

Nº 518 • ANO XLVI
MAIO 2017 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



NRP SCHULTZ XAVIER

45 ANOS

AMN – NAVIO-TANQUE
CHEM DAISY

NRP VIANA DO CASTELO
NOS AÇORES

NRP TEJO
NA MADEIRA

programa



13 a 21 de maio

EXPOSIÇÃO DE ATIVIDADES

Horário: 10h00 - 20h00

Local: Alfândega Régia, Vila do Conde

EXPOSIÇÃO AO AR LIVRE

Horário: 10h00 - 20h00

Local: Passeio Alegre, Póvoa de Varzim

EXPOSIÇÃO CULTURAL

Horário: 10h30 - 12h30 | 14h30 - 19h00 (3ª feira a Sábado)
15h30 - 19h00 (Domingo)

Local: Teatro Municipal de Vila do Conde

EXPOSIÇÃO A "MARINHA EM MODELISMO"

Horário: 10h30 - 12h30 | 14h30 - 19h00 (3ª feira a Sábado)
15h30 - 19h00 (Domingo)

Local: Posto de Turismo da Póvoa de Varzim

BATISMO DE MAR - NAVEGAÇÃO

Horário: 10h00 - 12h00 | 14h00 - 18h00

Locais: Porto de pesca, Póvoa de Varzim
Marina da Póvoa de Varzim
Estação Salva-Vidas, Vila do Conde
Cais de recreio, Vila do Conde

ATIVIDADES DESPORTIVAS

Horário: 10h00 - 12h30 | 14h00 - 20h00

Local: Passeio Alegre, Póvoa de Varzim

CLÍNICA BEACH TENNIS

17 de maio | Horário: 14h30 - 18h00

18 de maio | Horário: 10h00 - 12h00

Local: Praia do Carvalhinho, Póvoa de Varzim

BATISMO DE CAIAQUE

14 de maio

Horário: 10h00 - 14h00

Local: Cais de recreio, Vila do Conde

17 de maio | Horário: 14h00 - 18h00

Local: Estação Salva-Vidas, Póvoa de Varzim

21 de maio

Horário: 10h00 - 14h00

Local: Cais de recreio, Vila do Conde

DIA DA MARINHA BEACH TENNIS OPEN ITF

19 de maio | Horário: 09h00 - 19h00

Local: Praia do Carvalhinho, Póvoa de Varzim

WORKSHOP E BATISMOS STAND UP PADDLE

20 de maio | Horário: 14h00 - 18h00

Local: Estação Salva-Vidas, Póvoa de Varzim

TORNEIO SOCIAL BEACH TENNIS

21 de maio | Horário: 09h00 - 16h00

Local: Praia do Carvalhinho, Póvoa de Varzim

DIA DA MARINHA-CIDADE DA PÓVOA DE VARZIM

BEACH TENNIS OPEN ITF

21 de maio | Horário: 09h00 - 15h30

Local: Praia do Carvalhinho, Póvoa de Varzim

13 e 14 de maio | 20 e 21 de maio

VISITA A FARÓIS

Horário: 14h00 - 17h00

Local: Consultar faróis abertos ao público em www.amn.pt

16 de maio

CONCERTO SOLIDÁRIO DA BANDA DA ARMADA

Apoio Rotary Club Lisboa Internacional

Horário: 21h30

Local: Museu de Marinha, Lisboa

Receita de bilheteira destina-se à criação de bolsas de estudo/apoio escolar para a comunidade piscatória da Póvoa de Varzim e Vila do Conde

16 de maio

CONFERÊNCIA "A MARINHA - 700 ANOS"

Horário: 18h30

Local: Biblioteca Diana Bar, Póvoa de Varzim

18, 19 e 20 de maio

VISITA A UNIDADES NAVAIS

Fragatas: Bartolomeu Dias e Vasco da Gama; Reabastecedor: Bérrio;
Patrulhas: Tejo e Douro; Corveta: António Enes; Navio patrulha oceânico: Figueira da Foz; Submarino: Arpão

18 e 19 de maio

Horário: 10h00 - 22h00

20 de maio

Horário: 10h00 - 12h00

Local: Doca 1-RORO, Doca1-Terminal Passageiros, Leixões

Navio de treino de mar Creoula

18 e 19 de maio

Horário: 10h00 - 22h00

20 de maio

Horário: 10h00 - 12h00

Local: Porto de Aveiro

18 de maio

CONCERTO AO AR LIVRE PELA BANDA DA ARMADA

Horário: 21h30

Local: Anfiteatro da Lota, Póvoa de Varzim

19 de maio

CONCERTO AO AR LIVRE PELA BANDA DA ARMADA

Horário: 21h30

Local: Junto à Nau Quinhentista, Vila do Conde

20 de maio

VISITA A MUSEUS

Aquário Vasco da Gama

Museu de Marinha

Fragata D. Fernando II e Glória

Horário: 10h00 - 18h00

Planetário Calouste Gulbenkian

Horário: 13h45 - 16h30

APRESENTAÇÃO DO PROGRAMA - "MAR SEGURO"

Horário: 14h30 - 16h00

Local: Salão Paroquial das Caxinas, Vila do Conde

21 de maio

CERIMÓNIA RELIGIOSA

Horário: 09h00 - 10h00

Local: Igreja Paroquial Nosso Senhor dos Navegantes, Vila do Conde

CERIMÓNIA MILITAR

Horário: 11h00 - 12h15

Local: Av. Infante D. Henrique, Vila do Conde

DESFILE NAVAL

Horário: 12h20 - 12h50

Local: Av. Infante D. Henrique, Vila do Conde



Consulte o programa detalhado em www.marinha.pt/DM2017



[MarinhaPortuguesa](https://www.facebook.com/MarinhaPortuguesa)



[MarinhaPT](https://twitter.com/MarinhaPT)



[MarinhaPortuguesa](https://www.instagram.com/MarinhaPortuguesa)



[MarinhaPortuguesa](https://www.youtube.com/MarinhaPortuguesa)



SUMÁRIO

02	Programa Dia da Marinha 2017
04	Strategia (31)
06	INSTREX 171
13	NATO Defense College. Participação Portuguesa
16	Ciberespaço. O Quinto Domínio Operacional
18	NRP <i>Schultz Xavier</i>
20	Entregas de Comando/Tomadas de Posse
22	Direito do Mar e Direito Marítimo (9)
24	Academia de Marinha
25	Prémios
26	Convívios
28	Estórias (32)
30	Novas Histórias da Botica (61)
31	Saúde para Todos (45)
32	Desporto
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / Convívios
CC	Símbolos Heráldicos

AMN – NAVIO-TANQUE **08** CHEM DAISY



09 NRP VIANA DO CASTELO NOS AÇORES



NRP TEJO **12** NA MADEIRA



Capa
Última guarnição do NRP *Schultz Xavier*.



**Revista da
ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 518 / Ano XLVI
Maio 2017

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

Diretor
CALM EMQ João Leonardo Valente dos Santos

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
1TEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SMOR L Mário Jorge Almeida de Carvalho

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

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

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

Paginação eletrónica e produção
MX3 Artes Gráficas, Lda.
Parque Industrial Alto da Bela Vista
Pavilhão 50 - Sulim Park - 2735-340 Cacém

Tiragem média mensal: 4000 exemplares

Strategia

31

O valor económico do mar

INTRODUÇÃO

Ao longo dos tempos, o mar tem desempenhado um papel central no desenvolvimento da humanidade, primeiro como fonte de alimentos, posteriormente como meio de transporte de pessoas e bens e, mais recentemente, como fornecedor de recursos de maior valor, sobretudo energéticos. Estimativas conservadoras da OCDE indicam que as atividades económicas ligadas ao mar foram responsáveis, em 2010, por 1,5 biliões de dólares (1 500 000 000 000 dólares), correspondendo aproximadamente a 2,5% do Valor Acrescentado Bruto da economia mundial. Além disso, a economia do mar gerou cerca de 31 milhões de empregos diretos e a tempo inteiro, a que se somam bastantes mais indiretos e/ou a tempo parcial.

O propósito deste texto é detalhar um pouco melhor o valor económico do mar, incidindo esta análise (necessariamente sucinta) nos usos mais tradicionais, nomeadamente o aproveitamento dos recursos piscícolas, o transporte marítimo e a exploração dos recursos energéticos.

RECURSOS PISCÍCOLAS

De acordo com os dados mais recentes da *Food and Agriculture Organization* (FAO), da ONU, a pesca e a aquacultura produziram, em 2014, 167,2 milhões de toneladas de pescado em todo o mundo, o valor mais elevado desde que há registos. Além disso, o peixe forneceu cerca de 17% das proteínas animais consumidas em todo o mundo.

As perspetivas futuras – embora não sejam extraordinárias, devido à diminuição dos *stocks* pesqueiros (31,4% das espécies são objeto de sobre-pesca e 58,1% encontram-se plenamente exploradas) – apontam para um crescimento sustentado, em virtude do aumento da apetência pelo consumo de pescado, fruto da consciência dos seus benefícios para a saúde humana. Nesta ótica, estima-se que a produção total dos segmentos da pesca e da aquacultura cresça a uma taxa de 1,5% ao ano até 2025. Este crescimento vai-se dever sobretudo à aquacultura, cuja produção de pescado para consumo humano ultrapassou, pela primeira vez, em 2014 a pesca. Com efeito, a piscicultura tem aumentado significativamente e – após um período, entre os anos '70 e o início do século, em que cresceu a quase 10% ao ano – ainda apresenta perspetivas de crescimento de cerca de 3% ao ano, até 2025.



TRANSPORTE MARÍTIMO

O transporte marítimo tem tido, a nível mundial, um crescimento muito forte, apesar da crise económico-financeira de 2008, que até provocou uma contração pontual no setor em 2009.

Esta tendência deve-se a dois fatores principais: o seu baixo custo comparativo e o incremento do comércio internacional, decorrente do processo de globalização. De acordo com a base de dados *Equasis*, da Comissão Europeia, o número de navios mercantes existentes em todo o mundo, em 2015, ascendia a 87 233, incluindo, entre outros, navios de carga, porta-contentores, navios Ro-Ro (*Roll on/Roll off*), graneleiros, navios-tanque e navios de passageiros. A estes navios corresponde uma capacidade de carga de 1210 milhões de toneladas. Essa frota de navios mercantes transporta cerca de 10 mil milhões de toneladas, a cada ano, correspondentes a cerca de 90% do comércio mundial, incluindo quase 2/3 do petróleo extraído em todo o mundo.

Entretanto, três novidades tenderão a alterar alguns dos paradigmas atuais do transporte marítimo, contribuindo ainda mais para o reforço da sua importância:

- O novo Canal do Suez, inaugurado em agosto de 2015, que veio permitir a passagem de navios em direções opostas, ao mesmo tempo;
- O alargamento do Canal do Panamá, concluído em 2016 e que vem permitir o aumento do número de tráfegos pelo canal e a passagem de navios de maiores dimensões; e



Valor da economia do mar (dados de 2010)

• A perspectiva de abertura da “passagem do noroeste” (rota marítima que liga o Atlântico e o Pacífico através do oceano Ártico). Esta passagem só tem sido transitável no Verão, mas a diminuição dos gelos polares, devido ao aquecimento global, vai torná-la utilizável anualmente por períodos cada vez mais alargados, possibilitando uma redução de 2700 a 5000 milhas na passagem do Atlântico para o Pacífico e vice-versa.

Esses fatores, associados à expansão económica previsível, apontam para um crescimento do transporte marítimo de 4,1% ao ano entre 2017 e 2019, 4% ao ano de 2020 a 2029, e 3,3% entre 2030 e 2040.

RECURSOS ENERGÉTICOS

O aumento das necessidades mundiais de energia tem levado a procurar no mar, quer novas jazidas de combustíveis fósseis, quer novas formas de energia. Algumas delas ainda se encontram em fases de desenvolvimento muito iniciais e distantes de uma exploração rentável. Face ao exposto, apenas se abordarão, neste artigo, os combustíveis fósseis (petróleo e gás natural) e a energia eólica.

Combustíveis fósseis

No que respeita aos combustíveis fósseis, a progressiva exaustão das reservas existentes em terra tem contribuído para o incremento da sua prospeção e exploração nos espaços marítimos. Nessa linha, o petróleo e o gás natural extraídos do mar

já correspondem a cerca de 30% da produção mundial desses hidrocarbonetos, sendo que a OCDE aponta para que a produção de combustíveis fósseis *offshore* cresça, em média, cerca de 3,5% ao ano, até 2030 – um crescimento muito alavancado no facto de os espaços marítimos albergarem cerca de 37% das reservas petrolíferas estimadas, das quais cerca de 1/3 em águas profundas. Naturalmente, a aposta nas explorações ao largo da costa tem variado em função do preço do petróleo e do gás, aumentando quando os respetivos preços sobem, pois isso torna rentáveis poços a maiores profundidades. De qualquer maneira, os analistas consideram que a maior parte das explorações de petróleo *offshore* serão rentáveis se o preço do petróleo andar na ordem dos 80 dólares por barril.

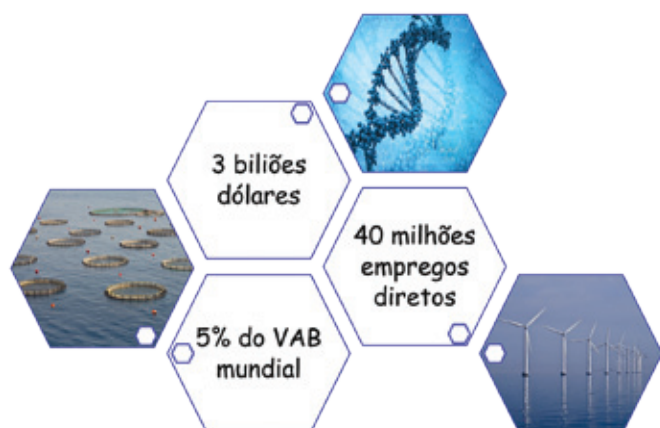
Energia eólica

Os espaços marítimos têm surgido, ultimamente, como uma alternativa bastante atraente para as energias renováveis, nomeadamente para a energia do vento. Quando se iniciou o investimento na energia eólica *offshore* (em 1991, na costa da ilha dinamarquesa de Lolland), as turbinas eram sempre instaladas a pouca profundidade, empregando-se modelos muito semelhantes aos instalados em terra. Todavia, progressivamente, foi-se aumentando a profundidade de instalação dos parques eólicos, graças à evolução da tecnologia das fundações submarinas e ao desenvolvimento de turbinas de vento flutuantes.

