessidades de pessoal na reserva em serviço efetivo nas FFAA
Garantir proteção aos militares aposentados, nomeadamente em termos de direitos passivos e bem-estar
Analisar os relatórios e atas do Conselho do Pessoal das FFAA, nos quais constam as propostas ou sugestões das Associações socioprofissionais

Tabela 1

ao sacrifício supremo, disciplina, disponibilidade, lealdade e neutralidade. Refere igualmente que estes deveres deverão merecer o respeito dos cidadãos e a consideração da Nação e que, como tal, os militares deverão receber do Estado a devida compensação pelas restrições e exigências da vida nas FFAA.



Haut Comité D'Évaluation de La Condition Militaire

Fonte: www.defense.gouv.fr/portail/vous-et-la-defense/evaluation-de-la-condition-militaire

Assim, o *Haut Comité D'Évaluation de La Condition Militaire*⁶ (HCECM), que entrou em funcionamento em 2007, tem por missão informar o Presidente da República (PR) e o Parlamento sobre o ponto de situação e desenvolvimento da CM, nomeadamente as dimensões e fatores que a influenciam.

O *Code de la Défense* dedica sete artigos exclusivamente ao HCECM, que consiste num órgão colegial independente composto por nove personalidades⁷ que estuda todos os aspetos relativos à CM, o que se consubstancia num relatório temático anual no qual formula os seus pareceres e recomendações. Os relatórios são submetidos à apreciação do PR e do Parlamento, sendo divulgados publicamente.

De entre os temas dos relatórios anuais produzidos desde 2007, realçam-se os seguintes: remunerações dos militares (2012); perspetiva e evolução da condição militar (2015); a profissão militar na sociedade francesa (2017); e as condições de vida dos militares e das suas famílias nos diferentes locais de colocação dos militares (2018).

O HCECM realiza as suas observações através de: audiências com altos responsáveis da DN, das FFAA e da Administração Central; visitas a unidades e debates/entrevistas com militares; imersão em unidades operacionais; estudo de relatórios, documentos legislativos, regulamentos e estatísticas; e análise comparativa das condições oferecidas pelo Estado aos militares em comparação com o serviço público, setor privado e FFAA de países aliados e amigos.

REINO UNIDO

O *Armed Forces' Pay Review Body*⁸ (AFPRB) foi criado em 1971 como órgão de assessoria independente para aconselhamento do Primeiro-Ministro (PM) e do Secretário de Estado da Defesa sobre as remunerações e encargos dos membros das FFAA, tendo na sua composição sete personalidades⁹.

Os relatórios anuais e respetivas recomendações (ver Tabela 2) incluem igualmente informação relevante sobre as FFAA e a especificidade da profissão militar, designadamente: necessidades de recrutamento; medidas de retenção e de motivação por forma a assegurar a existência de efetivos capazes e qualificados nas FFAA; e proposta de orçamento de Estado para a DN.

O AFPRB tem como principal propósito aconselhar o PM relativamente às remunerações, abonos e outros encargos com os militares, considerando a comparação de salários com várias

profissões da vida civil e a análise estatística de todos os custos que os militares têm de suportar (v.g., alimentação, transportes, habitação ou estacionamento), podendo igualmente, nos seus relatórios e recomendações, incluir os assuntos que considere adequado submeter à apreciação do Governo.

Principais conteúdos dos relatórios anuais do AFPRB
Proposta de remunerações e abonos dos militares para o ano seguinte
Comparação de vencimentos, nomeadamente com os médicos, enfermeiros, professores e polícias.
Motivação e moral
Horas de serviço diário/semanal/mensal dos militares
Condições de trabalho
Condições dadas aos militares em comissão fora das suas áreas de residência
Bem-estar e outros incentivos
Alojamento para militares e famílias (durante as comissões de serviço e em lazer)
Alimentação

Tabela 2

SÍNTESE DAS RESPOSTAS AO QUESTIONÁRIO

Foi elaborado um questionário¹⁰, o qual foi submetido aos docentes e discentes do IUM, todos oficiais de patente 1TEN/CAP a CMG/COR. Da análise das 132 respostas pode-se concluir que:

- Existe uma grande divergência de perceções, conhecimentos e preocupações relativamente à CM, incluindo algum desconhecimento sobre a justificação das compressões de direitos aos militares, o que poderá ter repercussões na operacionalidade e eficácia das FFAA e reforça a necessidade da existência de um mecanismo institucional de monitorização exclusiva da CM;
- É possível identificar as eventuais áreas de atuação que um organismo de monitorização da CM poderá considerar como prioritárias, designadamente as relacionadas com o reverter da gradual deterioração da imagem das FFAA perante a sociedade ao longo dos últimos anos.

No Quadro seguinte são apresentados os principais resultados do questionário nas dimensões jurídica, funcional e socioprofissional.

Dimensão jurídica	
Destaques	% RESPOSTAS
A responsabilidade de “acompanhar e cuidar” da CM é do Ministro da Defesa Nacional (MDN)	28,2%
A responsabilidade de “acompanhar e cuidar” da CM é dos chefes militares	27,5%
Ninguém tem a responsabilidade de “acompanhar e cuidar” da CM	11%
Em Portugal também deveria existir um órgão que monitorize em exclusivo a CM	86%
Dimensão funcional	
Destaques	% RESPOSTAS
Tem uma autoestima “muito má” ou “má” em ser militar	29%
Sem prejuízo do Suplemento de Condição Militar (SCM), as horas de trabalho deverão ser contabilizadas e remuneradas quando ultrapassarem um determinado valor	61%
“Concorda totalmente” ou “concorda” que os valores e ética dos militares estão cada vez mais próximos dos demais cidadãos	53%
Dimensão socioprofissional	
Destaques	% RESPOSTAS
Em termos de qualidade de vida, as duas principais prioridades são, respetivamente, a “conciliação entre a vida militar e familiar” e “os incentivos para a mobilidade geográfica e suplemento de residência”	-
A qualidade de saúde hospitalar providenciado pelo Hospital das Forças Armadas (HFAR) é “muito pior” ou “pior” que a providenciada quando existiam os hospitais dos ramos	67%
A imagem das FFAA em Portugal “piorou muito” ou “piorou” nos últimos cinco anos	69%

Quadro 1

PROPOSTA DE MECANISMO DE MONITORIZAÇÃO DA CM NAS FFAA

Tendo por base a forma como a CM é monitorizada nas FFAA de Espanha, França e Reino Unido e as respostas ao inquérito por questionário, que além de evidenciarem eventuais áreas de atuação prioritárias e grande divergência de perceções relativamente à CM, o que reforça a necessidade de criar um mecanismo institucional de monitorização exclusiva da CM, estabeleceu-se um esboço inicial de modelo de mecanismo que se procurou consolidar através da realização de um estudo de opinião (entrevistas) dirigido a 11 altos responsáveis e personalidades de renome da elite política e militar na área da DN, entre os quais um Deputado de renome, atuais Chefes Militares, Chefe da Casa Militar da PR, Oficiais-Generais, um prestigiado Académico, Associações Socio-militares, entre outros.

A partir da ponderação e análise crítica de concordâncias das respostas, foi possível concluir que, não obstante existirem diferenças de opinião entre as personalidades e altas entidades pertencentes à elite política e militar da DN que participaram neste estudo de opinião, a grande maioria entende que, à semelhança das FFAA de Espanha, França e Reino Unido, deverá existir um órgão independente que, em nome do Estado, monitorize e avalie em exclusivo a CM.

Na sequência do suprarreferido, elaborou-se o modelo de mecanismo de monitorização da CM que se apresenta

na Figura 1 e a proposta genérica de mecanismo que consta no Quadro 2.

CONCLUSÕES

A CM é uma realidade social e juridicamente relevante que consagra a particular circunstância dos militares das FFAA ao colocá-los, exclusivamente, ao serviço da República e da comunidade nacional, pela qual, nos termos da Constituição¹¹ e da Lei, lhes são impostas restrições e deveres (que caracterizam essa condição), assim como beneficiam dos direitos que lhe são inerentes.

Espanha, França e Reino Unido já monitorizam a CM de forma independente e ao mais alto nível institucional do Estado, através de um órgão criado exclusivamente para o efeito.