Isso contribuiu para que os custos por unidade de energia eólica produzida no mar e em terra se aproximassem bastante, pois as mais elevadas despesas de investimento e de exploração nos parques *offshore* são compensadas pela economia de escala possibilitada pela maior dimensão desses empreendimentos e pela circunstância de o vento soprar sobre os oceanos com mais força e mais consistência do que em terra. Isso faz com que todas as projeções apontem para um crescimento muito significativo da energia eólica *offshore*, assistindo-se, nos últimos anos, à expansão desta indústria das zonas costeiras para regiões cada vez mais afastadas da costa, onde há mais espaço disponível e menos concorrência em termos de usos do mar. Por tudo isso, a exploração eólica *offshore* foi a indústria que mais cresceu na Europa desde 2007, havendo ainda ótimas perspectivas de crescimento. Com efeito, projeções do final de 2014 apontavam para um crescimento deste setor de atividade de 28% ao ano, a nível mundial, até 2020.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Naturalmente, a avaliação do valor económico do mar não se deve cingir aos usos atuais, devendo incluir o imenso valor da sua utilização vindoura. Neste âmbito, importa referir que o estudo da OCDE mencionado no início deste artigo antecipa que o peso da economia do mar possa mais do que duplicar até 2030, passando a corresponder a 3 bilhões de dólares (3 000 000 000 000 dólares) e gerando cerca de 40 milhões de empregos diretos e a tempo inteiro. Para isso contribuirão algumas utilizações que ainda estão embrionárias mas que perspetivam elevada rentabilidade. São essas utilizações que abordarei no artigo da próxima edição, dedicado aos novos usos do mar.



Valor da economia do mar (projeção para 2030)

INSTREX 171



No âmbito da preparação da Marinha Portuguesa para a resposta a cenários de crise, realizou-se, no período compreendido entre 20 e 29 de março, o exercício INSTREX 171 (ITX171) que, à semelhança dos anos anteriores, foi constituído por uma fase de treino de porto, entre 20 e 24 de março, e uma fase de treino no mar, entre 24 e 29 de março.

O ITX171, sob a forma de exercício seriado, foi planeado de acordo com as instruções do Comando Naval, procurando proporcionar as oportunidades de treino às forças sob seu comando operacional, com o objetivo geral de levar as unidades participantes a alcançar ou manter os padrões de prontidão estabelecidos, habilitando-as desta forma ao cumprimento das missões específicas e à sua integração em forças navais.

Sob responsabilidade do Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo (CTF 443), contou com a participação de cinco navios de superfície, um submarino¹, equipas de mergulhadores (CDT² e Destacamento de Guerra de Minas), força de desembarque constituída pela Força de Fuzileiros Nº 2 (FFZ2), bem como aeronaves da Força Aérea Portuguesa (FAP), P3C-CUP+ e F-16 MLU, envolvendo um total de cerca de 600 militares da Marinha integrados na Força Naval Portuguesa (FNP).

A FNP, comandada pelo CTG 443.20, CMG Manuel Silvestre Correia (que embarcou no NRP *Bartolomeu Dias* – navio chefe, com o seu estado-maior), constituiu-se também como a componente naval da Força de Reação Imediata (FRI), permitindo igualmente o seu treino e aprontamento neste exercício.

Na fase de treino de porto, foi dada ênfase às séries de navegação e pilotagem no simulador de navegação, mas também séries táticas beneficiando do novo simulador ASTT³ do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN), bem como exercícios de abordagem e vistoria a navio no âmbito das operações de interdição e

segurança marítima. Este período foi ainda utilizado para efetuar diversos testes à arquitetura de comunicações e aos diversos sistemas de comando e controlo.

A fase de mar, com um leque variado de séries, incidiu nas áreas tradicionais da guerra no mar, com exercícios de defesa aérea, luta de superfície e antissubmarina. Foram também realizados o desembarque da componente anfíbia da força e séries de proteção de força perante ameaça assimétrica.

O objetivo de treinar a projeção de força concretizou-se com o desembarque de cerca de 70 militares na madrugada do dia 26 de março, visando conduzir um *raid* nas instalações de PANTROIA, a fim de garantir as condições de segurança necessárias para a sua utilização por parte das Unidades Navais de superfície da Força Naval.

Este evento tinha previsto a participação da *Tekever*, através do emprego do sistema autónomo aéreo (UAS) AR4 *Ligth Ray* a partir do navio chefe. Contudo, as condições meteorológicas que se fizeram sentir no período desta ação, em particular o vento fora dos limites de operação deste sistema, inviabilizaram a sua concretização. Não obstante, foi mais um passo importante para todos os intervenientes no processo de planeamento, considerando a integração deste tipo de sistema numa operação anfíbia.

A FFZ2, comandada pelo CTEN FZ Silva Filipe (CLF⁴), embarcou com o seu estado-maior no navio chefe, tendo os restantes elementos da força embarcado nos NRP *Vasco da Gama* e *Figueira da Foz*, que constituíam o grupo de transporte da Força Anfíbia (ATF⁵).

O exercício incluiu ainda a participação do Destacamento de Mergulhadores para Guerra de Minas (DMS3), tendo a sua ação se centrado no aperfeiçoamento dos procedimentos padrão inerentes ao conceito de emprego de veículos submarinos autónomos (AUV⁶) a partir dos submarinos da Classe *Tridente*.

Este tipo de emprego do veículo autónomo submarino tem o objetivo de executar levantamentos hidrográficos expeditos e execução de buscas de modo discreto.

Para o efeito foi envolvida a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) no âmbito do projeto de investigação "SeaCon7".

Em apoio e em complemento aos programas de ensino e formação da Marinha, decorreu, em simultâneo, o embarque dos oficiais do curso de especialização oficiais (ATO14) e dos aspirantes da classe de Marinha do 5º ano da Escola Naval, em estágio de embarque nas diversas unidades de superfície.

Destaca-se uma vez mais a colaboração prestada pela FAP durante todo o exercício, que se constituiu como um elemento fundamental na prossecução dos objetivos do ITX171.

Face às condições do estado do mar, a série de tiro prevista, que incluía tiro contra alvo rebocado, realizou-se sem a utilização do alvo.

O seriado contou com diversas séries avaliadas pelo CITAN, no âmbito do Plano de Treino Básico (PTB) do NRP *D. Francisco de Almeida*, permitindo desta forma rentabilizar os meios disponibilizados.

Esta edição do exercício naval INSTREX teve a particularidade de incluir nos dois últimos dias a preparação e realização de uma demonstração de capacidades da Marinha em apoiar a Autoridade Marítima Nacional, em situações de emergência civil, designada de "Exercício Proteger". Neste exercício a Marinha, através da Força Naval Portuguesa, empregou um leque alargado de capacidades, numa simulação de ajuda humanitária em "Cascais" na sequência de um incidente em terra.

O cenário fictício criado pretendeu replicar uma situação em que a Marinha é chamada a empregar os seus meios em elevada prontidão, atribuídos à FNP, para prestar auxílio humanitário de emergência. Este apoio assentou nas valências técnico-profissionais dos militares da Marinha, que se consubstanciou em equipas de reconhecimento e segurança constituídas pela FF22, equipas médicas e equipas técnicas, totalizando cerca de 150 militares projetados a partir do mar em apoio às ações de socorro em terra.

Na situação recriada, um forte abalo sísmico seguido de maremoto afetou severamente uma zona ribeirinha, simulada na zona da Baía de Cascais, tornando o acesso por mar a única via para fazer chegar à região mais afetada os meios de assistência necessários.

As equipas da Marinha foram chamadas a atuar em apoio e sob coordenação do Capitão do Porto de Cascais, que efetua a ligação com as restantes autoridades de proteção civil, num cenário inter-agência.

No dia 29 de março, a demonstração do Exercício Proteger contou com a presença de altas entidades civis e militares, destacan-



Foto: ISAR ETC J. Parracho

do-se o Ministro da Defesa Nacional, Dr. Azeredo Lopes, o Almirante CEMA e AMN, ALM Silva Ribeiro, bem como o Presidente da Câmara de Cascais, Dr. Carlos Carreiras, entre outras edilidades do Município de Cascais, que assistiram às atividades desenvolvidas em terra no âmbito das ações de caráter humanitário, onde tiveram oportunidade de verificar *in loco* a capacidade de integração dos inúmeros meios ao dispor da Marinha e da Autoridade Marítima, como valências na assistência em caso de emergência civil.

Sublinha-se a flexibilidade que foi necessária por parte das unidades navais para acomodarem as várias necessidades internas e solicitações externas, de modo a providenciarem condições para a execução de ações de formação, procederem à qualificação de equipas, ao mesmo tempo que executavam o plano de treino do NRP *D. Francisco de Almeida*, indo assim ao encontro da racionalização de recursos que atualmente se impõe.

Com a realização deste exercício, a Marinha assinalou, uma vez mais, a importância que o treino assume na obtenção dos padrões de prontidão operacional estabelecidos, que permitirão desempenhar as tarefas que venham a ser cometidas aos meios operacionais, com segurança, eficácia e eficiência. A Marinha garante assim a sua prontidão e capacidade de resposta em caso de necessidade de empenhamento.



Colaboração do CTG 443.20

Notas

¹ NRP *Arpão*

² Clearance Diving Team

³ Action Speed Tactical Trainers

⁴ Commander of the Landing Force

⁵ Amphibious Task Force

⁶ Autonomous Underwater Vehicles

⁷ AUV's *SeaCon* foram desenvolvidos pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto em colaboração com a Marinha, no âmbito do projeto *SeaCon* financiado pelo Ministério da Defesa Nacional.



Foto: ISAR ETC J. Parracho





AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

Navio-tanque *Chem Daisy*

A Capitania do Porto e o Comando Local da Polícia Marítima da Horta asseguraram ao longo de quase dez meses a custódia e salvaguarda do navio-tanque *Chem Daisy*, situação que terminou com o seu regresso ao mar, no passado dia 17 de fevereiro de 2017.

O *Chem Daisy* operou regularmente nos Açores, fazendo a distribuição de combustível pelas diversas ilhas do arquipélago. Em resultado de uma inspeção desenvolvida no âmbito do *Port State Control*, o navio ficou detido por razões técnicas, em maio de 2016.

Sem que o armador nem o proprietário conseguissem ultrapassar a situação, o navio foi permanecendo ao longo dos meses no porto da Horta, dando origem a sucessivos incidentes. Um dos problemas ocorridos foi o facto da tripulação, com vários meses de ordenado em atraso, recusar-se a descarregar o combustível que o navio tinha embarcado, cerca de 450.000 litros. Esta situação acabou, no entanto, por ser ultrapassada devido à ação do capitão do porto, embora tenham sido colocadas barreiras de contenção de poluição para circunscrever um eventual derrame que pudesse vir a acontecer.

Sem solução à vista para os problemas, os tripulantes, 11 turcos e dois portugueses, foram abandonando sucessivamente o navio, até ficar, em agosto de 2016, sem qualquer tripulante. A partir dessa data o navio permaneceu no porto da Horta à mercê da ação do tempo e do mar, sem tripulação que garantisse a sua segurança e integridade.

Para além das naturais preocupações com a segurança do navio e a operacionalidade do porto comercial, o Capitão do Porto da Horta foi constituído como fiel depositário do navio em três processos de arresto, cabendo à Autoridade Marítima Nacional (AMN) o especial dever de zelar pelas condições do navio.

Neste âmbito, foram efetuadas, desde julho de 2016, cerca de duas rondas diárias ao navio, ultrapassando no total 400 rondas e mais de 1300 horas de vigilância. Sempre que se verificava qualquer anomalia, como, por exemplo, a existência de um cabo em mau estado e em risco de partir, foi assegurada a sua substituição. De outubro de 2016 até janeiro de 2017, a amarração do navio foi reforçada três vezes com recurso a novos cabos.

Por diversas vezes viveram-se momentos de algum alarme, nomeadamente aquando da passagem de temporais mais severos. Nestas alturas, a ação da AMN, em conjunto com alguns parceiros da comunidade portuária, em especial a Portos dos Açores S.A., foi decisiva para garantir a integridade do navio e a própria operacionalidade do porto.

O rebocador *Ilha de São Luís*, para fazer face e acorrer com rapidez a qualquer emergência, não voltou a ausentar-se do porto durante este período. Tal decisão veio a revelar-se decisiva, em outubro 2016, quando o rebocador teve de ser empregue por



mais de 12 horas seguidas, numa ação de empurrar o *Chem Daisy* contra o cais, para minimizar o efeito do mar alteroso que entrava no porto e que colocou o navio, por diversas vezes, à beira de romper por completo as amarras e ficar à deriva.

A partir de outubro 2016, a par das preocupações e cuidados já descritos, a AMN participou em reuniões quinzenais com os representantes do maior credor do navio e a Portos dos Açores S.A., envolvendo nesta fase, além do capitão do porto (fiel depositário do navio), o Chefe do Departamento Marítimo dos Açores e o Subdiretor-geral da Autoridade Marítima, com vista a acelerar o processo de remoção do navio do porto da Horta. Em conjunto com a Portos dos Açores S.A. foi desenvolvido um plano de contingência para retirar o navio do porto, caso as negociações entre credores e potenciais compradores não chegassem a bom termo.

Os potenciais interessados no navio realizaram cinco inspeções técnicas no espaço de três meses, todas elas acompanhadas por peritos do Departamento Marítimo dos Açores e da Capitania do Porto da Horta, além de agentes da Polícia Marítima.

O navio acabou por ser adquirido pela TRANSINSULAR, companhia que já era, aquando da sua detenção, responsável pela sua operação através de fretamento.

O *Chem Daisy* passou então a designar-se por *São Jorge*, sob bandeira portuguesa e registo na Madeira, tendo largado o porto da Horta no dia 17 de fevereiro 2017. Pelo facto de se encontrar agora sob bandeira portuguesa, não se lhe aplicaram as providências no âmbito do *Port State Control*, mas sim a certificação nacional da Administração Marítima Nacional.



Colaboração da DGAM

NRP VIANA DO CASTELO

NO MAR DOS AÇORES SEMPRE VIGILANTES



Fotografia da guarnição no porto da Vila da Praia, na Ilha Graciosa

O artigo pretende relatar a missão do NRP *Viana do Castelo* e da sua guarnição durante a atribuição do navio ao Comando da Zona Marítima dos Açores, no período de 27 de dezembro de 2016 a 31 de março de 2017.

MISSÃO

No dia da partida para a Região Autónoma dos Açores (RAA), 27 de dezembro de 2016, o NRP *Viana do Castelo* recebeu a bordo o Secretário de Estado da Defesa Nacional, Dr. Marcos Perestrello, que presidiu à cerimónia alusiva da entrega, pela primeira vez, do símbolo da Autoridade Marítima Nacional (AMN) a uma unidade naval da Marinha. Ainda nesse dia, o navio rumou em direção à Zona Marítima dos Açores (ZMA) atracando no dia 30 de dezembro em Ponta Delgada, depois de uma noite de patrulha nos ilhéus das Formigas e no dia do seu 6º aniversário.

A presença do navio na RAA representa a operacionalização da missão da Marinha em assegurar o dispositivo de busca e salvamento na região, apoiar os órgãos de proteção civil em caso de calamidade ou catástrofe natural, efetuar ações de vigilância, patrulha e fiscalização marítima na extensa área dos Açores e divulgação da Marinha nos vários portos proporcionando períodos para visitas, bem como apoiar logisticamente a Autoridade Marítima na região.

Na vertente da fiscalização marítima a missão é extremamente abrangente, sendo necessário cobrir com especial incidência as áreas de reserva e áreas marinhas protegidas, incluídas na Rede Natura 2000, e embarcações de bandeira comunitária que exercem a sua atividade no exterior das 100 milhas da subárea Açores da Zona Económica Exclusiva (ZEE). Simultaneamente e sendo a RAA muito apetecível ao estudo científico, efetuar recolha de informação e monitorização de potenciais navios de in-

vestigação científica que possam estar a operar na região sem a devida autorização do Estado português.