Da análise do questionário supra mencionado, constata-se que, no nosso país existe uma grande divergência de perceções relativamente aos aspetos mais importantes que enformam a CM, o que vem reforçar a necessidade de se criar um mecanismo institucional de monitorização exclusiva da CM.

Na sequência do estudo de opinião, uma elite – 11 altos responsáveis e personalidades de renome da elite política e militar da DN – optou maioritariamente pela criação de um “Observatório” que monitorize em exclusivo a CM nas FFAA em Portugal, à semelhança do que ocorre nos três países suprarreferidos.

Esse Observatório de Condição Militar (OCM) deverá ser independente (nomeadamente da AR, Governo e FFAA), estar no mais alto patamar do Estado e ser constituído por um pequeno número de personalidades de elevado mérito e reconhecida idoneidade, de acordo com o modelo e mecanismo monitorização que se propõem, respetivamente, através da Figura 1 e do Quadro 2.

Este estudo, focado na criação de um OCM, contou com um relativamente reduzido universo de militares a quem foi submetido o questionário. Um estudo mais abrangente poderá levar a diferentes correlações e dados estatísticos relevantes quanto às perceções dos militares sobre a CM. Daí se recomendar o aprofundamento do estudo, alargando-o a todos os militares das FFAA.

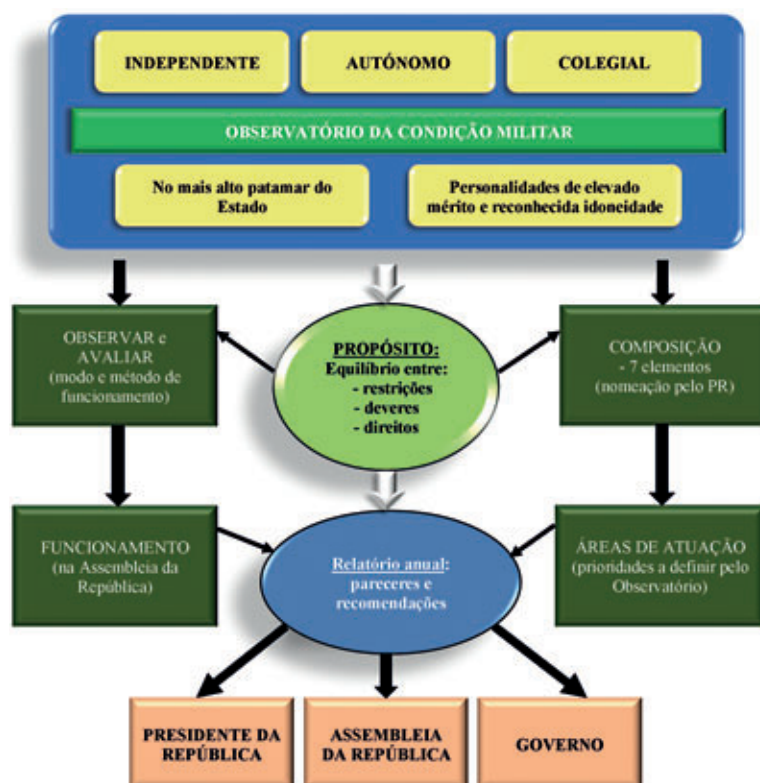


Figura 1 - Proposta de modelo de mecanismo de monitorização da Condição Militar

Designação do órgão	Observatório da CM (OCM)
Tipo	Independente, autónomo, colegial e consultivo, devendo estar no mais alto patamar do Estado
Propósito	Aconselhar a Assembleia da República (AR) e o Governo através da avaliação e monitorização da CM, a fim de assegurar o equilíbrio entre as restrições aos direitos fundamentais e especiais deveres e os direitos (contrapartidas) dos militares, devendo cuidar de todas as dimensões da CM e zelar pelo prestígio e reconhecimento do País pela especificidade da profissão militar
Atributos	Por forma a atingir o seu propósito, deve ter atribuições que lhe permitam obter informações e esclarecimentos do Governo, dos principais responsáveis na área da DN e dos ramos das FFAA e de militares, por forma a poder pronunciar-se, através de pareceres e recomendações, sobre todos os aspetos que enformam a CM. A sua ação não deve sobrepor-se ou colidir com as responsabilidades de órgãos ou entidades existentes
Competência	Deverá ter a competência para definir o modo de funcionamento e o método de observação e avaliação, bem como para elaborar os pareceres e recomendações que consubstanciam a avaliação
Composição	Sete personalidades de elevado mérito, reconhecida idoneidade e independência, todos nomeados pelo PR. Escolha a cargo de: – Dois membros (um deles o Presidente do OCM) pelo PR – Dois membros pela AR – Dois membros pelo Governo – Um membro pelo CEMGFA, ouvido o Conselho de Chefes de Estado-Maior A representatividade dos dois géneros deverá ser acautelada
Apoio	A cargo dum Secretariado permanente (composição a definir pelo órgão) chefiado por um oficial general a propor pelo CEMGFA e a nomear pelo MDN
Duração dos mandatos	Quatro anos, independentemente do calendário da legislatura
Modo de funcionamento	A definir pelo órgão, incluindo os mecanismos de ligação às Associações Socioprofissionais
Áreas de atuação	Três pilares da CM: restrições de direitos fundamentais; deveres especiais; e direitos (contrapartidas). Abrangem, portanto, todas as áreas que enformam a CM, com as prioridades a definir pelo OCM, entre as quais: adaptação da CM às mudanças na sociedade; condições de vida dos militares e da família militar; disponibilidade para o serviço; conciliação da vida profissional e familiar; mobilidade geográfica; bem-estar; condições de trabalho; e paridade remuneratória
Produto	Relatório anual, que incluirá: – os pareceres e recomendações que consubstanciam a avaliação; – análises de experiências comparadas (em Portugal e noutros países); – eventuais propostas de melhoria do regime jurídico; – ações de informação e esclarecimento da opinião pública; – a análise aprofundada de um tema escolhido anualmente. Deverá ser encaminhado para o PR, AR e Governo.
Local de funcionamento e apoio logístico, administrativo e financeiro	AR

Quadro 2 - Síntese da proposta de mecanismo de monitorização da CM



Foto Marinha

Só umas FFAA credíveis e disciplinadas serão o garante do cumprimento eficaz e eficientemente da respetiva missão constitucional e, para tal, o moral e a motivação dos seus militares são essenciais.

Adicionalmente, seria também relevante promover uma ampla discussão pública sobre a importância do Estado, ou seja, da sociedade, monitorizar, de forma institucional e independente, a CM nas FFAA, o que constituirá sempre um importante contributo para se encontrar o justo equilíbrio entre o interesse público expresso nas exigências e imposições da CM e os interesses dos militares reconhecidos nos especiais direitos que lhe estão legalmente consagrados. Tendo presente que as pessoas são o elemento mais valioso e determinante de qualquer organização, é a concretização daquele equilíbrio que permitirá ter umas FFAA motivadas, eficazes e que honram a Pátria que, por sua vez, deve contemplar os seus militares com os devidos e justos reconhecimento e dignidade.

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 (IUM), bem como do Artigo Científico publicado na Revista de Ciências Militares do IUM em novembro de 2020.

² As liberdades e os direitos alvo de intervenção legislativa restritiva ou limitadora são comuns às três ordens jurídicas e correspondem, praticamente, àqueles que a Constituição da República Portuguesa (CRP) e a Lei de Bases Gerais do Estatuto da Condição Militar (LBGECM) também elegem (*In Pimentel, A restrição de direitos aos militares das Forças Armadas*, p. 348, Lisboa, 2008.).

³ Ley Orgánica 9/2011, de 27 de julio (2011). Derechos y deberes de los miembros de las Fuerzas Armadas. Publicada no *Boletín Oficial del Estado* (BOE) n.º 180, de 28 de julho de 2011.

⁴ Cinco são eleitos pelo Congresso dos Deputados e quatro pelo Senado. A sua nomeação é feita por um período de cinco anos. O Presidente do OVM é eleito pelos seus membros.

⁵ Code de la défense. (s.d.). Ordonnance n.º 2019-1335, du 11 décembre 2019 [Página online]. Retirado de <https://www.legifrance.gouv.fr>. Código de Defesa (tradução livre do autor).

⁶ Haut Comité d'évaluation de la Condition Militaire. (s.d.). Gouvernement français [Página online]. Retirado de <https://www.defense.gouv.fr/portail/vous-et-la-defense/evaluation-de-la-condition-militaire/hcecm/actualites>.

⁷ Dois Conselheiros de Estado nomeados pelo PR (um preside); quatro membros propostos pelo Primeiro-Ministro (PM), o Diretor do Instituto Nacional de Estatística (equivalente em França); dois oficiais generais (sob proposta do MDN) e um secretário permanente (oficial general nomeado pelo MDN). São todos nomeados por Decreto do PR, a quem dá posse formalmente. A duração dos mandatos é de quatro anos.

⁸ Armed Forces's Pay Review Body. (s.d.). UK Government [Página online]. Retirado de <https://www.gov.uk/government/organisations/armed-forces-pay-review-body>.

⁹ O Presidente do AFPRB é uma individualidade de elevado prestígio e idoneidade nomeada pelo PM. Os restantes seis membros, entre os quais um oficial general, são selecionados através de concurso público.

¹⁰ Em janeiro de 2020.

¹¹ Lei Constitucional n.º 1/2005, de 12 de agosto (2005). Procede à sétima revisão constitucional da Constituição da República de 1976. Diário da República, 1.ª Série - A, 155, 4642-4686. Lisboa: Assembleia da República.

SALVAMENTOS NO MAR MEDITERRÂNEO

FILATELIA

A Marinha e a Autoridade Marítima Nacional associaram-se, mais uma vez, aos CTT – Correios de Portugal – para a criação de uma série especial de selos e etiquetas, alusiva aos salvamentos marítimos realizados nas missões de controlo da migração irregular no Mar Mediterrâneo.

CERIMÓNIA

A cerimónia de apresentação dos selos, presidida pelo CEMA/AMN, ALM Mendes Calado, decorreu no dia 16 de dezembro na Casa da Balança, nas Instalações Centrais da Marinha, contou com a presença do Diretor da Filatelia dos CTT, Dr. Raúl Moreira, do Diretor-geral da Autoridade Marítima e Comandante-geral da Polícia Marítima, VALM Sousa Pereira, do 2º Comandante-geral da GNR (instituição que também se associou a esta emissão filatélica), TGEN Pires da Silva, e de vários elementos operacionais das três instituições que estão envolvidas nestas missões realizadas no âmbito da agência europeia FRONTEX.

A série especial de selos pretende destacar “o importante contributo da Marinha, da Autoridade Marítima Nacional e da Guarda Nacional Republicana nestas missões no Mar Mediterrâneo, que contribuíram para o salvamento de milhares de vidas”, explicou, na ocasião, o Dr. Raúl Moreira.

O Diretor da Filatelia dos CTT agradeceu também, a todas as instituições, a colaboração na concretização desta edição “que muito agradou aos CTT pela oportunidade de relevar as importantes ações e missões dos portugueses, que contribuíram de forma decisiva para ajudar milhares de pessoas em situações muito difíceis”.



MISSÕES NO MEDITERRÂNEO

Desde 2006 que unidades do Dispositivo Naval têm vindo a participar em operações no Mediterrâneo Central e Ocidental, por períodos de um a vários meses, tendo como principais objetivos: colaborar na redução do fluxo de migração irregular; apoiar as operações de busca e salvamento marítimo; e contribuir para a identificação atempada de pessoas em situação particularmente vulnerável.

A Autoridade Marítima Nacional, através da Polícia Marítima, iniciou a sua participação em missões idênticas em 2014. Desde maio de 2017 que participa, ininterruptamente, com meios próprios, no controlo e vigilância das fronteiras marítimas gregas e externas da União Europeia, no combate ao crime transfronteiriço, no âmbito das funções de guarda costeira europeia. Desde 2014, a Polícia Marítima já salvou 7065 vidas.

O conjunto filatélico já se encontra em circulação e é composto por selos, etiquetas e uma pagela, onde constam informações sobre as missões da Marinha, da Autoridade Marítima Nacional e da Guarda Nacional Republicana, respetivamente. Os artigos estão disponíveis nos postos e lojas dos Correios e na página eletrónica dos CTT, em <https://www.ctt.pt/femce/category.jsp?shopCode=LOJV&categoryCode=5206>.



A QUESTÃO DA PASSAGEM INOFENSIVA

PARTE II

ABORDAGEM TAXATIVA OU EXEMPLIFICATIVA

A grande questão que se tem colocado quanto à caracterização jurídica da passagem relaciona-se com o âmbito normativo das situações reguladas no nº2 do artigo 19º, designadamente se os casos ali previstos são meramente exemplificativos ou, ao contrário, de cariz taxativo. Autores como Marques Guedes¹, Túlio Treves, Ronzitti e Lynce de Faria² defendem a doutrina do carácter exemplificativo, sendo que, por outro lado, alegam que o elenco é taxativo Carlos Piernas e Joaquim Zenha Rela. Optamos, claramente, pela primeira doutrina³, não apenas pelo contexto normativo do que se pretende e define no nº1 do preceito⁴, mas sobretudo pelo teor jurídico que se entendeu dar à alínea I), a qual é expressiva, ainda que não lhe dediquemos uma análise meramente literal⁵. Importa, contudo, pela relevância, atender ao debate teórico sobre esta questão.

A DOCTRINA DO CARÁCTER NÃO EXEMPLIFICATIVO

Parecerá que o conteúdo - claramente de sentido amplo - da alínea I), do nº2, do artigo 19º, aponta para o teor exemplificativo e parece, também, que a adopção de uma redacção taxativa esvaziaria de conteúdo o nº1 do preceito no qual está definido o conceito geral aplicável. Aduzem alguns autores, contudo, que o caso poderá não ter uma leitura tão simples. Desde logo porque a alínea I), defendem, só se articula com o nº1 do mesmo artigo se se *enveredar por uma tipologia delimitativa*, ou seja, os casos de passagem inofensiva podem ser ampliados, mas em sede de *analogia legis* que terá como referência os tipos previstos no nº2 do artigo 19º. A base de interpretação de outros casos terá que ser sempre encontrada nos tipos já previstos, numa lógica sistémica de aplicação da Convenção.

O artigo 19º demonstraria, assim, o propósito de afastar o recurso a outras normas de Direito Internacional para a concretização do conceito, admitindo-se aquela *analogia*, pese embora possam ser considerados outros casos de *ius passagei* especificamente considerados, como sejam situações de terrorismo em que os tripulantes ou os sequestradores - ou mesmo o Estado de bandeira do navio - nada tenham que ver com o Estado costeiro. A própria Convenção, adiante, mas na mesma Subsecção A, nos artigos 20º a 23º, consagra situações de passagem inofensiva, algumas das quais encerram regimes *autónomos* como resulta da redacção do artigo 20º sobre submarinos navegando à superfície⁶.

Os autores que defendem esta linha referem, como sustento da sua posição, que é decisivo o teor do nº4 do artigo 21º pelo qual os navios estrangeiros, exercendo o direito de passagem inofensiva, devem observar as leis e regulamentos do Estado costeiros internacionalmente publicitadas, relativas a matérias elencadas, que correspondem ao reduto da sua soberania e que deverão ser observadas para que a passagem seja considerada inofensiva. Acrescem a estas maté-

rias, as normais internacionais relacionadas com a *prevenção de abalroamentos no mar*. Aduzem, ainda, aqueles autores, que reforçam este seu entendimento as condições referidas nos artigos 27º e 28º, respectivamente, quanto ao exercício da jurisdição penal e civil, a bordo de um navio no mar territorial pelas autoridades do Estado costeiro.

ABORDAGEM SISTÉMICA. A TIPOLOGIA DELIMITATIVA

Autores há que, ponderadamente, entendem que nenhuma das duas posições defendem, por si, o real sentido do que se pretende com o normativo, devendo ser entendida como *delimitativa* porque somente tal qualificação pode tornar os elementos interpretativos *harmónicos* entre si. O pretender conseguir-se uma maior segurança jurídica - que está obviamente subjacente ao próprio conceito introduzido pela Convenção de 1982 - estará, na opinião daqueles, potencialmente em conflito com a tipologia exemplificativa do artigo 19º. De facto, assumindo-se um grau significativo de discricionariedade, poder-se-ia - dizem - questionar onde estaria o limite para a actuação dos Estados, inclusive porque, como tem sido analisado e verificado em variados casos, em situações de grande urgência de actuação das autoridades, o fenómeno da *segurança* tende a sobrepor-se ao princípio da *liberdade*, elemento de análise que não pode ser descurado quando estão em causa poderes soberanos.