Tendo em conta as nossas responsabilidades e a intensa atividade que se avizinhava, o NRP *Viana do Castelo* estando pronto e capaz, definiu como desígnio fazer jus ao seu lema “NO MAR SEMPRE VIGILANTES”, só que desta vez no MAR DOS AÇORES.

SINERGIAS COM A AUTORIDADE MARÍTIMA

A primeira grande missão na RAA foi a realização de uma operação planeada e coordenada de vigilância e fiscalização da pesca, na Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas, tendo em vista a deteção e interceção de embarcações em pesca ilegal, que contou com o envolvimento do nosso navio e de uma lancha rápida do Comando Local da Polícia Marítima de Ponta Delgada. Durante a operação foi detetada, em flagrante delito, uma embarcação de pesca costeira em faina em plena reserva natural.

Outra ação de grande importância que ocorreu foi a realização de um exercício de combate à poluição no porto de Vila do Porto, com a projeção de meios humanos e materiais de combate à poluição, provenientes da base logística do Departamento Marítimo dos Açores, situado em Ponta Delgada. Durante este exercício, foi simulada a existência de uma mancha de poluição de hidrocarbonetos. Para a intervenção no combate à poluição foi ativado o navio no sentido de realizar a projeção de meios humanos e materiais da Autoridade Marítima Local.

Na área do mergulho, os mergulhadores da Marinha e a Polícia Marítima realizaram também uma operação coordenada de vigilância e verificação do estado ambiental relativo a eventuais restos de aparelhos e artes de pesca antigas, que pudessem estar depositados no fundo da recentemente criada Reserva Marinha da Ribeira Quente, tendo em vista a diminuição dos efeitos nefastos

que aquelas artes, quando submersas e abandonadas, podem provocar no meio marinho.

O navio apoiou também logisticamente a Autoridade Marítima, em especial no transporte de material para o sistema de radares do projeto Costa Segura, da Direção de Faróis, bem como o transporte de uma semirrigida para o reforço de capacidades da AMN, na sua nobre missão de salvar vidas humanas no mar.

FISCALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS

Um das tarefas do navio foi assegurar a patrulha e vigilância dos espaços marítimos sob soberania, jurisdição e responsabilidade nacional, tendo o navio exercido a sua ação especialmente nas áreas marinhas protegidas e bancos de pesca frequentados pela comunidade piscatória, bem como a monitorização das embarcações de pesca a navegar entre as 100 e as 200 milhas. No âmbi-

municações adequados (e exigidos por lei) à sua área de navegação.

As ações concretas de vigilância e fiscalização na extensa área da RAA tiveram como principal objetivo a proteção das várias espécies marinhas, contribuindo assim para assegurar a sustentabilidade futura dos valiosos recursos no mar dos Açores. Para além da sensibilização permanente da comunidade piscatória para a relevância da preservação dos recursos marinhos, as equipas de fiscalização do navio alertaram igualmente toda a comunidade marítima para a adoção de uma cultura de segurança constante, a qual é fundamental para a eficácia das operações de busca e salvamento em caso de necessidade.

PRESENÇA NAVAL NA REGIÃO

Além das atividades operacionais, outra tarefa do navio é garantir a presença da Marinha Portuguesa na Região, tendo sido para esse



Exercício SAREX com a FAP



Ação de fiscalização conjunta nos ilhéus das Formigas

to das áreas marinhas protegidas, o navio exerceu um esforço de controlo da atividade da pesca nas reservas existentes nas ilhas dos Grupos Ocidental, Central e Oriental, sempre em estreita articulação com o respetivo capitão do porto. No período de navegação privilegiou-se uma presença contínua nas áreas das reservas naturais do Banco D. João de Castro, Banco dos Açores, Ilhéus das Formigas, Ribeira Quente e Baixa do Ambrósio (pertencente à área marinha da ilha de Santa Maria).

Foi também exercido um controlo da atividade da pesca nas áreas remotas do mar dos Açores, a longa distância, entre as 100 e as 200 milhas, essencialmente dedicado a embarcações comunitárias. Nestas operações planeadas, o navio recebeu informação da sala de operações do Comando da Zona Marítima dos Açores (CZMA), que forneceu em tempo real o panorama marítimo das áreas de interesse. As missões desenvolvidas a longa distância tiveram como objetivo principal detetar atividades de pesca ilegal, bem como assegurar a manutenção das condições de segurança e trabalho das embarcações que operam longe de costa.

Durante todas as missões foi igualmente monitorizada a navegação mercante e os navios de investigação científica a operar no mar da região. A monitorização deste último tipo de navios permite garantir que essas atividades decorrem dentro da lei e das autorizações de investigação científica concedidas pelo Estado português.

Como resultado final foram detetadas 12 embarcações em situação de presumível infração, nomeadamente a operar em áreas de reserva natural, a navegar com equipamentos de apoio à navegação inoperacionais e a operarem sem possuírem equipamentos de co-

fim concretizadas visitas de rotina às nove ilhas do extenso arquipélago. Assim, durante os três meses o NRP *Viana do Castelo* praticou os portos existentes nas oito ilhas e o fundeadouro no Corvo.

Em todos os portos foram efetuados cumprimentos protocolares às autoridades locais, civis e militares, oferecendo um almoço ou lanche protocolar às mesmas e uma visita ao navio, permitindo assim estreitar laços entre a Marinha Portuguesa e as autoridades locais dos portos visitados.

No porto de Ponta Delgada tivemos a honra de receber a bordo a visita do Secretário de Estado da Defesa Nacional, Dr. Marcos Perestrello, para a cerimónia alusiva da atribuição, pela primeira vez, do símbolo da AMN na RAA. O momento assinalou também a condecoração do Comendador Genuíno Madruga e do Capitão do Porto e Comandante Local da Polícia Marítima de Ponta Delgada, CMG Cruz Martins, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional.

Ocorreram igualmente visitas a outras entidades, ao Serviço de Medicina Subaquática e Hiperbárica do Hospital Divino Espírito Santo e ao Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores (SRPCBA).

A visita ao Hospital teve o objetivo de trocar experiências e conhecer as valências deste centro, para onde são evacuados os acidentados em caso de sinistro durante ações de mergulho ou outras atividades náuticas. A visita ao navio e às instalações de formação e treino do SRPCBA permitiu o estreitamento de relações e conhecimento mútuo dos intervenientes e das suas capacidades, naquilo que são a tipologia de missões em que a Marinha e Proteção Civil

podem ser empenhadas ao serviço da população, em concreto na RAA. Nas instalações da Proteção Civil, os militares tiveram oportunidade de visitar os meios e capacidades do Centro de Formação do SRPCBA, tendo-se visitado os diversos cenários de treino para simulação de catástrofe, derrocadas, incêndios em depósitos de armazenamento de combustível, gás e em espaços confinados.

As escolas da RAA também tiveram oportunidade de conhecer o navio, sendo a visita acompanhada sempre de uma breve explicação sobre o funcionamento dos equipamentos e a organização de bordo. Sendo de realçar que os alunos ficaram sempre empolgados com a componente tecnológica do NRP *Viana do Castelo*, bem como pelas preocupações ambientais com que o navio foi concebido, nomeadamente ao nível da separação dos lixos e tratamentos dos efluentes, sendo considerado um navio adaptado às preocupações ambientais do presente, com os olhos postos no futuro.

No porto da Horta, o navio participou na homenagem aos mili-

talidade de treinar e avaliar a capacidade de projeção, sustentação, retração de uma força, em ambiente diurno e noturno, para a execução de uma sessão de fogos reais nas proximidades do ambiente marítimo. O FOCA 171 permitiu a realização de um treino operacional conjunto de embarque, acomodação, transporte e desembarque de 60 militares do Exército a partir do porto de Ponta Delgada.

Com o helicóptero (EH-101) de busca e salvamento da FAP sedado na região, o navio realizou um exercício SAREX (SAR EXercise). Este tipo de exercício de busca e salvamento é regularmente efetuado em conjunto com a FAP, permitindo um treino em condições exigentes para a uniformização e familiarização de procedimentos para serem aplicados em situações reais de busca e salvamento no mar.

O treino interno foi sempre uma constante para o adestramento da guarnição e a integração de novos elementos. Para esta missão, o navio foi reforçado por uma equipa de abordagem para reforço do dispositivo de proteção do navio e uma equipa de mergulhado-



Cerimónia a bordo do navio

tares que pereceram no acidente do NRP *António Enes*, em 10 de março de 1987. Neste dia tivemos, a bordo, o momento mais intenso de emoção que não deixou ninguém indiferente, sendo sem dúvida um momento de introspeção e respeito por quem prestou serviço a bordo do navio. Na cerimónia foi descerrada uma lápide no porto da Horta e lançada ao mar uma coroa de flores no local do acidente, na presença de familiares dos militares falecidos.

BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO

Felizmente esta tarefa não obrigou ao nosso empenhamento, no entanto, no período da tempestade “Doris” (designação dada pelo MET OFFICE – Instituto de Meteorologia do Reino Unido), que assolou o Continente e a RAA no início do passado mês de fevereiro, o navio permaneceu atracado no porto da Praia da Vitória num elevado estado de prontidão e prevenção, pronto a responder a situações de busca e salvamento no mar.

Neste período foi sentida uma forte agitação marítima no arquipélago dos Açores, do quadrante de oeste-noroeste com uma altura significativa entre os 8 e os 10 metros, nas ilhas do grupo ocidental, com especial incidência nas ilhas Graciosa e Terceira.

TREINO CONJUNTO E INTERNO

No período da missão, o NRP *Viana do Castelo* participou nos exercícios PRIOLO 171 e FOCA 171 com o Exército Português, que se realizaram na Ilha de S. Miguel. O exercício PRIOLO 171 tem a fi-

nalidade de desenvolverem ativamente ações de treino para cumprirem a missão em segurança e contribuir de forma inequívoca para o desempenho do NRP *Viana do Castelo*.

CONCLUSÃO

No período da missão, o NRP *Viana do Castelo* navegou mais de 800 horas e percorreu 8750 milhas náuticas, equivalente à distância entre os Açores e a Austrália, realizou uma intensa atividade de protocolo com entidades civis e militares, ações de controlo da atividade da pesca, exercícios conjuntos com o Exército e Força Aérea Portuguesa, operações conjuntas de vigilância marítima com a AMN, FAP e Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), bem como apoiou logisticamente a Autoridade Marítima Local.

No que toca às operações e exercícios conjuntos com a AMN, estes visaram, para além do treino para os meios operacionais, incrementar a cooperação e coordenação entre as duas instituições, potenciando dessa forma os recursos existentes, em prol da eficácia no serviço prestado à comunidade açoriana.

À chegada à BNL, no dia 31 de março, a missão foi concluída com a consciência de que o navio patrulhou e vigiou o mar dos Açores com excelentes resultados operacionais por forma a dissuadir a atividade em áreas não autorizadas e nas reservas protegidas, monitorizando continuamente a atividade científica e mercante, dando um contributo positivo e determinante para que PORTUGAL USE O MAR.



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

NRP TEJO

PRIMEIRA MISSÃO NA MADEIRA

No passado dia 27 dezembro de 2016, pelas 15h30, o NRP *Tejo* largou da BNL com destino à Zona Marítima da Madeira (ZMM). Com 25 militares a bordo, deu início à sua primeira grande missão e, consequentemente, ao maior desafio desde a sua chegada à Marinha em maio de 2015. Na manhã do dia da largada, realizou-se a cerimónia de entrega do distintivo da Autoridade Marítima Nacional aos NRP *Viana do Castelo* e NRP *Tejo*, presidida pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional, Dr. Marcos Perestrello.

Recorde-se que o NRP *Tejo* foi aumentado ao efetivo dos navios da Armada em 28 de abril de 2015, tendo passado por um processo de modernização nos estaleiros da Arsenal do Alfeite, S.A., e em 5 de maio de 2016 passou à situação de armamento normal e de lotação normal.

Quase seis meses depois, em 22 de novembro de 2016, o navio passou à categoria de prontidão I e foi disponibilizado ao Comando Naval pela primeira vez. Começou então um período de treino, Avaliação dos Padrões de Prontidão e Plano de Treino Específico que durou um mês, após o qual foi aprontado para a sua primeira missão distante da Base Naval de Lisboa. Dois dias depois do Natal, o NRP *Tejo* largou rumo à ZMM, atracando dois dias depois, onde permaneceu até 5 de abril de 2017.

A missão na ZMM representa o culminar dos 19 meses de reativação e adaptação da plataforma no Arsenal do Alfeite, S.A., preparação e treino do navio em conjunto com a Equipa de Treino e Avaliação do Centro Integrado de Treino e Avaliação.

Integrado no dispositivo naval padrão, o NRP *Tejo* tem como missão realizar operações de cariz militar ou de “interesse público”, entre elas a busca e salvamento no mar, a fiscalização marítima (da atividade piscatória, combate ao narcotráfico, imigração ilegal, entre outras), estando também preparado e disponível para apoiar outros departamentos do Estado com competências no mar. Aqui destaca-se o contínuo apoio à Autoridade Marítima Nacional (AMN) no projeto de edificação das capacidades do posto local da Polícia Marítima (PM) nas Ilhas Selvagens e, naturalmente, o apoio que a Marinha prestou ao longo das últimas quatro décadas ao Instituto das Florestas e Conservação da Natureza (IFCN).

O navio chegou ao Arquipélago da Madeira, como já se referiu, a 29 de dezembro, efetuando a sua primeira entrada no porto do Funchal acompanhado pelo então e o atual Comandante da ZMM, CMG Félix Marques e CMG Sousa Pereira, respetivamente, com cobertura jornalística de alguns órgãos de comunicação social.

Cumprindo o protocolo estabelecido, o Comandante do navio, 1TEN Robalo Franco, apresentou cumprimentos ao Representante da República para a Região Autónoma da Madeira, Juiz Conselheiro Ireneu Barreto, ao Comandante Operacional da Madeira, MGEN Rui Clero, e ao então Comandante da ZMM.

A 4 de janeiro, por ocasião da entrega do Comando da ZMM, foi oferecido um almoço a bordo a diversas entidades civis e militares, nomeadamente o Diretor-geral da Autoridade Marítima Nacional, VALM Sousa Pereira, o Comandante Naval, VALM Gouveia e Melo, o Representante da República e o Presidente do Governo Regional, Dr. Miguel Albuquerque.



Ainda durante o mês de janeiro, a 22 e 23, o navio recebeu, pela primeira vez, a visita do atual CEMA e AMN, ALM António Silva Ribeiro.

Na sua primeira missão à Madeira, o navio foi empenhado numa ação de busca e salvamento, a Norte da Ilha de Porto Santo, efetuou sete missões de apoio logístico à estrutura da AMN e ao IFCN às Ilhas Selvagens e seis rendições do pessoal do referido instituto nas Ilhas Desertas, onde foi possível em todos os trânsitos proporcionar a diversas entidades da região a oportunidade de visitar as ilhas situadas no prolongamento da Ponta de São Lourenço, extremo Este da Ilha da Madeira.

Durante a missão, foram efetuadas cerca de 6500 milhas náuticas, perfazendo um total de 751 horas de navegação, traduzidas em 35 fiscalizações no mar: 23 a embarcações de pesca e 12 a embarcações de recreio.