Por outro lado, a tipologia taxativa chocará com o enquadramento sistemático que é dado pelo nº2 do artigo 19º, pois não se entenderia a utilidade da referência autónoma do nº1 quanto aos valores a proteger. A referida alínea I) implica directamente com o sentido da tipologia delimitativa, porque permite a ampliação dos casos de passagem não inofensiva, mas nos termos da *analogia legis* dos tipos previamente estabelecidos, e que representarão actividades que não estão directamente relacionadas com a passagem, como se depreende do termo "*outra*"; bastaria, neste contexto, atentar na amplitude de interpretação que poderia ser assumida defendendo-se o vocábulo *outra* até às últimas consequências⁷.

A QUESTÃO DO ARTIGO 19º E OS DIREITOS DE REGULAMENTAÇÃO PREVISTOS NOS ARTIGOS 21º A 25º

Pela sua relevância, importa, ainda, aferir a relação jurídica entre o preceituado no artigo 19º e o âmbito que se retira dos artigos 21º e seguintes, também eles incluídos na Parte II⁸. O quadro jurídico estabelecido no nº2 do artigo 19º é impositivo, no sentido em que tipifica as situações *não inofensivas*, que permitem, no quadro das medidas previstas na lei, uma atuação e execução imediata por parte do Estado costeiro. As normas dos artigos 21º e 23º permitem estender a aplicação do seu direito interno à navegação no mar territorial sobre aquelas ou outras matérias nos termos do Direito internacional, sendo significativa, por exemplo, a forma como o legis-



lador de Montego Bay, redigiu, precisamente, o nº4, do seu artigo 21º. Ora, à partida, parecerá haver necessidade de conjugação entre algumas das alíneas do nº2, do artigo 19º - atente-se nas alíneas g) a k) - com o disposto no artigo 21º, mas os preceitos distinguem-se desde logo pelo facto deste último estabelecer o quadro normativo que os Estados *podem* adoptar para regular as matérias identificadas¹⁰, não tendo a exequibilidade imediata do artigo 19º.

Alguns autores tendem a ver neste âmbito regulador do artigo 21º uma diferente natureza da jurisdição exercida no Mar Territorial, porquanto as situações do artigo 19º interferem, directamente, com os conceitos de paz, boa ordem e segurança, sendo por isso violadoras da soberania. E, neste âmbito, a acção defensiva do Estado pode ser mais efectiva e contundente, podendo até legitimar-se por via do próprio conceito de legítima defesa internacional¹¹, porque o conceito de passagem é restrito ao espaço territorial¹².

Sendo o preceito regulador dos *deveres* do Estado costeiro, o artigo 24º impõe que - na aplicação de quaisquer leis e regulamentos - não devem ser colocadas dificuldades ao exercício da passagem, o que concede ao Estado costeiro o compromisso evidente com os princípios de justiça, da igualdade de direitos e da não discriminação. Isso resulta específico da alínea a), pelo que se exige precaução no desenvolvimento das leis e regulamentos que tenham conexão com a passagem inofensiva, sendo o preceito determinante no sentido de não poder existir regulamentação que, na prática, *negue* ou *difículte* o *ius passagii*¹³.

A regulamentação a adoptar pelo Estado costeiro pode estabelecer normas que sejam dissuasoras da passagem que seja tida, à luz do artigo 19º, como sendo de carácter *ofensivo*, salvaguardando-se obviamente a sua prévia publicação, como estatui o nº3, do artigo 21º. Na avaliação de um *incidente comum* ocorrido durante a passagem¹⁴, revela-se a total convergência de objectivos normativos dos artigos 21º e 24º, em complemento ao artigo 19º, na salvaguarda da boa ordem e da segurança, se estiver em causa, por exemplo, o acesso de navio estrangeiro a águas interiores ou a instalação portuária¹⁵. Um sucedâneo relevante das premissas aplicáveis à passagem, e sua não obstaculização, é o facto de, nos termos preceituados no nº1, do artigo 26º, da Convenção, não poderem ser impostas a navios estrangeiros taxas com a única fundamentação que estão em navegação pelo mar territorial¹⁶.



Dr. Luís da Costa Diogo
Director Jurídico da DGAM

Dr. Inês Alves
Mestre em Química
Cientista forense

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

Notas

¹ Como expressa em *Direito do Mar*, 1998.

² Consultar desenvolvimentos em “A Jurisdição e a delimitação dos espaços marítimos em Portugal”, de 2002.

³ Ver o que defendemos em *Direito Internacional do Mar e Temas de Direito Marítimo*.

⁴ Atente-se no quadro de princípios que a Convenção determina salvaguardar.

⁵ Lynce de Faria fala, a este propósito, em *norma em branco*, mas justificada no seu fim.

⁶ Sabendo-se, por exemplo, de há décadas, que o narcotráfico internacional realiza as suas operações criminosas utilizando submarinos privados.

⁷ Em casos-limite de actuação das autoridades costeiras, e em defesa da segurança do espaço territorial marítimo, percebe-se, de alguma forma que, nos limites da lei, toda a argumentação será válida para restringir a actuação de uma qualquer plataforma que constitua, de *per si*, uma ameaça ao *Coastal State*. São conhecidos vários casos ocorridos frente à costa nacional, como a situação do navio “DELTA JOY”, ocorrido às 4 milhas, frente a Cascais, no final dos anos noventa do século passado, no qual a Autoridade Marítima Local actuou com base numa qualificação de *passagem ofensiva* não estando, directamente, preenchida qualquer das matérias apontadas nas alíneas a) a k) do nº2 do artigo 19º, tendo-se utilizado, então, argumentação de base extensiva ao estipulado na alínea h) daquele preceito, devidamente conjugada com o estipulado no artigo 21º, nºs 1 e 4, da Convenção, e com o quadro normativo da Parte XII, sendo que a Convenção já tinha entrado em vigor para Portugal a 3 de Dezembro de 1997.

⁸ Referente ao Mar Territorial e à Zona Contígua.

⁹ “Os navios estrangeiros que exerçam o direito de passagem inofensiva pelo mar territorial deverão observar todas essas leis e regulamentos, bem como todas as normas internacionais geralmente aceites relacionadas com a prevenção de abaloamentos no mar”.

¹⁰ Segundo Lynce de Faria, à natureza de jurisdição do Estado costeiro que resulta dos seus poderes específicos de regulamentação - 21º a 23º - ter-se-á que atender ao artigo 27º, nº1, no que pode corresponder à diferente natureza de passagem não inofensiva regulada no artigo 19º. Sobre esta matéria, ver também o nosso artigo “*Mar Territorial, Parte 5 - A jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro*”, nº 12, da presente Coleção, de Novembro de 2017.

¹¹ Ver o que aprofundámos sobre o regime internacional da legítima defesa no Tomo I do *Manual de Direito Internacional*, 2020.

¹² A jurisdição material do *Coastal State* - tal como estatui nos artigos 21º a 23º -, por outro lado, pode estender-se a outros âmbitos como sejam a pesca, a poluição marítima, questões aduaneiras e fiscais, imigração ou mesmo investigação científica, as quais, se aferidas numa análise de potencial ameaça, podem também elas ser objecto de tratamento e intervenção nos termos do supramencionado nº2, do artigo 19º. Todas estas matérias, resultantes do exercício de certos direitos do Estado costeiro, são, como se verifica, respeitantes a direitos económicos e de protecção e preservação de recursos os quais, no limite, afectam os pressupostos de soberania e a forma como ela pode ser exercida.

¹³ A alínea b) do preceito - fazendo apelo ao conhecimento devido e específico, que terá que ser absolutamente imparcial atenta a necessidade de não discriminação de direito ou de facto, por acção ou omissão - é, actualmente, fundamental na relação económica global e no cumprimento estrito dos normativos de Direito internacional, designadamente o referido princípio de igualdade, bem como, no aplicável, da reciprocidade.