Em virtude das numerosas missões de rendição dos elementos do IFCN do Comando Local da PM do Funchal, nas Ilhas Desertas e Selvagens, realizadas sob diferentes condições meteorológicas, foi possível ir aumentando o conhecimento da plataforma e ganhar confiança na mesma, vindo a provar-se, cada vez mais, que esta é robusta e fiável, capaz de enfrentar estados de mar mais adversos e com boa capacidade de transporte logístico, estando, portanto, bem preparada e adequada às missões a que se destina.

Realce-se que, ainda ao nível da fiscalização marítima, o navio demonstrou uma extrema manobrabilidade e elevada capacidade de resposta, para posicionamento face às embarcações e posterior largada dos meios orgânicos de fiscalização de que dispõe: uma embarcação rígida *Harding*, uma semirrígida *SeaRider* e um bote Zebro Tipo III.

O navio aproveita agora a permanência de cerca de um mês na BNL para efetuar pequenas reparações e para descanso da guarnição, enquanto apronta nova missão à Zona Marítima do Norte.

Colaboração do COMANDO DO NRP TEJO



NATO DEFENSE COLLEGE

PARTICIPAÇÃO PORTUGUESA



INTRODUÇÃO AO NATO DEFENSE COLLEGE (NDC)

O NDC (Colégio Defesa NATO, em português) é a única instituição académica de educação de nível estratégico da NATO e tem por missão contribuir para a eficiência e coesão da Aliança Atlântica, através da educação dos seus quadros superiores, do estudo e pesquisa em domínios como a segurança e defesa transatlântica e de desenvolvimento do pensamento de nível estratégico dos assuntos político-militares. Para tal, o NDC prepara oficiais gerais e superiores (e equivalente graduação para civis/diplomatas) para o futuro desempenho de cargos importantes e relevantes na estrutura da NATO, ou relacionados com a NATO, desenvolve programas de pesquisa e estudos académicos em apoio dos objectivos da Aliança e coopera activamente com outras instituições similares dos países aliados e seus parceiros. O NDC pertence à estrutura militar da NATO e depende directamente do MC (*Military Committee*, Comité Militar, em português).

BREVE ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DO NDC



General Dwight D. Eisenhower

O NDC foi fundado a 25 de junho de 1951, ainda no rescaldo da II Guerra Mundial e escassos 2 anos após a fundação da própria NATO, na sequência de uma proposta do General Dwight D. Eisenhower, que desde cedo antecipou a necessidade de educar e treinar os futuros líderes da NATO para funções-chave na Aliança.

O NDC esteve sob a autoridade directa do *North Atlantic Council* até 1966, altura em que transitou para a supervisão do MC até à actualidade, o que espelha bem a importância e relevância conferida ao Colégio enquanto instituição educacional de nível estratégico por beneficiar da proximidade com os *policy makers*. O NDC foi inicialmente estabelecido em Paris, e a 19 de Novembro de 1951 realizou o seu primeiro *Senior Course* (SC), com 47 participantes oriundos de 10 países. O seu primeiro *Commandant* foi francês.

Em 1966, a França retirou-se da estrutura militar da Aliança Atlântica tendo o NDC mudado para Roma. Os anos 90 trouxeram grandes mudanças geopolíticas que obrigaram a NATO a revitalizar-se, o que levou ao processo de alargamento que cul-



Audiência Papal em 1966. Hoje em dia, esta audiência é pública.

minou nos actuais 28 membros, bem como ao desenvolvimento de parcerias com países de todo o globo. Em 1992-1993, o NDC abriu-se aos parceiros PfP e OSCE com a criação de um novo curso, hoje conhecido como *Integrated Partner Orientation Course* (IPOC), o que marcou uma nova era na história do Colégio.

O início do século XXI caracterizou-se por um maior alargamento do portfólio académico do NDC, para melhor reflectir a política da NATO no novo contexto internacional, tendo sido criados os cursos *Generals, Flag Officers and Ambassadors Course* (GFOAC) e *Modular Short Course* (MSC).

Foi ainda criada uma nova Divisão, a *Research Division*, com o objectivo de apoiar a estrutura liderante da NATO com análises e recomendações sobre os assuntos com interesse para a Aliança, bem como servir de instrumento de comunicação estratégica sobre as diferentes matérias para uma audiência mais vasta da comunidade internacional.

E, finalmente, a edificação de um novo pilar, *Outreach*, reflexo da Cimeira de Riga 2006 na qual a NATO decidiu partilhar a sua experiência em termos de educação e treino com os seus parceiros, tendo sido criada a *Middle East Faculty* que, entre outras iniciativas, passou a realizar dois novos cursos, o *NATO Regional Cooperation Course* (NRCC) e o *Senior Executive Regional Course* (SERC), com um particular enfoque na região do Médio Oriente e Norte de África. Estes dois instrumentos de cooperação representam uma das poucas, senão mesmo a única, ocasiões em que *course members* israelitas participam numa actividade oficial com *course members* árabes/muçulmanos.

AS ACTIVIDADES DESENVOLVIDAS PELO NDC

O NDC assenta a sua actividade em três pilares: *education*, *research* e *outreach*. A realização de cursos — *education* — constitui-se como a principal actividade do Colégio, sendo o SC a sua actividade principal e que mais recursos consome. O seu portfólio de cursos aumentou no passado recente com o objectivo de melhor corresponderem às actuais preocupações e interesses estratégicos da Aliança, em matérias como defesa cibernética, terrorismo, alterações climáticas, etc. O SC tem 5 meses e meio de duração e o seu principal objectivo é treinar os *course members* para a gestão de consensos, o *modus operandis* da Aliança, e incorpora ainda um período de 6 semanas de *Field Studies* que permite o contacto *vis a vis* com altos responsáveis governamentais e militares dos países e comandos estratégicos NATO visitados e conhecer as suas políticas de segurança e defesa. Toda esta diversidade de temas da actualidade discutidos no plano estratégico conjugado com o estabelecimento de contactos em todo o mun-

do (*networking*) confere aos seus *course members* uma experiência e preparação únicas no plano internacional. O NRCC, segundo maior curso em duração ministrado pelo Colégio, é o principal instrumento de *outreach* para a região do Médio Oriente e Norte de África e é dirigido a oficiais NATO e de países da região. O NDC ministra ainda cursos de curta duração (uma semana), o MSC e o IPOC, os quais estão integrados com o SC, e permite conferir aos seus *course members* um curto contacto com alguns temas específicos e beneficiar das discussões estratégicas.

No pilar da *research*, o NDC publica regularmente artigos de opinião sobre temas actuais e relevantes para a NATO, organiza e participa em diversos eventos de reflexão estratégica em todo o mundo e colabora com o Quartel-General da NATO, tanto na parte política como militar, no desenvolvimento conceptual de diferentes assuntos de natureza estratégica enquanto *think tank* da Aliança. Esta sua vertente é igualmente usada para difundir as “mensagens” da Aliança através dos circuitos académicos e de média mundial.

Por fim, no pilar do *outreach*, o Colégio desenvolve ainda diversas actividades de divulgação da NATO, tais como a semana de Kiev, a conferência de *Commandants*, entre outras.



A PARTICIPAÇÃO PORTUGUESA NO NDC

Portugal tem participado nas actividades do NDC, ou relacionadas com o NDC, em diferentes planos: enviando *course members* para frequentarem os seus cursos, designadamente o SC; provendo cargos no próprio NDC, como o de *Commandant* ou *Faculty Adviser*; e provendo o cargo de oficial de ligação ao NDC no *International Military Staff* (IMS), em Bruxelas.

Relativamente aos *course members*, e por razões de espaço, focar-nos-emos apenas no SC, por ser o mais relevante. Portugal participou, até à actualidade, com 185 *course members*, dos quais 60 eram diplomatas, 47 do Exército, 38 da Força Aérea, 35 da Marinha e 5 civis. O primeiro *course member* nacional, o então TCOR Fernando Pinto Resende (Exército), frequentou o SC2 em 1952. Os *course members* qualificados com o SC designam-se de *Anciens*, e existem milhares em todo o mundo, o que espelha bem a missão e importância do NDC em educar líderes. Muitos destes *Anciens* ocuparam e ocupam posições/cargos relevantes, tanto a nível nacional como internacional. Em 2011, foi inaugurado no NDC um mural onde constam placas com os nomes de todos os *Anciens* que ocuparam cargos relevantes e distintos tanto a nível nacional como NATO (membros do Governo, Chefes de

Os “*Distinguished Senior Course Anciens*” portugueses

SC5 – TGEN Francisco Chagas (CEMFA)
 SC57 – GEN Espirito Santo (CEMGFA)(*Exército*)
 SC60 – COR Morais da Silva (CEMFA)
 SC72 – GEN Valença Pinto (CEMGFA)(*Exército*)
 SC78 – GEN Pinto Ramalho (CEME)
 SC82 – VALM Lima Bacelar (MilRep)
 SC87 – TGEN João Cordeiro (MilRep)(*Força Aérea*)
 SC92 – ALM Macieira Fragoso (CEMA)

Estado-Maior ou Representantes Militares junto do MC). De entre os 119 *Distinguished SC Anciens*, o referido mural conta com 6 nomes de oficiais generais portugueses, pese embora actualmente Portugal já conte com mais 2 oficiais generais que, mais recentemente, assumiram relevantes funções.



TGEN Castelo Branco

Quanto ao provimento de cargos no NDC, Portugal teve, até à data, um único *Commandant*, o TGEN Castelo Branco, da Força Aérea, entre Fevereiro de 1990 e Fevereiro de 1993, mandato este que coincidiu com a queda do Muro de Berlim e que se constituiu como um marco na transformação do Colégio à época. Portugal detém um cargo de *Faculty Adviser* no NDC, que é provido em permanência por um CMG/COR, de forma rotativa entre os Ramos.

E, por fim, em relação ao IMS, Portugal preenche, igualmente em permanência, um cargo na Divisão de Operações, o qual é responsável pelo estudo e análise de todos os assuntos relativos ao NDC, bem como por efectuar a necessária ligação entre o MC e o Colégio.

PERSPECTIVAS FUTURAS PARA O NDC

O mandato do NDC tem sido revisto ao longo da sua existência, consequência da própria transformação da NATO. Em Setembro de 2013, o MC determinou uma nova revisão do mandato do NDC, na sequência de alguns indicadores que sinalizavam alguma quebra, lenta mas sustentada, do número de *course members* do SC e do NRCC, a não ocupação de alguns cargos de *Faculty Adviser* e o financiamento das suas actividades com um orçamento de crescimento zero. Esta combinação de factores adversos obrigou a uma profunda reflexão acerca das suas motivações, especialmente pela quebra na frequência de *course members*. Foi assim distribuído um minucioso questionário a todos os países da NATO, para melhor se compreenderem as respectivas motivações acerca do NDC, designadamente a relevância que lhe atribuem no processo de formação e selecção do seu pessoal, o retorno obtido pelo País, etc. Esta consulta inédita visou igualmente obter directamente dos Aliados as suas perspectivas e visões para o futuro do NDC e, com base nisto, eventualmente ajustar o seu mandato. Este questionário constituiu a base de toda a revisão em curso, cuja conclusão ocorreu em agosto de 2014.

A redução de *course members* tem sido a face visível da actual conjuntura de crise, especialmente por parte dos Aliados mais

pequenos em dimensão militar e financeira. No entanto, será a crise económica a única explicação para este aparente desinteresse, de alguns Aliados, no NDC? Serão os cursos atractivos e corresponderão às expectativas e necessidades dos Aliados? Existirá algum tipo de concorrência entre o NDC e instituições similares de alguns Aliados?

No sentido de fortalecer e reforçar a importância do SC, realça-se que uma das conclusões que está a ser implementada é a verificação dos lugares da Estrutura de Comando da NATO, em que é desejável ter como pré-requisito o SC. Esta medida impulsionará os Aliados no sentido de aumentar as suas nomeações para o NDC.

Outra questão antiga reside nas equivalências do SC relativamente ao mundo académico. Pela relevância do seu *curriculum*, a equiparação do SC a um Mestrado, ou Pós-Graduação, tem sido reivindicada há já algum tempo. Contudo, este processo requereria, pelo menos, um prolongamento do curso, o que não é consensual entre os Aliados. Por outro lado, alguns membros da Aliança reconhecem o SC como substituto de cursos similares nacionais e num caso específico – os Estados Unidos – apenas alguns Ramos o fazem. Portugal não reconhece.

São estas questões, de entre muitas outras, que foram analisadas e escrutinadas no âmbito de uma extensa revisão que decorreu entre 2013 e 2014 e que recomendou a designação de *anciens* para cargos NATO de maior relevo, designadamente ao nível de *branch chiefs* (capitão-de-mar-e-guerra/coronel).

O NDC é uma instituição de reconhecida qualidade e prestígio, dentro do seu domínio, da qual os Aliados, apesar da actual conjuntura de restrições financeiras, não pretendem abdicar, embora continuem a exigir medidas de melhoria de eficiência das suas actividades. O Colégio sofreu alguns ajustamentos no seu mandato, por estar algo direccionado para a vertente da cooperação (*outreach*), mas não se desviando substancialmente do seu actual rumo.

Para Portugal, esta revisão do papel do NDC, em função das questões anteriormente formuladas, poderá constituir uma oportunidade para um outro olhar sobre a formação de nível estratégico nas estruturas nacionais, bem como para reavaliar os benefícios adquiridos, ou retorno, pelos nossos *course members*.


Paulo Cavaleiro Ângelo
 CMG

Nota: O autor utiliza algumas palavras na sua forma original em língua inglesa para não desvirtuar o seu significado na tradução.

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



CIBERESPAÇO

O QUINTO DOMÍNIO OPERACIONAL



INTRODUÇÃO

Ao longo da última metade do século XX, assistiu-se a uma rápida evolução tecnológica, permitindo que as sociedades gerassem elevados índices de crescimento económico e social. Neste âmbito, a invenção da Internet, como uma rede mundial de computadores, desempenhou um papel fundamental na transformação da sociedade, tendo como consequência última a criação de um novo espaço que não tem existência física, mas apenas virtual, que se denomina de ciberespaço¹.

O termo ciberespaço foi utilizado pela primeira vez pelo escritor de ficção científica William Gibson em 1982², para descrever um espaço virtual, sustentado na interligação de computadores e pessoas à escala global. Com efeito, tendo em consideração a distância temporal que separa a atualidade da capacidade visionária de Gibson em 1982, verifica-se que o ciberespaço intensificou transformações sociais nos diversos campos da atividade humana, tendo-o Manuel Castells, oportunamente e perante esta realidade, apelidado de sociedade em rede.

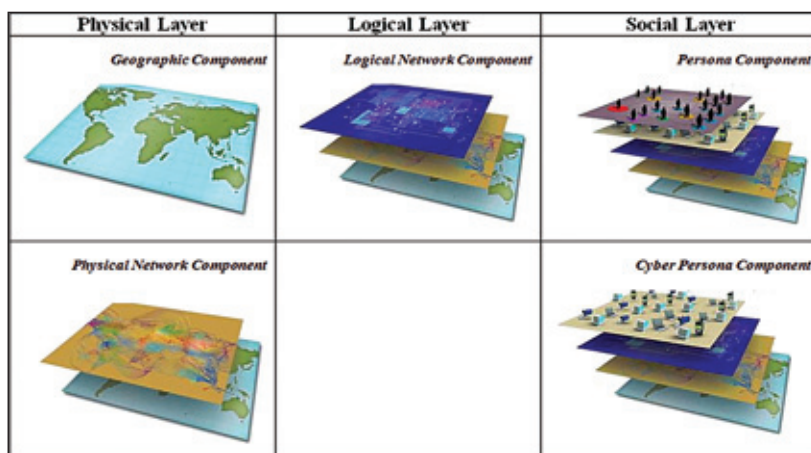
Segundo dados da União Internacional de Telecomunicações (ITU), de 2000 a 2015 o número de utilizadores da internet passou de 360 milhões para 3,2 mil milhões de pessoas em todo o mundo³. Porém, o ciberespaço, se por um lado origina potencialidades, também comporta riscos, com implicações em todas as áreas, com especial importância para a segurança e a defesa nacional.

O QUINTO DOMÍNIO

A perceção da criticidade do ciberespaço levou a que fossem reconsiderados os conceitos tradicionais de ope-

rações militares. Neste âmbito, realça-se o estudo estratégico do Exército Americano publicado em 2010⁴, sobre o conceito de operações no ciberespaço, no qual este foi dividido em três camadas distintas, nomeadamente: Física; Lógica; e Social. Por sua vez, estas camadas são constituídas por cinco componentes: a Geográfica; a Rede Física; a Rede Lógica; as Pessoas; e as Ciber Pessoas.

A camada Física representa as redes físicas de computadores e sistemas, tendo em consideração a sua localização geográfica. Com efeito, apesar de o ciberespaço ser um domínio global e virtual, o seu funcionamento exige sempre uma ligação ao mundo físico onde se encontram instalados os componentes da rede (*routers, switches, servidores, transmissores*). Quanto à camada Lógica, esta é constituída pelas ligações lógicas que são estabelecidas entre os vários nós da rede. Esta camada



Representação das três camadas e as cinco componentes do Ciberespaço (USArmy, 2010, p. 8)

possibilita a ligação de diferentes componentes, tais como, os computadores, *tablets*, *smartphones* ou outros equipamentos que tenham o seu endereço IP na rede. Por sua vez, a camada Social relaciona os aspetos humanos e cognitivos, realizando a separação entre a pessoa física e a “pessoa ciber”. De notar, que uma pessoa pode corresponder a várias “ciber pessoas” na rede (diversos perfis de utilização).

Assim, o ciberespaço, perante este conceito multidimensional, e face à sua intrínseca ligação aos sistemas críticos da sociedade, foi definido e aceite como o quinto domínio operacional (também denominado por ambiente ou espaço de guerra), tal como o Mar, a Terra, o Ar e o Espaço. Neste novo domínio, desenvolvem-se operações militares específicas, cada vez mais fulcrais à concretização das outras, realizadas nos restantes domínios.

CIBERATAQUES: ESTÓNIA 2007 E GEÓRGIA 2008

Os ciberataques lançados contra a Estónia em 2007 e a Geórgia em 2008, constituem-se como exemplos claros da utilização do ciberespaço como um novo domínio operacional, no qual o objetivo assenta em provocar danos ou interrupção de serviços nos países alvo.

Concretamente, a Estónia, em abril de 2007, alegadamente na sequência da mudança de localização de uma estátua soviética, do centro de Talin para os arredores da cidade, foi vítima de um ataque maciço de negação de serviço (*Distributed Denial of Service* (DDoS)) aos servidores do Estado e de várias empresas, afetando principalmente as comunicações eletrónicas mais importantes do país. Esses ataques, que as autoridades da estónia atribuíram ao governo russo, duraram cerca de 22 dias, tendo provocado uma paralisia económica de consequências bastante gravosas, sendo a primeira vez que um ataque cibernético ameaçou a segurança de um Estado.

Por sua vez, em agosto de 2008, decorrente do conflito interno do Estado Georgiano com a comunidade separatista de origem russa, a Federação Russa invadiu militarmente a Geórgia. No decurso deste conflito militar, foram lançados vários ciberataques, com o intuito de derrubar as páginas do governo Georgiano na internet e as suas redes de comunicações, provocando a indisponibilidade de vários serviços, antes e durante o conflito armado. De realçar que estes ataques, embora tivessem sido atribuídos maioritariamente a civis, nomeadamente, a nacionalistas russos, tiveram a particularidade de terem sido combinados com a invasão física do território pelo exército russo, constituindo-se, assim, como um exemplo inegável da utilização deste novo domínio no apoio às operações no terreno. Com efeito, e se dúvidas ainda existissem quanto à utilização do ciberespaço como um ambiente de guerra nos conflitos armados, estas dissiparam-se.



Ciberespaço, o quinto domínio operacional⁶

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora o ciberespaço seja um espaço virtual tem consequências no mundo físico, tornando-se assim um problema global quando utilizado com caráter bélico. Com efeito, os exemplos de ataques, como os conduzidos a estes dois países, demonstram claramente que os Estados terão de assegurar não só a utilização segura do ciberespaço aos seus cidadãos, como a salvaguarda da sua própria soberania.

É neste sentido que a NATO, decorrente da cimeira que se realizou no País de Gales em 2014, reconhece as ameaças emergentes no ciberespaço, assumindo que a Ciberdefesa é parte integrante de uma defesa coletiva (Ponto 72, da *NATO Wales Summit Declaration 2014*⁶). De igual modo, verifica-se que muitos países, reconhecendo o ciberespaço como um centro de gravidade do mundo moderno, encontram-se a edificar, desenvolver e implementar estratégias integradas de segurança da Informação⁷, visando, por um lado, garantir a segurança e a proteção da sua infraestrutura de informação e, por outro, potenciar o livre acesso e utilização do espaço onde esta circula, ou seja, o seu ciberespaço.


Ramos de Carvalho
1TEN

Notas

¹ Importa salientar que, embora a internet tenha sido um dos grandes impulsores do ciberespaço, estes dois termos não devem ser confundidos. Deste modo, sucintamente, pode referir-se que o ciberespaço é o ambiente e a Internet é uma das suas infraestruturas.

² Num conto denominado “*Burning Chrome*”, publicado na revista *Omni*. O termo viria a ser popularizado mais tarde após a publicação do seu famoso livro “*Neuromancer*”, em 1984.

³ De acordo com ITU Press Release (2015), disponível em: <http://www.itu.int/net/pressoffice/press_releases/2015/17.aspx#WL-n13_o7d6>.

⁴ USArmy. (2010). *TRADOC Pamphlet 525-7-8 Cyberspace Operations Concept Capability Plan*. Obtido de *Fas.org*: <https://fas.org/irp/doddir/army/pam525-7-8.pdf>.

⁵ Imagem adaptada de Neves, B. (2015): Capacidade de Resposta a Incidentes de Segurança da Informação no ciberespaço - uma abordagem DOTMLPI-I. Lisboa: IST. Disponível em <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/cursos/msidc/dissertacoes>.

⁶ Vd. in - *Wales Summit Declaration*, disponível em: http://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_112964.htm. [16-01-2017].

⁷ Em Portugal, a Estratégia Nacional de Segurança no Ciberespaço foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 36/2015, de 28 de maio de 2015.



NRP SCHULTZ XAVIER

DESARMAMENTO PARA ABATE

Na sequência da Portaria nº 41/2017, realizou-se no dia 9 de março, a bordo do NRP *Schultz Xavier*, a cerimónia de entrega de comando do navio e o ato do arriar dos distintivos nacionais, presidida pelo COM Nobre de Sousa, em representação do Comandante Naval. Estiveram presentes na cerimónia várias entidades de Marinha, assim como antigos comandantes do navio.

No seu discurso de despedida, o CTEN Pedro Martins realçou a grande quantidade e diversidade de missões desempenhadas pelo navio, algumas de grande importância para a Marinha e para o país, ao longo de quase 45 anos, e terminou citando parte de uma mensagem que lhe foi enviada por um dos antigos comandantes: “Para sempre ficam as memórias de tantos homens que conviveram comigo, nos bons e nos maus momentos, mas recordarei para sempre o ambiente de câmara e o sossego da asa da ponte durante as navegações corridas, onde tomei muitas decisões, algumas delas bem difíceis e que me fizeram crescer como homem e como marinheiro”.

Ao encerrar a cerimónia, que teve especial relevância por ser o último ato oficial realizado a bordo, o COM Nobre de Sousa fez especial menção aos anteriores comandantes, enalteceu o espírito de missão do último comandante, concluindo com uma reflexão sobre a distinta história do navio:

“E este momento ritual de perpetuação evoca o valor do respeito. O respeito por aquele legado de serviço galhardo, brioso, leal e disciplinado, mas também irreverente, abnegado, sem alarde e sem esperar recompensa, atributos de ser Marinheiro e timbre da nossa Marinha! O respeito por todos aqueles que fizeram a alma do *Schultz*. Sim, porque os navios têm alma: a das suas Guarnições! E as do *Schultz*, por certo que sempre o consideraram, e nas palavras do intemporal texto do Almirante Sarmiento Rodrigues, *O nosso Navio*, como sendo “...o melhor de todos”. Agora que o sino vai deixar de assinalar as horas, e o repicar das badaladas singelas e dobradas se vê substituído pelo silêncio, é este sinal de respeito que as atuais e novas gerações devem ao legado do *Schultz*. Porque sem respeito pela memória não há futuro.”

NOTAS HISTÓRICAS

Foi construído nos Estaleiros do Arsenal do Alfeite, tendo por missão principal desempenhar a balizagem e apoio a faróis, farolins e bóias do continente e das regiões autónomas.

Em 1997, instalou-se uma câmara hiperbárica, passando a servir de navio de apoio aos Mergulhadores, substituindo nesta tarefa o antigo draga-minas *Ribeira Grande* da classe *S. Roque*.

Em 2002, foi equipado com meios de combate à poluição.

Em abril de 2004, colaborou com o projeto SEMAPP da Fundação Luso-Americana, servindo de meio de transporte e apoio ao submarino de investigação científica *Delta*.

Em abril de 2005, participou no exercício de contra proliferação de Armas de Destruição Maciça NINFA 2005, simulando um navio suspeito, e efetuou o reboque do navio-reabastecedor *Bérrio* para certificação do aparelho de reboque.

Em junho de 2006, participou no exercício “STEADFAST JAGUAR”, com a missão de realizar o levantamento hidrográfico dos mares de



Cabo Verde, embarcando para o efeito uma equipa de hidrografia e uma equipa de Mergulhadores do DMS nº 2, assim como a embarcação do Instituto Hidrográfico *Gaivota*.

Participou em vários exercícios nacionais: PHIBEX, SWORDFISH, ZARCO, CONTEX PHIBEX e INSTREX.

PARTICIPAÇÃO EM MISSÕES IMPORTANTES

A 3 de dezembro de 1975, efetuou o reboque das LFG's *Argos*, *Dragão* e *Hidra* para Angola, acompanhado a navegar pelos próprios meios pelas LFG's *Lira* e *Orion*, mais as LDG's *Alfange* e *Ariete*, todos escoltados pela corveta *António Enes*, num comboio naval que ficou conhecido como “A Incrível Armada”, efetuando uma viagem de 63 dias, 885 horas e 8900 milhas até Luanda.

Em dezembro de 1977, recuperou a LDM 426 destacada para a AMSJ – Área Militar de S. Jacinto que sofrera um acidente que a deixou submersa.

Em março de 2001, participou na recuperação de corpos do acidente da ponte Hintze Ribeiro, em Entre-os-Rios.

Em 2002, esteve envolvido nas operações de combate à poluição no mar, resultante do afundamento do petroleiro *Prestige*, utilizando equipamento de recolha de poluição.

Comandantes do NRP *Schultz Xavier*

CTEN José Carlos L. Faria Roncon (14JUL72-13JUL76)
CFR José Luís F. Leiria Pinto (13JUL76-13OUT78)
CTEN António Eduardo Barbosa Alves (13OUT78-13OUT81)
CTEN Jacinto Afonso Ramos Guerreiro (13OUT81-09DEC83)
CFR Paulo Jorge R. Grade Richart (09DEC83-07FEV86)
CTEN João C. Pina Correia Marques (07FEV86-22DEC87)
CTEN Raul David Nunes Vieira Pita (22DEC87-22MAI90)
CFR Eduardo Maria P. Rafael Pinto (22MAI90-02OUT92)
CTEN Joaquim António Saloio Ganhão (02OUT92-30AGO94)
CTEN José Manuel Silvestre (30AGO94-13MAR97)
CFR Leonel António da Silva Reis (13MAR97-10SET99)
CTEN João C. do Amaral Lourenço (10SET99-03SET01)
CTEN António José Dionísio Varela (03SET01-23OUT03)
1TEN António Manuel Coimbra da Cunha (23OUT03-28FEV05)
CTEN Humberto Renato da Silva Rocha (28FEV05-12ABR07)
CTEN Raul Manuel Pato Risso (12ABR07-18OUT10)
CTEN Francisco José Brito Pereira Cavaco (18OUT10-20SET12)
CTEN Paulo Alexandre Rodrigues Vicente (20SET12-12JUN14)
CTEN Paulo Alexandre Costa Ramos (12JUN14-18AGO16)
CTEN Paulo Manuel Pedro Martins (18AGO16-09MAR17)

RECORDANDO O NAVIO BALIZADOR

Em 9 de Março último, na Base Naval de Lisboa, com a cerimónia de Entrega de Comando e do arriar dos Distintivos Nacionais, o NRP *Schultz Xavier* terminou o seu serviço como navio da Armada.

Relembro Junho de 1976, quando assumi o comando do *Schultz*, aumentado ao efectivo dos navios da Armada em 1972 mas já então prestigiado devido às suas complexas e ousadas missões, cumpridas com sucesso, em apoio aos processos de descolonização⁽¹⁾.

O navio, ao longo dos seus 45 anos de bons serviços, teve 19 Comandantes e, embora classificado como navio balizador, efectuou, além de balizagem, muitos outros tipos de missões.

Foi o meu segundo comando no mar e logo em Julho de 76 larguei para os Açores, na habitual missão de apoio à farolagem do arquipélago que incluía, entre outras tarefas, o abastecimento de garrafas de acetileno dos faróis distribuídas pelas nove ilhas açorianas e o principal ilhéu das Formigas, onde me apercebi de quanto tinha sido árdua a construção do farolim do ilhéu realizado pela Marinha em 1947⁽²⁾.