¹⁴ A qual, nos termos definidos no nº2 do artigo 18º, compreende o parar ou 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”.

¹⁵ Atento o nº3, do artigo 25º, é perceptível a possibilidade da suspensão temporária de navegação em determinadas áreas do mar territorial, salvaguardada a não discriminação, no cumprimento implícito da segurança, *inter alia*, o que é demonstração evidente dos absolutos pressupostos da soberania, paz, boa ordem e segurança em âmbito do mar territorial.

¹⁶ Podendo, contudo, ser cobradas taxas se o Estado intervir ou apoiar o navio, lhe prestar algum serviço ou tiver uma estrutura que seja activada por alguma necessidade efectiva resultante da navegação, salvaguardando-se uma vez mais o princípio da não discriminação.



APOIO NO ÂMBITO DA COVID-19

UM ANO DE EMPENHAMENTO

Após o aparecimento dos primeiros casos de covid-19 em Portugal, a Marinha ativou, em 12 de março de 2020, um Plano de Contingência para responder à pandemia. Desde essa altura, a Marinha tem vindo a contribuir de forma empenhada no apoio a solicitações externas, em coordenação com o Estado-Maior-General das Forças Armadas (EMGFA), garantindo, simultaneamente, a continuidade do cumprimento da sua missão. Nesse contexto, além do empenhamento de militares, militarizados e civis, têm sido disponibilizadas infraestruturas, meios e serviços.

Uma das primeiras ações internas foi a ativação, no Comando Naval (CN), do **Centro de Coordenação e Resposta Militar (CCRM)**, com a missão de coordenar o empenhamento das forças, meios e capacidades da Marinha em apoio ao Serviço Nacional de Saúde (SNS), às Forças e Serviços de Segurança e à Proteção Civil, articulando com o EMGFA e com o Estado-Maior da Armada no aplicável. Para cumprir este desiderato, o CN conta com um conjunto de militares exclusivamente dedicados, que recebem as necessidades de apoio e gerem os recursos humanos e materiais dos diversos setores da Marinha, correspondendo assim às diversas solicitações. Além disso, o CCRM dispõe de uma ferramenta concebida na Marinha, a plataforma **ÉLPIS**, que consiste num catálogo de bens, meios e capacidades, para apoio a entidades externas.

Em termos de infraestruturas, releva-se a edificação do Centro de Acolhimento para Isolamento Social de doentes com covid-19, em apoio ao SNS, e a Estrutura de Apoio da Retaguarda, em apoio às Administrações Regionais de Saúde do Alentejo e de Lisboa e Vale do Tejo. A par destas instalações, têm sido postos à disposição dos profissionais de saúde do Hospital Garcia de Orta, quartos duplos na Messe Residencial da BNL.

Noutro plano, foram constituídas equipas de sensibilização de higienização e limpeza, e equipas de desinfeção, que tiveram intervenção muito ativa nos distritos de Faro, Beja e Setúbal, correspondendo ao apoio solicitado pelo Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social.

Paralelamente, foram ministradas diversas ações de sensibilização e demonstração de procedimentos de práticas de segurança a bordo, a mestres e contramestres de embarcações de pesca, em apoio ao Ministério do Mar. Complementarmente, foram também efetuadas ações de sensibilização em estabelecimentos prisionais e centros educativos, sob a tutela do Ministério da Justiça.

Foi, ainda, dada resposta a várias solicitações temporárias da parte da Câmara Municipal de Lisboa, na distribuição diária de alimentos e de máscaras de proteção aos sem-abrigo. Além disso, foram disponibilizadas tendas de campanha, beliches, camas e colchões a diversas entidades civis, e foram empenhados meios de transporte na distribuição de diverso material pelo país.

Adicionalmente, foram empenhados 338 militares, distribuídos por 13 equipas, na realização de rastreios epidemiológicos

e de contactos com doentes com covid-19, em apoio ao Ministério da Saúde.

Relativamente ao apoio médico e sanitário, esta pandemia tem constituído um sério teste à resiliência do Sistema da Saúde Militar (SSM), em geral, e da Saúde Naval, em particular. No âmbito do SSM, o esforço solicitado esteve enquadrado por dois níveis de preocupação fundamentais: a manutenção da capacidade operacional; e a prestação de apoio à sociedade civil.

De forma sucinta, no que diz respeito à manutenção da capacidade operacional, a Marinha contribui com: o CMN, através do Gabinete de Apoio e Triagem Pré-Hospitalar covid-19 (**GAT-PH**) e da **Linha de Apoio CMN 24**, garantindo o apoio aos militares, militarizados e civis da Marinha, na triagem de sintomas, na testagem, no rastreio de contactos e no esclarecimento de dúvidas relativas à covid-19; a participação de Médicos Navais nas equipas conjuntas; e a criação de equipas de vacinação da Marinha, para apoio no âmbito do Plano de Vacinação do pessoal dos diferentes Ramos das Forças Armadas.

No que concerne à atividade desenvolvida pela Saúde Naval no apoio à sociedade civil, foi alocado pessoal de saúde a diferentes tipologias de missões, sendo de relevar a colaboração na atividade desenvolvida nos polos de Lisboa e do Porto do Hospital das Forças Armadas, dessa forma contribuindo para tornar possível o acolhimento e o tratamento de doentes do SNS, nas alturas mais preocupantes da pandemia. Além disso, pessoal de saúde da Marinha participou nas equipas clínicas de apoio ao Lar de Reguengos de Monsaraz e integrou as equipas do Serviço de Urgência de Cirurgia do Hospital de Beja.

Importa ainda salientar que foram chamados à efetividade de serviço Médicos, Farmacêuticos, Enfermeiros e Técnicos Superiores de Diagnóstico e Terapêutica, que deram o seu contributo neste relevante esforço coletivo.

Estes 365 dias foram um desafio, que a Marinha assumiu desde a primeira hora, mantendo-se coesa, serena, pronta e solidária no combate à covid-19 e honrando o compromisso de ajudar os portugueses quando mais precisam.



Colaboração do **ESTADO-MAIOR DA ARMADA**,
com o apoio do **COMANDO NAVAL**
e da **DIREÇÃO DE SAÚDE (SUPERINTENDÊNCIA DO PESSOAL)**



Apoio no âmbito da COVID-19

Um ano de empenhamento

600 Pessoas empenhadas diariamente
(Inclui pessoal em prontidão)

25 Profissionais de saúde alojados
(Messe Residencial do Alfeite)

70 Ações de limpeza e desinfecção
(Pousadas da Juventude | Estab. Prisionais | Unidades Marinha)

150 Pacientes COVID-19 acolhidos
(Estrutura de Apoio da Retaguarda e Centro de Acolhimento)

260 Ações de sensibilização
(Escolas | Portos de Pesca | Estab. Prisionais | Pousadas da Juventude | Lares de Idosos | Estab. Ensino Superior)

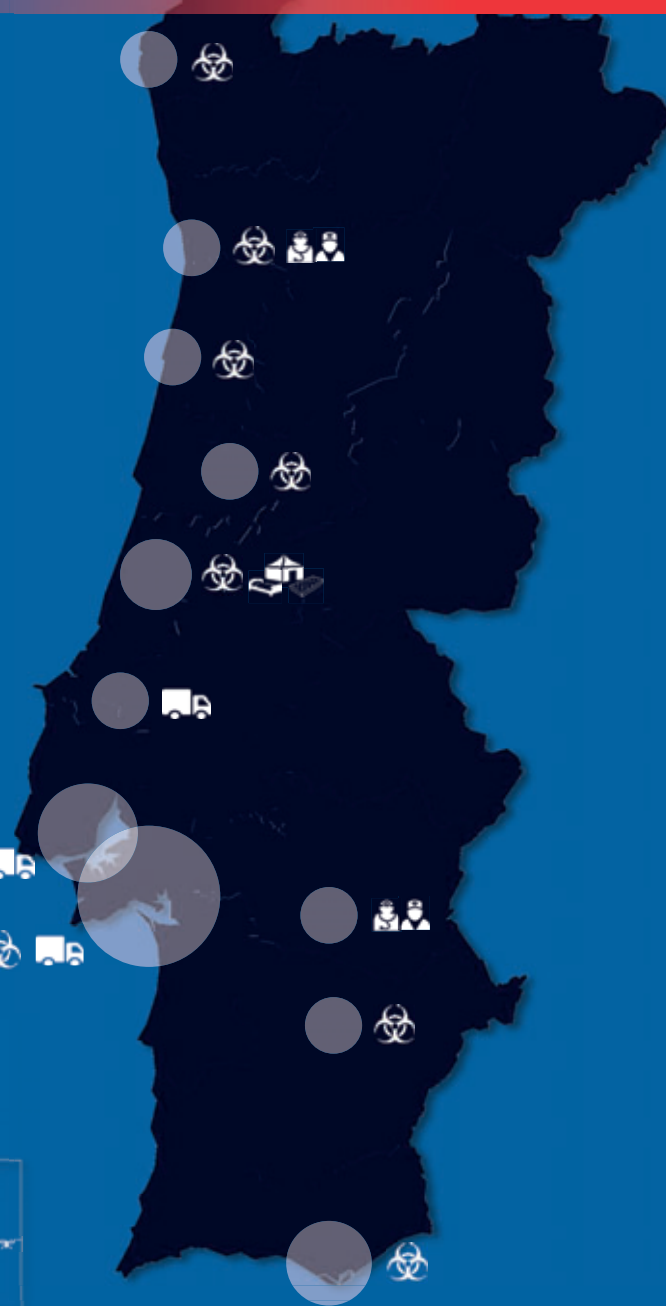
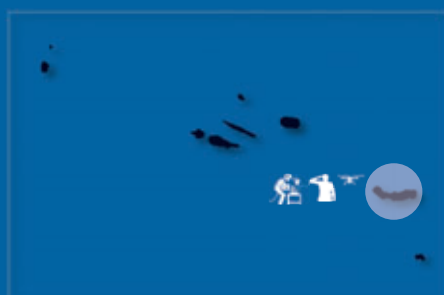
360 Camas para doentes COVID-19
(60 articuladas)

4 000 Testes COVID-19 realizados
(Pela Marinha)

24 600 Refeições servidas a sem-abrigo
(Fornecidas pela CM Lisboa)

50 000 Km percorridos
(60 Viaturas e Condutores)

66 000 Contactos telefónicos
(13 Equipas Trace COVID | 23 000 Inquéritos Epidemiológicos)



	Alimentação	Confeção e/ou distribuição de alimentação
	Alojamento	Disponibilização de infraestruturas de alojamento
	Apoio Geral	Disponibilização de bens e serviços de apoio geral (geradores, tendas, camas, colchões, etc..)
	Apoio Técnico	Disponibilização de pessoal e material para apoio técnico, incluindo rastreamento de contactos
	Armazenagem	Disponibilização de infraestruturas para armazenagem
	Limpeza/Desinfecção	Disponibilização de pessoal e material para ações de formação, sensibilização e desinfecção de espaços e viaturas
	Proteção de Força	Disponibilização de pessoal e material para apoio às Forças e Serviços de Segurança
	Apoio Sanitário	Disponibilização de pessoal e material especializados para apoio médico e sanitário
	Transporte	Disponibilização de pessoal e viaturas para apoio no transporte de pessoal e material

CANHONEIRA ZAMBEZE

Estou em crer que faz parte da natureza humana que, quando nos deparamos com uma qualquer inovação, em especial se for tão óbvia que qualquer um de nós se espante por não se ter lembrado de a ter inventado antes, a reacção quase imediata é a de procurar melhorar essa mesma inovação, aquilo a que é usual designar, em tom galhofeiro, como sendo a “versão corrigida e melhorada”, versão essa que nem sempre corresponde ao propósito melhorador.

O caso sucedido com a canhoneira *Zambeze*, que consta em trabalho que espero se venha a publicar brevemente¹ é um claro exemplo dessa tal tendência.

Aquando da construção daquele navio da Marinha de Guerra, por volta do ano de 1884, entraram o Tejo duas outras canhoneiras, a *Zaire* e a *Liberal*, igualmente destinadas à Marinha de Guerra e que haviam sido acabadas de construir no Reino Unido.

Estes navios, entre outras, apresentavam uma curiosa e útil inovação que consistia na existência de uma pequena calha metálica, colocada debaixo das vigias, com o propósito de ali se recolher a água da condensação ou a resultante da entrada por eventual deficiente vedação das vigias.

Tal novidade foi, como seria de esperar, imediatamente adoptada pelos responsáveis pela construção da *Zambeze*.

Tais responsáveis depararam-se então com o problema do escoamento dessa mesma água acumulada pelo que, corrigindo e melhorando a inovação, efectuaram um pequeno furo por forma a permitir o seu escoamento directamente para o exterior.

Aquando da realização das provas de mar do navio e quando este navegava fora da barra há já algum tempo, o imediato foi surpreendido com a notícia de que a maioria dos camarotes, e demais alojamentos, se encontravam alagados.

Ao analisar as causas do sucedido verificou que, se era verdade que os tais orifícios permitiam o escoamento da água acumulada para o exterior, não era menos verdade que possibilitavam o embarque de água do exterior, por causa da ondulação ou da surriada.

Adepto de que “para grandes males, grandes remédios”, ordenou que todos aqueles orifícios fossem tapados com rolhas de cortiça.

É evidente que a Voz da Abita, sempre atenta a situações deste tipo, não poderia deixar passar em claro esta oportunidade baptizando o navio, que desde então, passou a ser conhecido pela alcunha de “O Rolhado”.



Cmdt. E. Gomes

Notas

¹ Questões de natureza editorial levaram a que este artigo só agora, após a publicação do referido trabalho – *Por Este Nome se Conhecem (As Alcinhas dos Navios)*, ed. Culturais da Marinha –, viesse a ser publicado.

QUEM NÃO SE SENTE!...

Fevereiro de 1957. Faço parte de um grupo de sargentos e praças que vai aos Estados Unidos buscar um navio. Embarcamos no petroleiro *Sam Brás* e ala rumo a *New York*. Porém, para nosso espanto, aportamos em Ponta Delgada para, pasme-se, assistirmos à prisão, pela PIDE, do 2º-sargento electricista Humberto. Cena indescritível que nos chocou profundamente. Momentos depois a largada rumo, agora sim, a *New York* onde nos é proporcionada a vista, inolvidável, da Estátua da Liberdade. Já no aeroporto e fazendo jus ao ditado “*quem tem cu, tem medo*”, logo se formou bicha numa máquina para fazer seguro de vida. Era a primeira vez que íamos pelo ar.

O avião, um quadrimotor velho como a sua tripulação, excepto a hospedeira que era jovem e bonita, chamejava por tudo o que era motor. Fez-se uma escala em Oklahoma, certamente para descanso dos motores, e logo rumo a S. Francisco da Califórnia, passando por cima das Montanhas Rochosas. Espectacular. Depois, já alojados na Base Naval de *Treasure Island*, a novidade¹ da televisão. Apagávamos a luz para a ver melhor. Vinha depois o americano da ronda e acendia a luz. O que pensaria ele de nós?

Finalmente, o navio. O ex-escortador da U.S. Navy *Formoe* iria ser entregue à nossa Marinha já com novo nome aprovado: *Diogo Cão* (F333). Em tudo diferente do que conhecíamos: a corrente alterna (440 Volts, 60 Hz); caldeiras, máquinas e quadros eléctricos que permitiam *Split Plant* (separação) e *Cross Connection* (paralelo); um DRA (*Dead Reckoning Analyzer*) que transmite à mesa de *plotting info* da girobússola e assim revela, a todo o momento, a posição do navio; circuitos telefónicos distintos; circuitos eléctricos bem definidos e demarcados a cores, conforme a sua importância relativa, etc., etc. Enfim, toda uma concepção diferente da habitual.

Estudo de manuais, exercícios, muitas noites perdidas a conferir sobressalentes e listar as suas faltas. Estranha maneira de começar a amar um navio.

Nas folgas, a passagem pela *Bay Bridge*, deitar um olho de soslaio para o Presídio de Alcatraz e Oakland, onde vivem muitos portugueses com as suas saudades, e os convites da Casa de Portugal, da Casa do Algarve, da Casa... não chegávamos para as encomendas.