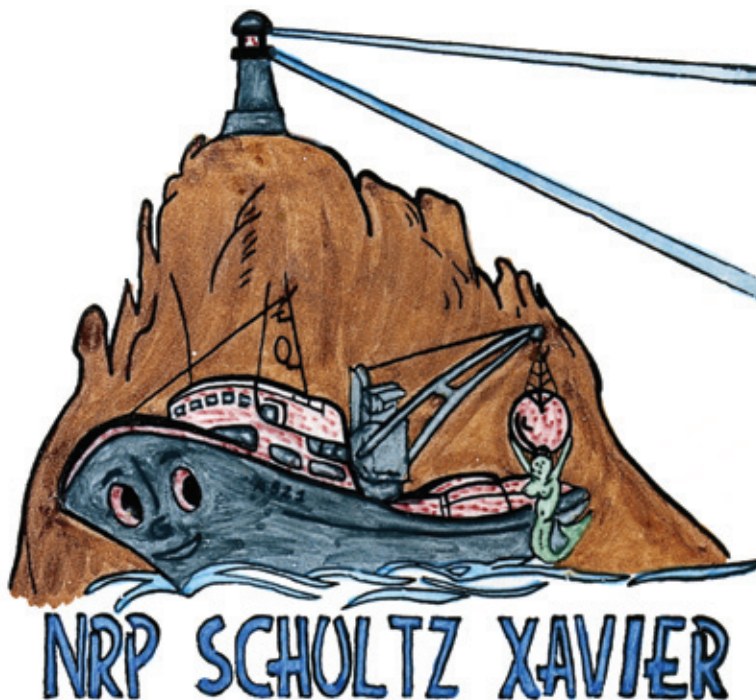
Das outras missões, lembro a manutenção da balizagem dos principais portos do Continente, com destaque para os de Aveiro, Lisboa, Setúbal e da Ria Formosa no Algarve, fainas demoradas que tinham de ter um planeamento cuidadoso, muitas vezes alterado devido a condições atmosféricas adversas.

Em Junho de 1977, foi o apoio à instalação dos primeiros faróis nas Selvagens⁽³⁾, missão em que se teve de resolver diversas questões desde a segurança do navio num precário fundeadouro, só de nome pois o *Schultz* teve de ficar amarrado a uma poita improvisada na ocasião, até aos relacionados com a logística. Recursos das Selvagens... só cagaras! Deve ter sido o único navio da Armada que, nos tempos modernos, embarcou um burro para o transporte de material em terra.

O reboque do ex-draga-minas *Horta*, de Lisboa ao Funchal, foi outra missão. Desta recordo o magnífico jantar (autêntico banquete), num famoso restaurante da Ilha, oferecido a toda a guarnição do *Schultz* pela empresa proprietária do antigo draga-minas.

Um dia, quando do regresso de uma missão nos Açores, com o convés atulhado de material, inclusive uma viatura, o navio, sob valente nortada, e após os rebocadores de Sines terem falhado várias tentativas, "safou" uma lancha de desembarque grande (LDG) que participava num exercício com fuzileiros e tinha ficado encalhada na praia da Bordeira, situada no parque natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina.

Trago à memória outra ocasião em que se tornou necessário dar apoio à então Base Aérea de S. Jacinto, visto a lancha de desembarque média (LDM), que lhe estava atribuída, ter sofrido um acidente. À chegada, após fundear e não ter avistado a embarcação, solicitei que me indicassem a sua localização e recebi a informação de que estava no cais. Facto estranho, pois este encontrava-se vazio. Esclareceram-me que efectivamente a lancha estava no cais mas... no fundo. A operação, inédita para o navio, foi cumprida e a LDM ficou atracada no cais mas... à superfície.



Ansiada pela guarnição era a ida, em Agosto, às Festas de Verão em Arcachon, famosa praia francesa, na Biscaia, onde o *Schultz*, durante anos, representou muito condignamente a Marinha Portuguesa.

Em Outubro de 1978 entreguei o comando do navio. Tinha sido quase dois anos e meio em que me senti plenamente realizado como marinheiro e grato de ter tido uma óptima e dedicada guarnição. Vários foram depois os meus comandos no mar e em terra, mas sempre acompanhei com muito interesse a actividade operacional do meu antigo e saudoso navio balizador.

Continuou o *Schultz* a desempenhar com sucesso as diversas tarefas que lhe foram sendo atribuídas, tendo passado nos últimos anos a cumprir mais uma nova missão, a de fiscalização da costa nas áreas do Continente e do arquipélago da Madeira.

Termino, fazendo minhas as palavras proferidas pelo Comodoro Nobre de Sousa, que presidiu à cerimónia atrás citada, quando afirmou que *o acto de arriar os Distintivos Nacionais era o momento em que, mais do que o fim de um ciclo, se assinalará o início de um novo, o de perpetuação do respeito pelo legado intemporal da alma do "Schultz"*.

José Luís Leiria Pinto
CALM

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

Notas

- ¹ "Regresso de África. Uma Missão Humanitária"
- "Uma missão de reboque. A Incrível Armada"
- "Retorno de África - 1975. Uma Missão de Apoio"
- ² "Os Açores Ainda Desconhecidos"
- ³ "Operação Cagarra Luminosa"

RA nº 374/ABR2004
RA nº 380/NOV2004
RA nº 483/MAR2014
RA nº 087/DEZ1978
RA nº 075/DEZ1977

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

SUPERINTENDENTE DO MATERIAL



Foto SAU FZ Horta Pereira

O VALM António Rocha Carrilho tomou posse em 6 de março como Superintendente do Material (SM), rendendo no cargo o VALM Mendes Calado, em cerimónia realizada na Casa da Balança e presidida pelo CEMA e AMN, ALM António Silva Ribeiro.

Após renovar, desta vez publicamente, o seu reconhecimento ao ALM CEMA pela confiança nele depositada para o desempenho de tão elevadas funções, o empossado referiu o seu propósito de continuar o trabalho iniciado pelos seus antecessores, consciente da realidade conjuntural que obriga a uma gestão rigorosa e flexível, no sentido da Marinha cumprir a sua missão: “Contribuir para que Portugal use o Mar”.

Realçou que, de modo sereno e perfeitamente consciente dos riscos, procurará uma gestão Rigorosa, Resiliente e Robusta: Rigorosa na procura das melhores soluções que conduzam a um “Desempenho” de excelência; Resiliente na “Superação” das dificuldades; e Robusta porque personalizada e humanizada nas decisões e nas “Oportunidades”.

Após destacar o papel fulcral que a Direção de Navios tem desempenhado no desenvolvimento e acompanhamento da maioria dos projetos no âmbito da LPM, que contribuem para o aumento das capacidades da esquadra no presente e são estruturantes para a Marinha do futuro, considerou fundamental referir a importância estratégica da relação da Marinha com a Arsenal do Alfeite, S.A., enfatizando que procurará manter e se possível incrementar e melhorar as relações de trabalho que conduzam a um perfeito sincronismo de planeamento.

Sobre a Direção de Navios, destacou as seguintes prioridades e linhas de ação:

- Reverter o acentuado déficit de manutenção na esquadra, com especial ênfase nos intervalos de docagem;
- Dar prioridade ao investimento nos navios com uma vida útil remanescente superior a 15 anos, em detrimento dos navios em fim de vida útil;
- Desenvolver os estudos tendentes à substituição do navio reabastecedor nos próximos 5 anos;
- Promover a elaboração dos estudos tendentes ao prolongamento da vida do N.R.P. “SAGRES” e do NTM “CREOULA”, em ciclos de 30 anos;
- Manter e melhorar as condições de habitabilidade nos navios. No âmbito da Direção de Infraestruturas elencou, pela sua atualidade e importância, os seguintes vetores de ação:
- O investimento nas infraestruturas da Estação Naval da BNL de forma a dispor de um apoio à esquadra eficaz e com padrões atualizados;

O VALM António Carlos Vieira Rocha Carrilho nasceu em Lisboa a 9 de novembro de 1956, tendo sido promovido ao atual posto a 17 de dezembro de 2013.

Ingressou na Escola Naval em 2 de setembro de 1974, tendo concluído a licenciatura em Ciências Militares Navais – Marinha e sido promovido, ao posto de guarda-marinha, em 1 de outubro de 1978. Após a especialização em Navegação frequentou os cursos Geral Naval de Guerra e Complementar Naval de Guerra em 1992 e 2001, respetivamente, e o curso de Promoção a Oficial General em 2007.

Serviu em diversas unidades navais, como Chefe de Serviço e Imediato, nomeadamente, no NRP *Cunene*, no NRP *Jacinto Cândido*, no NRP *Vega* e no NRP *Sagres*. Comandou o NRP *Vega*, a LORCHA *Macau* e o NRP *Sagres*, de 2001 a 2005.

Em terra, de entre outras, destacam-se as funções de docente na Escola Naval, no território de Macau a direção da Escola de Pilotagem e a chefia do Gabinete de Assessoria Técnico-jurídica da Capitania dos Portos de Macau. Desempenhou, ainda, os cargos de Adjunto do Diretor Técnico e de Chefe da Divisão de Navegação no Instituto Hidrográfico, de Diretor de Apoio Social e de Coordenador da Área de Ensino de Administração no Instituto de Estudos Superiores Militares.

Promovido a Contra-almirante em 28 de abril de 2008, assumiu os cargos de Diretor do Serviço de Formação, de Chefe da Divisão de Recursos do Estado-Maior-General das Forças Armadas, tendo acumulado este cargo com a chefia do “Grupo de Trabalho para a Nova Estrutura de Comandos da NATO”, e de Subdiretor e de Diretor de Ensino do Instituto de Estudos Superiores Militares. No posto de Vice-almirante desempenhou funções como Superintendente do Pessoal.

O VALM Rocha Carrilho, ao longo da sua carreira, foi agraciado com diversos louvores e condecorações, sendo de destacar a Medalha Grande-Oficial, da Ordem Militar de Avis.

É casado com a Dr.ª Maria de Lurdes e têm um filho, Carlos Miguel.

- A edificação do Centro de Distribuição Alimentar da Direção de Abastecimento e da rede de esgotos da Escola de Fuzileiros;
- O investimento nas infraestruturas da Autoridade Marítima Nacional;
- O apoio à edificação do Hospital das Forças Armadas;
- O fortalecimento e o consolidar da implementação de sistemas de eficiência energética;
- O fomentar da partilha de infraestruturas e centralização de serviços comuns.

No âmbito da área funcional do abastecimento referiu a importância de integrar de forma efetiva o Apoio Logístico Integrado nos processos de construção de novas unidades navais e, no apoio direto às unidades navais, relevou a importância de assegurar a sua sustentação logística, muito dependente dum planeamento estável e participativo. Considerou também que, na área do fardamento, a Direção de Abastecimento deverá continuar a colaborar de forma ativa na revisão do Regulamento de Uniformes dos Militares da Marinha.

No âmbito da Direção de Transportes destacou a renovação do parque automóvel em curso, importando promover a atualização das Normas Relativas a Viaturas da Marinha e constituindo-se também como preocupação acrescida o envelhecimento da frota de vedetas.

O novo SM concluiu reafirmando o seu empenhamento e dedicação, assim como os de todos os que servem a Marinha na estrutura da SM e que seguramente irão continuar a contribuir para que a Marinha se cumpra.

Antes dos cumprimentos e felicitações por parte de todas as individualidades e convidados presentes, a cerimónia encerrou com uma alocução do ALM CEMA, que agradeceu o desempenho de excelência do SM cessante, VALM Mendes Calado, e referiu as por si bem conhecidas qualidades e competências do VALM Rocha Carrilho, a quem agradeceu a disponibilidade para aceitar o cargo de Superintendente do Material.

DEPARTAMENTO MARÍTIMO DO CENTRO

Realizou-se no dia 6 de janeiro de 2017, nas instalações da Capitania do Porto de Lisboa e Comando Local da Polícia Marítima de Lisboa, a cerimónia de tomada de posse do Chefe do Departamento Marítimo do Centro, Capitão do Porto de Lisboa, Comandante Regional da Polícia Marítima do



Foto: ISAR A. Ferreira Dias

Centro e Comandante Local da Polícia Marítima de Lisboa.

A cerimónia foi presidida pelo Diretor-geral da Autoridade Marítima e Comandante-Geral da Polícia Marítima, VALM Sousa Pereira, que deu posse ao CMG Paulo Manuel José Isabel, em substituição do CMG Eduardo Jorge Malaquias Domingues.

Estiveram presentes na cerimónia várias entidades locais, entre as quais os Presidentes das Câmaras Municipais de Almada e Oeiras.

No uso da palavra, o novo comandante referiu que “Os obstácu-

O comandante Paulo Manuel José Isabel ingressou na Escola Naval em 1982, tendo sido promovido a capitão-de-mar-e-guerra em 2010. É especializado em Artilharia, pela Escola de Artilharia que frequentou em 1990.

Embarcou, no cumprimento de comissões de embarque, nas fragatas *Comandante Hermenegildo Capelo*, *Álvares Cabral* e *Vasco da Gama*, nas corvetas *João Coutinho* e *João Roby* e no navio-escola *Sagres*.

Em terra, prestou serviço no Comando da Zona Marítima do Sul em 2003 como 2º Comandante, foi Adjunto do Capitão do Porto de Leixões em 2006, tendo desempenhado em 2009 funções como 2º Comandante da Base Naval de Lisboa. Destacou para o Estado-Maior General das Forças Armadas em 2011, onde chefiou a divisão de operações do Estado-Maior do Comando Operacional Conjunto até 2012, altura em que passou a prestar serviço no MDN, na Cooperação Técnico-Militar em Angola. As funções atuais foram precedidas do desempenho desde 2014, dos Cargos de Comandante da Zona Marítima do Sul, Chefe do Departamento Marítimo do Sul, Comandante Regional da Polícia Marítima do Sul, Capitão do Porto e Comandante Local da Polícia Marítima de Faro.

los contornam-se, as fraquezas mitigam-se e os riscos assumem-se, mas temos de ter ambição e, com a nossa ação, dar também um sinal de esperança às novas gerações”.

COMANDO DA ZONA MARÍTIMA DO NORTE



Realizou-se no passado dia 27 de janeiro, em Leça da Palmeira, a cerimónia de entrega do Comando da Zona Marítima do Norte, presidida pelo vice-almirante Sousa Pereira, Diretor-Geral da Autoridade Marítima, em representação do ALM CEMA e AMN.

O CMG António Luís Teixeira Pereira agradeceu a colaboração institucional de todos os organismos que se relacionaram com os órgãos regionais e locais da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional, deixando o Comando da Zona Marítima do Norte e, cumulativamente, os cargos de Chefe do Departamento Marítimo do Norte e Comandante Regional da Polícia Marítima do Norte, Capitão dos Portos do Douro e de Leixões e Comandante Local da Polícia Marítima do Douro e de Leixões, e sendo substituído pelo CMG Carlos Osvaldo Rodrigues Campos.

Ao assumir o comando e os cargos para os quais foi empossado, o CMG Rodrigues Campos afirmou que “na alargada área de atuação onde se insere a intervenção de várias entidades, a atitude cooperante se reveste de crucial importância, pelo que me empenharei na consolidação da cooperação institucional entre autoridades e entidades públicas, visando, em sede e enquadramento próprios, a obtenção das melhores soluções nos variados assuntos de âmbito comum, bem como daqueles que entendam que o contributo da Marinha e da Autoridade Marítima possa constituir uma

Natural de Lisboa, o CMG Carlos Osvaldo Rodrigues Campos concluiu em 1989 a licenciatura em Ciências Militares Navais na Escola Naval e especializou-se em Electrotecnia, em 1990.

Iniciou a sua carreira naval a bordo de navios tipo fragata e reabastecedor de esquadra, como chefe de serviço e chefe de departamento.