Depois, o regresso e dois casos inolvidáveis assinalaram a estada na Base Naval de S. Diego: a visita ao *Nite Club Romance* em Tijuana (México), a convite do meu amigo *Chief Ben* (electricista da *Formoe*, agora *Diogo Cão*) e esposa. Acompanhava-nos um outro convidado, sargento da aviação da U.S. *Air Force*, boa figura, D. Juan assumido e atrevido. Contudo, nem sempre a sorte o favoreceu, a avaliar pela “*explosão*” da senhora Ben em pleno *dancing*. Logo o *Chief Ben* deu a festa como acabada e uma ideia perversa lhe ocorreu. A ocasião surgiu com uma ida do galã aviador aos lavabos. Num ápice estávamos no carro e ala rumo a S. Diego... deixando o aviador “*em terra*”. O segundo caso é o registo de uma cena inimaginável (e assim inesquecível) passada no clube dos sargentos da *Navy*! Então não é que o *Chief* de serviço (daltónico e bêbado) se lembrou de barrar a entrada do Sargento A.E. Oliveira Pereira “*Ciopa*”, por este não lhe parecer “*branco*”! Indignação geral, protestos e insultos (no mais puro português vernáculo) ao americano e sua família. O pior foi o “*Ciopa*” levar o caso demasiado a sério. Sofrimento que durou dias, lágrimas e autoreclusão no paiol dos electricistas.



Autor: STEN TSN-ARQ Paulo Guedes



A partir da esquerda: O autor, então com 32 anos, Mrs. Ben e Chief Ben, no Nite Club Romance, em Tijuana, México, em 1957.

A alegria de visitar *Disneyland Park* (onde vivem o Mickey, o Pato Donald, a Branca de Neve e os sete anões,...); a cerimónia de entrega do navio tendo como patrono “*João Cabrillo*” e com a presença do Comandante Sarmento Rodrigues. Já rumando para Sul, as visitas aos portos da Guatemala e das Honduras (muita miséria); a passagem pelo Canal do Panamá, a subida e a descida, através de eclusas, ao artificial Lago Gatún, a mais de vinte metros acima dos oceanos e, num abrir e fechar de olhos, passámos do Pacífico para o Atlântico; a visita à Venezuela, porto de La Guaira, a ida a Caracas, por uma larga auto-estrada ladeada de prédios altíssimos; República Dominicana, São Domingos e o barracão com centenas de *slot machines* e nem uma vaga para, também, tentarmos a sorte; Cuba, Havana, o bordel e paraíso dos turistas americanos, prostituição, filmes eróticos, tudo a pedir uma grande limpeza, ainda com o ditador sargento Fulgêncio Baptista, mas com Fidel Castro já na Sierra Maestra, como nos disse, a medo, um português, pianista do bar; novamente nos Estados Unidos. Baltimore e um salto a Washington D.C.; o Pentágono; o monumento a Lincoln, sim, o homem que aboliu a escravatura e tem mais estátuas no mundo...

Com saudades do mar...



Teodoro Ferreira
1TEN SG REF

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

Nota

¹ Só em Julho é que tenho conhecimento da nossa RTP que, conforme a *Internet*, iniciara a sua emissão a 7 de Março.

MOBILIDADE ATIVA CICLÁVEL

As restrições à circulação impostas pela pandemia COVID-19 induziram uma franca melhoria nos indicadores de qualidade ambiental nas grandes cidades, como é o caso de Lisboa. Com a redução do tráfego automóvel, aproveitando o recente investimento em ciclovias e numa perspetiva individual de redução da pegada ecológica, houve um crescimento exponencial na aquisição de bicicletas. A utilização da bicicleta nas deslocações, enquanto atividade física, tem efeitos benéficos para a saúde. Neste sentido, aliando a comemoração do Dia Mundial da Atividade Física (6ABR) e o Dia Mundial da Saúde (7ABR), contamos com a colaboração do CTEN MN Santos Henriques, fisiatra, Chefe do Serviço de Saúde da UAICM, para nos contextualizar sobre a mobilidade ativa ciclável.

AP – Qual o enquadramento da mobilidade ativa ciclável?

SH – Em agosto de 2019, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019 aprovou a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 que pretende “tornar Portugal num país «orgulhosamente ativo», onde pedalar é uma atividade segura e amplamente praticada, constituindo uma opção de mobilidade acessível e atrativa, e assim maximizando benefícios para a saúde, economia, emprego, ambiente e cidadania”. Esta é uma iniciativa verdadeiramente intersectorial impondo-se uma participação ativa por parte de todos, no sentido de podermos usufruir dos benefícios supracitados.

AP – O que se pode fazer para promover a mobilidade ativa ciclável?

SH – Informar e facilitar. Informar sobre a existência de comportamentos ativos e os seus benefícios, como é o exemplo deste artigo ou mesmo de uma iniciativa que desenvolvemos no Serviço de Saúde da UAICM e que os elementos da Marinha poderão consultar neste link: <https://intranet.marinha.pt/subportais/EMA/UAICM/programa-saude-exercicio/Paginas/Promo%C3%A7%C3%A3o%20da%20Mobilidade%20Ativa%20Cicl%C3%A1vel%20na%20UAICM.ppsx>. Facilitar a adoção de comportamentos ativos mediante replicação, dentro do possível, daquilo que já se faz no exterior. A título de exemplo: criar áreas de estacionamento de bicicletas; disponibilizar um serviço de bicicletas partilhadas (a Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa dispõe atualmente de um serviço de bicicletas partilhadas: o Gira Bicicletas de Lisboa); apoiar a aquisição de bicicletas para uso cidadão (em 2020 o Município de Lisboa instituiu um Programa de Apoio à Aquisição de Bicicleta); ou mesmo edificar uma ciclovias na Base Naval de Lisboa.

AP – Em que é que consiste o Programa de Apoio à Aquisição de Bicicleta da Câmara Municipal de Lisboa?

SH – Este programa, de renovação anual, apoia desde o ano 2020, a aquisição de bicicletas convencionais, elétricas, adaptadas ou de carga elétrica por parte de residentes no concelho de Lisboa, ou trabalhadores com local de trabalho habitual no concelho de Lisboa. Ou seja, muitos dos elementos da Marinha são elegíveis. No caso da aquisição de bicicletas convencionais, as preferenciais no âmbito da mobilidade ativa ciclável, o apoio traduz-se no financiamento de 50% do preço, até 100€. Para mais informações basta consultar a respetiva página oficial (<https://www.lisboa.pt/programa-de-apoio-aquisicao-de-bicicletas>). Sem prejuízo de se usufruir deste pro-

grama, ou de um homólogo de outro concelho, existe ainda a opção do programa de incentivo à compra de veículos de baixas emissões onde as bicicletas convencionais (compradas a partir de 1 de janeiro deste ano) têm comparticipação de 20% do preço, até 100€.

AP – E quais são os benefícios da mobilidade ativa ciclável para a saúde?

SH – Em boa verdade, não existem benefícios particulares. Os benefícios para a saúde amplamente conhecidos – redução do risco de morte prematura; redução do risco de desenvolver doença cardíaca, acidente vascular cerebral, diabetes tipo 2, cancro da mama e colorretal, dor lombar; melhor controlo da hipertensão, dislipidemia e diabetes; melhor gestão do peso corporal; promoção do bem-estar psicológico e redução do stress, ansiedade e depressão – decorrem da prática regular de atividade física, onde se inclui o “andar de bicicleta”. A mobilidade ativa ciclável deve ser entendida como uma oportunidade para cumprir

os requisitos mínimos de pelo menos 150 minutos de atividade física aeróbia de intensidade moderada por semana. Quando na nossa vida quotidiana atual, muitas vezes tendencialmente sedentária, o tempo, escasso e valioso, limita a disponibilidade para a prática de atividade física suplementar, importa repensar as atividades obrigatórias de cada dia e torná-las mais ativas. Desde as refeições volantes, passando pelas reuniões de trabalho em modo de passeio, até às deslocações casa – trabalho – casa de bicicleta. Somam-se ainda os benefícios que resultam da redução do uso dos veículos motorizados, por via da melhoria da qualidade do ar ambiente, da redução do ruído, e da diminuição da sinistralidade rodoviária.

AP – Além de saber andar de bicicleta, que outros requisitos devem ser cumpridos?