Entre 1994 e 1998 foi formador na Escola de Electrotecnia e entre 1998 e 2000 foi oficial imediato do NRP *Honório Barreto*.

Após promoção a capitão-tenente, em outubro de 2000, foi nomeado chefe da Área Tecnológica de Radares e Guerra Eletrónica no Arsenal do Alfeite.

Entre julho de 2003 e setembro de 2006 foi capitão dos portos de Vila Real de Santo António e de Tavira e Comandante Local da Polícia Marítima, sendo também representante da Marinha na delegação portuguesa da Comissão Internacional de Limites entre Portugal e Espanha. Entre 2006 e 2010 desempenhou diversas funções, nacionais e internacionais, de coordenação e ligação a outras entidades, no âmbito da Autoridade Marítima e, em fevereiro de 2010, assumiu o cargo de 2º comandante da Escola de Tecnologias Navais.

Em janeiro de 2013 foi nomeado chefe da Repartição de Sargentos e Praças da Direção de Pessoal até à sua extinção, sendo então nomeado, até outubro de 2015, chefe da Repartição de Gestão de Pessoal. Entre outubro de 2015 e janeiro de 2017 foi Comandante da Escola de Tecnologias Navais.

Frequentou diversos cursos de carreira, de manutenção de equipamentos e na área da formação e da gestão de recursos humanos e, ainda, no George Marshall Center, o “Program in Advanced Security Studies” e o “Program in Terrorism Security Studies”, e no Center for Hemispheric Defense Studies, nos Estados Unidos da América, o “Inter-agency Coordination and Combating Terrorism”. Frequentou ainda o “Crisis Management Course” da U.S. Coast Guard.

O comandante Rodrigues Campos, ao longo da sua carreira, foi agraciado com diversos louvores e condecorações.

mais-valia”, sublinhando que “as capacidades e os recursos disponibilizados ao Comando da Zona Marítima e aos órgãos regionais e locais da Autoridade Marítima Nacional constituem instrumentos operacionais essenciais para o exercício da Autoridade do Estado, assegurando o uso do mar por Portugal, e consequentemente, para o desenvolvimento do País e o bem-estar dos Portugueses”.

A ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

PARTE 1

INTRODUÇÃO, ENQUADRAMENTO E PRINCÍPIOS

Os oceanos, mares e áreas costeiras ocupam cerca de 70% da superfície terrestre, constituindo, toda esta dimensão geográfica, um elemento crítico de reflexão e avaliação numa óptica ambiental para o ciclo hidrológico e para o sistema climático terrestre, tendo, igualmente, um papel determinante para o comércio, o transporte, o turismo, sendo uma muito ampla fonte de recursos marinhos com relevância económica, minerais como hidrocarbonetos, bem como de matérias inovatórias para a indústria farmacêutica.

Para além de ser uma fonte de recursos, o ambiente marítimo é também um habitat essencial para inumeráveis recursos vivos que, por sua vez, também acabam por contribuir para a segurança (humana) como alimento, emprego e matéria susceptível de ser comercializada.

Contudo, apesar da mencionada importância para os humanos, existe a comumente aceite ideia de que a acção humana em tal ambiente tem tido uma crescente influência desestabilizadora em todo este delicado sistema.

Os oceanos constituem o exemplo por excelência da teoria denominada como “Tragédia dos bens comuns”¹, um espaço onde tal situação tem ocorrido vezes sem conta, em especial, em áreas de acesso aberto à pesca. No entanto, como é ilustrável pelos sucessivos instrumentos, inclusive de carácter supranacional, a comunidade tem tido a capacidade para superar situações prejudiciais para a saudável sobrevivência destes sistemas e, como tal, da própria raça humana.

No caso dos oceanos, uma das actuações nucleares é o seu enquadramento através da extensão de direitos de propriedade na forma de zonas económicas exclusivas.

As zonas económicas exclusivas (ZEE) foram instituídas através de processo de negociação cuidadosamente balanceado entre governar/administrar e preservar os recursos dos oceanos e garantir as liberdades de navegação em Alto-mar, inclusive para propósitos militares. No espaço da ZEE, foi garantido ao Estado costeiro direito soberano sobre os recursos e jurisdição primordial sobre várias actividades, incluindo-se a investigação científica.

A extensão da jurisdição do Estado costeiro, culminando com a implementação generalizada das ZEE com 200 milhas náuticas, é um dos eventos institucionais mais notáveis da sociedade internacional do século passado. Neste contexto, vastas áreas oceânicas livremente acessíveis como partes integrantes (e qualificadas) como Alto Mar (AM), foram transformadas em activos dos Estados costeiros, permitindo-lhes um quadro soberano e jurisdicional sobre os espaços e os recursos construído sobre um regime internacional sustentado.

Uma das principais justificações para este câmbio foi o entendimento crescente manifestado aquando da III.ª Conferência das Nações Unidas sobre a Lei do Mar, que ocorreu de 1973 a 1982, mais concretamente, que os esforços até

então empreendidos pela sociedade internacional para gerir de modo eficiente e racional os recursos marinhos tinham sido infrutíferos.

Aquela Conferência demonstrou a necessidade de uma nova abordagem, preferencialmente assente numa lógica de responsabilidade para um uso sustentável dos oceanos, em especial naquilo que obriga, em termos de direito internacional, os Estados costeiros.

Neste enquadramento, a ampliação da jurisdição dos Estados costeiros, mudou, portanto, o sistema de gestão dos oceanos então vigente, através da adição da categoria da ZEE, que cobre uma considerável área situada entre as águas territoriais e o AM – artigos 86º a 120º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) –, tendo sido definido no artigo 57º desta convenção que “(...) não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial (...)”.

Como princípio, a ZEE variará entre 188 milhas náuticas (quando o mar territorial tiver cerca de 12 milhas) e um máximo de 200 milhas quando a extensão daquele mar for menor. No entanto, ainda que o mar territorial (MT) tenha 12 milhas, a ZEE será sempre inferior a 200 milhas em caso de Estados de costas opostas pertencentes a Estados distintos, separados por menos de 400 milhas marinhas. Em tais casos, e na falta de acordo prévio (artigo 74º, nº 4, da CNUDM), o critério não é o da linha mediana (tal como no caso do MT) mas, outrossim, o da equidade, se necessário determinado por via política ou jurisdicional (artigo 279º).

A Lei nº 33/77, de 28 de Maio, criou, em Portugal, a ZEE, além de ter estabelecido, como se viu, a largura e os limites do MT. Enquanto que a Constituição de 1976 nada mencionava sobre a ZEE, a revisão constitucional de 1982 viria a suprir tal ausência. Contudo, refere o Prof. Marques Guedes, que a sua colocação ao lado das águas territoriais – que é território do Estado – não é correcta, uma vez que não se trata, tal como a lei e a prática internacionais a definem, de parte do território estadual. Os direitos soberanos e os de tipologia jurisdicional que o Estado exerce na ZEE têm, unicamente, por objecto, os recursos existentes e as actividades relacionadas com a sua apropriação e utilização, não incidindo sobre as águas da Zona nem sobre a camada área que sobre elas se encontra.

Na ZEE, ao Estado costeiro são atribuídos direitos de soberania sobre os recursos naturais “(...) para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão, vivos ou não vivos (...)”, tal como decorre do artigo 56º da Convenção. No concernente aos recursos naturais vivos, tais direitos conferidos aos Estados costeiros foram acompanhados de obrigações de preservação dos recursos, de utilização e de cooperação com outros Estados para o cumprimento de tais imposições,

o que, neste âmbito, deu uma nova caracterização ao direito internacional do mar.

A mencionada obrigação de conservação impõe que os Estados costeiros estabeleçam “(...) as capturas permissíveis dos recursos vivos (...)” compreendidos na ZEE correspondente, de modo a evitar que tais recursos sejam ameaçados “(...) por um excesso de captura”, nos termos definidos nos nºs 1 e 2 do artigo 61º da Convenção.

No que concerne a utilização dos recursos, o Estado costeiro está obrigado a “(...) promover a utilização óptima” dos recursos situados na ZEE, não obstante os condicionalismos já estabelecidos no artigo 61º da CNUDM, de acordo com o nº 1 do seu artigo 62º, sendo o acesso a potenciais excedentes uma decisão identicamente soberana, não obstante a redação dos artigos 69º (Direitos dos Estados sem litoral) e 70º (Direitos dos geograficamente desfavorecidos). Com efeito, embora estes artigos prevejam um “direito a participar, numa base equitativa, no aproveitamento de uma parte apropriada dos excedentes dos recursos vivos das zonas económicas exclusivas dos Estados costeiros da

mesma sub-região ou região”, a decisão do Estado costeiro não é passível de impugnação jurisdicional. Nesse sentido, a alínea a) do nº 3 do artigo 297º da Convenção prevê, expressamente, que “o Estado costeiro não será obrigado a aceitar submeter aos procedimentos de solução qualquer contro-
vêrsia relativa aos seus direitos soberanos referentes aos recursos vivos da sua zona económica exclusiva ou ao exercício desses direitos, incluídos os seus poderes discricionários de fixar a captura permissível, a sua capacidade de captura, a atribuição de excedentes a outros Estados e as modalidades e condições estabelecidas nas suas leis e regulamentos de conservação e gestão”.

No que se refere à obrigação de cooperação, esta pode assumir várias formas, de modo mais concreto, “(...) cooperar, quer directamente, quer por intermédio das organizações internacionais apropriadas (...)”, conforme se estatui no nº 1 do artigo 64º da CNUDM para a conservação e utilização óptima das espécies altamente migratórias.

Pressupondo o regime estatuído no artigo 56º, que descreve, de modo genérico, os direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro relativamente à ZEE, não se encontra uma previsão sobre os interesses do Estado costeiro num contexto de segurança (*maritime security*).

Neste enquadramento, é entendimento que os artigos 55º, 56º, 58º e 86º acomodam alguns desses interesses securitários dos Estados costeiros na Zona, sendo que, aliás, tais preceitos convencionais tornam clara a natureza muito especial da ZEE e que certas liberdades vigentes no AM quanto a exploração de recursos não ocorrem na ZEE.

Contudo, os artigos 58º e 86º tornam, igualmente, claro que todas as outras liberdades aplicáveis no AM [tal qual previstas nas alíneas a) a f), do nº 1, do artigo 87º], “(...) bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos” (compreendidas nestas, por exemplo, actividades militares), sem necessidade de

comunicação ou consentimento prévio por parte do Estado costeiro (nº 3, do artigo 77º, da CNUDM).

De sublinhar que ao Estado costeiro são reconhecidos os poderes adequados à fiscalização da sua ZEE, em conformidade com o definido no artigo 73º da CNUDM. Nos termos do nº 1 do artigo citado, o “Estado costeiro pode, no exercício dos seus direitos de soberania de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos vivos da zona económica exclusiva, tomar as medidas que sejam necessárias, incluído visita, inspecção, apresamento e medidas judiciais, para garantir o cumprimento das leis e regulamentos por ele adoptados de conformidade com a presente Convenção”.

Alguns Estados invocam o facto dos usos militares da ZEE por Estados terceiros estarem proibidos pelo conteúdo material do nº 1, do artigo 58º, uma vez que são incompatíveis com a reserva dos espaços de AM para fins pacíficos ou, pelo menos, na observância do princípio da utilização de tais espaços para os mencionados fins “internacionalmente lícitos”.

Certamente, em tempos de tensões internacionais acrescidas

(macro ou regionais), os exercícios navais podem ser caracterizados como uma ameaça para o uso da força de acordo com a Carta das Nações Unidas (nº 4, do artigo 29º), e no âmbito do artigo 301º da CNUDM (utilização do mar para fins pacíficos), em análise conjugada com o princípio estabelecido no artigo 88º da Convenção. Em qualquer dos termos de análise, especialistas de direito internacional do mar, e de operações navais internacionais,

parecem tender a considerar que este poderá ser um caso incluído na previsão do artigo 59º da Convenção. Consideramos que aquela aferição plasmada no artigo 58º, demasiado ampla dir-se-á, não chega para contradizer esta conclusão.

Em relação aos usos do mar não relativos à navegação, pode dizer-se que a liberdade de navegação conhece um padrão mais restritivo na ZEE, na qual é, por exemplo, concedida jurisdição exclusiva ao Estado costeiro para a construção de ilhas artificiais e instalações e estruturas concernentes a recursos, investigação científica marinha, pesquisa para fins ambientais, e instalações que possam interferir com o exercício de direitos do Estado costeiro na Zona [alínea c) do nº 1 do artigo 60º]. Contudo, tal quadro jurídico não parece proibir, necessariamente, a construção de instalações ou equipamentos militares, não relacionados com o ambiente, recursos ou pesquisas, designadamente se atentarmos nas disposições conjugadas dos artigos 60º, 80º, alínea d), do nº 1, do 87º, e 88º, todos da Convenção.



Dr. Tiago Silva Benavente

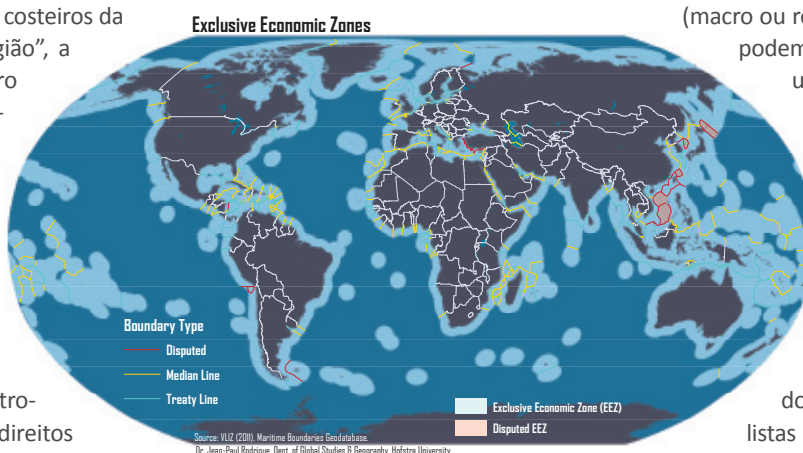
Doutorando em Direito e Segurança

ASSESSOR DO GABINETE JURÍDICO DA DGAM

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

Notas

- ¹ HARDIN, Garret, “Science”, revista, volume 162, nº 3859, pp. 1243-1248, 13 de Dezembro de 1968





ACADEMIA DE MARINHA

PROF. DOUTOR MÁRIO RUIVO SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM

Em 14 de março decorreu na Academia de Marinha uma sessão solene de homenagem ao Professor Mário Ruivo. No evento, presidido pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, foram apresentadas as comunicações “Visitação à história de um biólogo” e “Mário Ruivo – Vida e Obra ao Serviço do Mar Português”, pelos académicos Carlos de Sousa Reis e Guilherme d'Oliveira Martins, respetivamente.

No início da sessão o Presidente da Academia de Marinha entregou à Doutora Maria Eduarda Gonçalves, viúva do homenageado, o Diploma de Membro Honorário do Professor Mário Ruivo.

Após agradecer a presença do Almirante CEMA e AMN, o Presidente da Academia salientou que o homenageado “foi um dos grandes defensores do mar como projeto nacional sustentável. Com o seu desaparecimento, a Academia de Marinha perde um dos seus poucos membros honorários. O País perde um grande vulto e uma referência nacional. Mas existe uma forma de esta perda não se transformar em luto. Basta que todos os que com ele partilhavam as suas ideias e a sua visão do mar, continuem a sua luta a bem de um Portugal que aposte decididamente numa melhor e mais inteligente utilização deste recurso imenso que tem à sua beira – O MAR”.