SH – Naturalmente, saber andar de bicicleta é fundamental. Para quem não sabe andar de bicicleta, ainda vai a tempo de aprender; existem inclusive escolas dedicadas. À parte disso, interessa cumprir os requisitos básicos de segurança individual e coletiva. Por um lado, deve fazer-se uso obrigatório de capacete e uso opcional de óculos, luvas e colete refletor. Por outro, importa cumprir o disposto no Código da Estrada. Atualmente a rede de ciclovias em Lisboa é já bastante extensa, pelo que se deve preferir o seu uso.



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos



QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema nº 243

NORTE (N)			
♠	♥	♦	♣
9	8	A	A
4	6	7	10
3	4	3	2
	2		

OESTE (W)			
♠	♥	♦	♣
10	10	V	R
8	9	4	D
	7		V
	2		9
			7

SUL (S)			
♠	♥	♦	♣
A	A	R	8
R	R	D	3
D	D	5	
2	V		

ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣
V	5	10	6
7	3	9	5
6		8	4
5		6	

TAPE OS JOGOS DE W-E PARA TENTAR RESOLVER A 2 MÃOS
GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO

W-E vuln. Como deve S jogar para tentar cumprir o contrato de 6ST, recebendo a saída a R♣.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 243

Analisando as 2 mãos constatamos que contamos 11 vazas rápidas, mas poderíamos existir 12 com ♠ ou ♦ 4-3-3-3, ou mesmo 13 se estiverem os 2. Numa situação deste gênero devemos sempre procurar encontrar a solução no quadro da pior hipótese, o que significa que nenhum dos referidos naipes estará 3-3, como é o caso. Todavia, para cumprir o contrato será necessário que as 4 cartas de ♠ e ♣ estejam na mesma mão para podermos *squeezá-la*. Vejamos então como deve S jogar para cumprir o seu contrato: terá de deixar fazer o R, o que é essencial num *squeeze* para se obter a redução do número de vazas, e faz o A à 2ª; bate seguidamente as 4 ♠ e toma especial atenção às balidas aperecendo-se que E será *squeezado* e obrigado a balidar ♠ ou ♦, permitindo que faça as restantes vazas. Se não houvesse necessidade de *squeeze* tinha perdido uma vaza, mas tecnicamente tinha jogado bem.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 25

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?

"Examples include lists, short notes, post cards, short personal letters, phone messages, and invitations as well as filling out forms and applications..."

SOLUÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR: Level 1 - Listening

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 75

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 75

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CALM EMQ RES José Luís Garcia Belo, Diretor da Comissão Cultural de Marinha • CFR M Luís Alberto do Carmo Falcato, Comandante do NRP *Corte-Real*.

RESERVA

• CFR SEP António José Sempiterno Ribeiro • CFR STMEC Carlos Alberto Bandeira de Abreu • SMOR MQ João Miguel Agostinho Coelho • SAJ MQ Luís Miguel Martins Pereira • CMOR L Manuel António Mateus Pedro.

REFORMA

• VALM José Domingos Pereira da Cunha • CALM M Carlos Manuel Mina Henriques • CALM AN José Carlos da Palma de Mendonça • CALM M José Luís Branco Seabra de Melo • CALM AN João António Barreiros Esteves Nunes • CALM AN José Arnaldo Teixeira Alves • CMG Armando Paulo Vieitas Ruivo • CMG M José Cardoso da Cruz Gomes • CMG M Paulo Alexandre da Silva Carvalho • CMG MN José Francisco Neto de Campos • CFR SEP José Manuel Morais Torres Borges • CFR M Aldino Manuel dos Santos de Campos • CFR SEF Victor Manuel dos Santos Leite Braga • CTEN STP Joaquim Manuel Mendes Grilo • CTEN STC José Guilherme Costa Marques dos Santos • CTEN STL Mário Wilfredo Mendes • CTEN STU José Fernandes Vitorino • 1TEN STP José Mário Ribeiro Brás • 1TEN STAE Paulo Manuel Miranda Duarte • SMOR MQ Fernando Nelson dos Santos • SMOR E Luís António de Castro Moura • SMOR CM José Joaquim Pires Ribeiro • SMOR A José Francisco Meira Abelho Cardoso.

FALECIDOS

• 11347 CALM M REF Ildeberto Manuel Serpa Gouveia • 69748 CALM EMQ REF Diogo Rafael Santos Rebelo da Gama Higgs • 60454 CALM MN REF Manuel Vicente Cunha Joia • 70551 CMG EMQ REF Miguel Nunes dos Santos • 84361 CMG AN REF Carlos Luís da Silva Negrão • 42863 CMG M REF José Carlos Alves D'Almeida • 42763 CMG M REF Joaquim Francisco de Almada Paes de Villas-Boas • 277563 CFR SE REF José do Carmo Medeiros de Almeida • 97350 CFR SG REF Manuel José dos Santos • 123355 CTEN SE REF António dos Santos Coentro • 336453 1TEN OT REF Manuel da Cruz Neiva • 532958 1TEN OT REF José da Silva Mendes • 172447 SMOR Q REF António Marcelino Paulos • 676861 SMOR FZG REF Joaquim Nogueira Cação • 468857 SMOR FZ REF Manuel Moura Fontes • 118967 SMOR FZ REF João Carlos Brito Nunes • 141067 SCH CM REF José Carvalho Grilo • 113974 SCH E REF José Sebastião Ramos Lourenço • 342953 SAJ E REF António Domingos • 405655 SAJ H REF António Alberto Pinto • 381455 SAJ TFD REF Abílio de Aguiar Beleza • 256750 SAJ CE REF Alfredo Rodrigues dos Santos Portugal • 441056 SAJ TFH REF Carlos Santos do Carmo • 2372 SAJ MQ REF Artur Augusto Baixinho dos Santos • 284551 1SAR TF REF José António de Matos • 207555 1SAR MQ REF Estevão Gomes Gaspar • 232249 1SAR CM REF Joaquim Gonçalves das Dores • 889762 1SAR C REF Francisco José Albano Amiguiño • 157874 1SAR L REF Eduardo Martins Tavares • 81371 1SAR FZE REF Manuel Afonso Duarte Gaspar • 22972 1SAR M REF Manuel Ferreira Teixeira Lopes • 299652 CAB TFD REF João Alberto Belchior • 70270 1MAR TFH REF António Rodrigues de Almeida • 9370 1MAR FZ REF Mamadu Saliu Djaló • 31008974 SUBCHEFE QPPM REF Joaquim da Conceição Fernandes.

PROTOCOLOS



Todos os militares, militarizados e civis da Marinha poderão usufruir de:

20% de Desconto nas atividades de:

- a) Batismo de mergulho (piscina, mar e piscina + Mar);
- b) Saídas de mergulho (Berlengas, Estelas e Farrilhões) e
- c) Atividades de Snorkeling (Berlengas)

Quaisquer dúvidas contactar (Mergulho nas Berlengas | JUSTDIVE) ou CCM, através do endereço ccm.geral@marinha.pt.



Todos os militares, militarizados e civis da Marinha poderão usufruir de:

- **Isenção** de Pagamento do Valor de Adesão
- **Desconto** no valor da anuidade, para o 1.º ano, para a quota de sócio Ouro e Bronze

VASCO CALLIXTO

ESCRITOS SOBRE A VIAGEM MAGALHÃES-ELCANO

NOS 500 ANOS DA PRIMEIRA
VOLTA AO MUNDO

PROVÁVEL LANÇAMENTO
27 DE ABRIL
PALÁCIO DA INDEPENDÊNCIA - LISBOA



FUNDAÇÃO
ORIENTE

Prémio
“Fundação Oriente – Embaixador João de Deus Ramos” / 2021



Até 30 de Setembro de 2021 está aberto o concurso para atribuição do Prémio “Fundação Oriente – Embaixador João de Deus Ramos” /2021, no valor pecuniário de cinco mil euros, a um trabalho original no âmbito da História, Artes, Letras e Ciências ligadas ao Mar, e à presença portuguesa na Ásia Oriental.

Informações:

www.academia.marinha.pt

academia.marinha@marinha.pt

Telefones: 210 984 708/9/10

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

Calçada de St^a. Apolónia, 18

junto à Estação Elevatória
dos Barbadinhos