Na sua apresentação, o Professor Doutor Carlos de Sousa Reis lembrou que o Prof. Mário Ruivo obteve a sua formação académica na Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa (FCUL), onde em 1950, como biólogo, ingressou no Instituto de Biologia Marítima (IBM), sob a tutela do Prof. Herculano Vilela (FCUL) e tendo como Diretor o Dr. Magalhães Ramalho, dedicando-se, nesta fase, ao estudo da

biologia da sardinha nas águas portuguesas, tendo potenciado novos processos de gestão deste importante recurso. Seguiram-se os estudos e registos biométricos sobre o *stock* de bacalhau na Terra Nova com ele embarcado no “Gil Eanes”.

Complementou os seus estudos académicos no “Laboratoire Arago” da Universidade de Paris-Sorbonne, em Banyuls-sur-mer, em 1957, enquanto acumulava o cargo de subdiretor do IBM. Nessa ocasião integra e assume a organização prática da campanha científica do NRP *Faial* nas águas portuguesas, e faz mergulhos profundos no Batiscafo F.N.R.S. III, submersível francês, cujas observações vieram a ser objeto de colheitas com dragas, tendo identificado comunidades bentónicas, em grande parte desconhecidas para as águas portuguesas, bem como espécies novas para a ciência.

Em 1961 passou a desempenhar funções na Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), em Roma, como responsável pela Divisão de Recursos Aquáticos e do Ambiente, levando a cabo várias iniciativas, como a organização em 1972 da 1ª Conferência sobre Poluição do Meio Marinho, a edição em 1973 das “Fichas de Identificação das Espécies para as Necessidades da Pesca”, cuja oportunidade tem sido, até hoje, muito apreciada.

A Política e a Gestão dos Oceanos, numa perspetiva global, passa a ser o seu domínio de eleição, onde usa os seus conhecimentos como biólogo, mas também como político. É neste contexto que participa na feitura (1974 a 1982) e entrada em vigor (1994) da “Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar” e assume (1980/1988) as funções na UNESCO, como Secretário-Geral da Comissão Ocea-



nográfica Intergovernamental.

As inúmeras intervenções e participações públicas do Prof. Mário Ruivo são do maior valor, sendo necessário fazer o seu registo, mesmo que de forma sintética, disse o académico Sousa Reis. De igual forma, a importância dos seus contributos em Política e a Gestão Global dos Oceanos, a nível nacional e a nível internacional, sempre lhe granjearam os maiores elogios dos seus pares e de todos aqueles que têm o Mar como objeto de conhecimento, na sua multidisciplinaridade.

Seguiu-se a comunicação do Professor Guilherme d'Oliveira Martins, que recorreu ao Professor Mário Ruivo ao longo da sua vida como tendo sido um estudioso muito atento às questões do Mar e da oceanografia – quer no domínio da bio-

logia, quer no enquadramento histórico, económico e social. As experiências nas organizações internacionais (FAO e UNESCO) colocaram-no na esfera dos melhores especialistas e das decisões mundiais nas ciências ligadas ao mar. Teve, assim, papel crucial no Ano Internacional dos Oceanos (1998) e na Comissão Independente dos Oceanos presidida pelo Dr. Mário Soares. O percurso de Mário Ruivo foi assim exemplar e pleno de ensinamentos.

Antes do fim da sessão foram destacados alguns dos mais notáveis episódios biográficos do Professor Mário João de Oliveira Ruivo, membro Honorário da Academia de Marinha, pelos serviços relevantes a Portugal e à Marinha Portuguesa, nomeadamente a nível académico, profissional e sociopolítico, em especial as relações entre a comunidade científica nacional e o Instituto Hidrográfico.

A sua carreira profissional como Biólogo teve início no então Instituto de Biologia Marítima. Seguiu-se, no âmbito da sua carreira profissional, um afastamento forçado do país e uma formação na Universidade de Paris-Sorbonne.



Fotos: ISAR A Ferreira Dias

Regressado a Portugal, em abril de 1974, foi Secretário de Estado das Pescas nos II, III e IV Governos Provisórios e, no V Governo, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Participou ainda ativamente, entre 1974 e 1982, nos trabalhos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e na Conferência Internacional sobre Oceanografia.

Entre 1980 e 1988 desempenhou funções de Secretário-geral da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO, em Paris, onde, na perspetiva de aproximar e interligar as valências nacionais com a comunidade in-

ternacional, manteve estreitas ligações com as Universidades e com a Marinha Portuguesa.

A permanente preocupação com o Mar Oceano levou-o a participar na elaboração do Programa Dinamizador das Ciências do Mar, na coordenação da Comissão Mundial Independente para os Oceanos e na realização da Expo 98.

A terminar, o Almirante CEMA condecorou, a título póstumo, com a medalha de Cruz Naval de 1ª Classe, o Professor Doutor Mário Ruivo, na pessoa da Doutora Maria Eduarda Gonçalves, pelo notável percurso de investigador incansável em prol das políticas e das “Ciências do Mar” que em muito contribuíram para o êxito da missão da Marinha e da Academia de Marinha.

 Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**



PRÉMIOS

PRÉMIO "ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES" / 2017



Até 29 de setembro de 2017 está aberto o concurso para atribuição do Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues” / 2017, destinado a impulsionar e dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da história das atividades marítimas dos Portugueses.

PRÉMIO "FUNDAÇÃO ORIENTE" / 2017



Até 29 de setembro de 2017 está aberto o concurso para atribuição do Prémio “Fundação Oriente” / 2017, destinado a impulsionar e dinamizar a pesquisa e a investigação científica na História, Artes, Letras e Ciências ligadas ao Mar e à presença portuguesa na Ásia Oriental.

Os regulamentos dos Prémios estão disponíveis na Secretaria e no Portal da Academia de Marinha.

CONVÍVIOS

40º ENCONTRO NACIONAL DE MARINHEIROS E EX-MARINHEIROS

Todos os Marinheiros e Ex-Marinheiros estão convidados para participar no encontro que celebrará o espírito Marinheiro, a realizar no dia **17 de junho** de 2017, na fabulosa cidade de Aveiro.

Programa:

- 08h00 – Receção dos convidados no Largo do Rossio, centro de Aveiro.
- 11h00 – Cerimónia junto ao monumento do Soldado Desconhecido.
- 12h30 – Almoço comemorativo envolve “Leitão à Bairrada”, no pavilhão da “Aveiro-Expo”.
- 16h00 – Entrega das “Flâmulas” aos estandartes presentes.
- 18h00 – Atuação da Banda da Armada no centro da cidade (Rossio).

Inscrições até 30 de maio.

Para mais informações contactar:

José Reis (Núcleo de Marinheiros da Armada de Aveiro) – 962774019 – nmaaveiro@gmail.com; josereis58@gmail.com

Carlos Freire (AFECC de Cantanhede) – 962020449 – nmccantanhede@gmail.com



"FILHOS DE ESCOLA" DE 1956

Realiza-se em **27 de maio** de 2017, no restaurante “Quinta de Santa Teresinha” (Tel. 274600160), na Sertão, o almoço de confraternização comemorativo do 61º aniversário de incorporação na Armada.

As inscrições devem ser dirigidas, até 25 de maio, para:

Só almoço: Agostinho Patrício – Tel. 219411605 / 919508247
Almoço e transporte: Adelino Afonso – Tel. 212241839 / 939510239

INCORPORAÇÃO DE JULHO 1967 50º ANIVERSÁRIO

Pelo 50º aniversário de incorporação, os “filhos da escola” de julho de 1967 vão realizar um almoço comemorativo no dia **1 de julho** de 2017, a bordo da vedeta *Zêzere*, a navegar no Tejo, entre as 11h00 e as 18h00.

Os interessados deverão contactar:

José Saruga 914610492 / 212249183 ou Eduardo Borralho 964202531 / 212247367

MARINHEIROS DE MÊDA XVI CONVÍVIO

SÁBADO – 3 DE JUNHO 2017

Programa:

- 09h30 – Concentração e Pequeno Almoço (Parque/Jardim Municipal de Mêda)
- 10h30 – Homenagem aos ex-combatentes, com deposição de flores no Monumento ao Combatente em Mêda
- 11h00 – Recepção no Salão Nobre da Câmara Municipal de Mêda
- 11h30 – Visita à Adega da Quinta Vale d'Aldeia (<http://www.quintavaledaldeia.com>)

13h00 – Almoço

17h00 – Lanche-convívio no Parque de Campismo de Mêda
Haverá pelo menos uma lembrança alusiva ao convívio.

Este convívio é extensível a todos os marinheiros que queiram participar.

Inscrição para os telefones:

279 882 591 – Clemente's Bar
966 806 669 – António Prata (1489/85)
964 703 313 – António Clemente (1075/86)



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



"Ó HOMEM, ATÉ AÍ SEI EU. TIRE LÁ A FOTOGRAFIA!"

Pertencço ao número dos que tiveram a honra de servir o então Capitão-de-mar-e-guerra Sarmiento Rodrigues. Assumiu ele o comando do Aviso de 1ª classe *Bartolomeu Dias*, em Abril de 1955. Do seu nome, obra e prestígio fui testemunha onde quer que aportássemos. Era manifesto o carinho e o respeito com que o recebiam não só por, durante a II Grande Guerra, ter salvo largas dezenas de náufragos, sobretudo ingleses e americanos, como ainda por ter ocupado altos cargos de Estado em África e no Oriente, pelo que muitas vezes era tratado por "Senhor Governador", ao que ele respondia: *"Isso já lá vai. Agora sou o comandante do navio"*.

Já cumpridas as viagens presidenciais (General Craveiro Lopes) a Cabo-Verde, Guiné e Madeira (em Maio) e mais tarde, a 20 de Outubro, a Inglaterra, desde logo os preparativos para a viagem de Instrução de Guardas-Marinhas, sendo que a guarnição, com poucas excepções, renderia a do *Afonso de Albuquerque*, que continuaria em comissão na Índia. Assim, em Novembro, aportámos a La Valletta, na ilha de Malta, terra do mel e de igrejas de pedra antiquíssimas. Como Estado membro da comunidade britânica, sofreu e resistiu heroicamente aos ataques aéreos de alemães e italianos durante os anos de guerra. Recepção a bordo de altas figuras civis e militares. Chegados ao Egipto e com a estátua de Ferdinand Lesseps apontando o canal, fundeámos em Port-Said. Aqui somos cercados por "monhés" oferecendo os seus produtos, tudo a "one pound", o que levou alguns dos "nossos", que também os temos, a enganá-los com notas, verdinhas, de 20 escudos. Umas horas depois, percebido o logro, os gritos de protesto agitando as notas. Já feito meio canal, a espera no "Lago Esmaíliá" para deixar passar os navios que vinham do Suez. Mar Vermelho, Aden (Arábia Saudita) e Goa. Fundeámos no porto de Mormugão, mais propriamente em "Dona Paula", onde é feita a troca da guarnição. Em Pangin (Nova Goa), junto ao hotel "Mandovi", sou abordado por um jornalista "Redactor do Diário de Lisboa", de seu nome, Urbano Tavares Rodrigues. Satisfeita a sua curiosidade, pediu-me fotografias. Disse-lhe que o "material" era do navio, mas que iria pôr o problema ao nosso Comandante, a quem mostrei o cartão, disse do seu entusiasmo e da pena em não poder acompanhar-nos.



Fotos do autor

Lido o cartão, foi textual: *"Ó homem! Este rapaz é um valor nacional. Ele que venha para bordo. Diga-lhe que venha para bordo!"* Corri ao hotel e... a bordo foi-lhe dado alojamento.

A viagem prosseguiu, as recepções a bordo e o nosso Comandante, a um só tempo, anfitrião e embaixador. O programa repetia-se agora com outras figuras civis e militares. Não me recordei em que porto entrou a bordo um militar, farda cinzenta, figura de alto porte mas... sem uma única medalha. Após os cumprimentos, tirada a fotografia, perguntei ao senhor Comandante quem era ele; *"Ah, você reparou. Trata-se de um militar cujo corpo de exército não usa medalhas!"*. Porém, (a meu ver, claro), tal *desuso* era compensado com os lindos vestidos das senhoras, alguns de corte gracioso, ou para ser mais preciso, decote generoso. O pessoal da taifa, impecável, sob as ordens do despenseiro "Vaga Morta", deambulava entre os convidados com bandejas de pastelinhos, roletes de cabrestante (vulgo croquetes), anchovas... taças nas mãos e muita alegria. A navegar, havia palestras alusivas aos sítios por onde passávamos, "história, cultura, etc.", feitas pelos guardas-marinhas, onde já estava incluído o Dr. Urbano Tavares Rodrigues que era dos mais escutados (casa das máquinas e caldeiras incluídas). Singapura. De braços abertos, entra pela prancha um convidado, inglês, que quase matava o nosso comandante com um abraço que o deixou comovido. Era um dos náufragos do paquete inglês *Avila Star*, afundado por um submarino alemão ao largo dos Açores. Já lá iam 14 anos. Malásia. Fundeados junto a Malaca. Junto à porta da velha fortaleza, uma lápi-

de onde se lê que foi construída em 1511 por Afonso de Albuquerque “Leão dos Mares”, e a colónia de pescadores descendentes de portugueses que, tal como o nosso amigo e regedor, Silva, “papiavam” umas palavras em português e as raparigas dançavam o vira. Foi pedida uma bandeira portuguesa, o que muito sensibilizou o nosso Comandante. Levada a oferta, houve abraços e lágrimas. Regresso a Goa e logo a Karachi (Paquistão), onde a colónia goesa se “apoderou” do nosso Comandante, não lhe permitindo descanso, tantas as festas a que tinha de acorrer, algumas com acordeão, a solicitação do Comandante. Nunca no oeste do subcontinente indiano se ouviu e dançou tanto a “Marcha do Bairro Alto”. Estreito de Ormuz, Golfo pérsico e Abadan (Irão), onde reinava o Xá da Pérsia com Mossadeg no exílio e nas paredes das refinarias lê-se “Go Home”. Sobe-se o Chat-al-Arab e estamos em Baçorá (Irake), onde se juntam o *Tigris* e o *Euphrates*. Daqui para Bareinh e a visita do Emir. Figura imponente, negros a barba, bigode, sobranceiras e ao ombro, sobre o albornoz branco, imaculado, um falcão. Passada a Arábia Saudita, Mar Vermelho, canal de Suez (nacionalizado pelo coronel Nasser), Port-Said, os “monhés” e a visita ao Cairo: as pirâmides de Gizé (visitada a Quéops), a Esfinge, o Museu e o sarcófago de Tutankamon; a Mesquita (tira sapato e calça pantufa), o enorme lustre e o púlpito de alabastro virado para Meca, onde o Rei Faruk rezava... Beirute (Líbano); Izmir (Turquia), atracados perto da praça com a estátua de Mustafá Atatürk (que ocidentalizou a Turquia) e entrada no porto de Pireu (Grécia). Sou chamado ao Senhor Comandante, que me diz querer uma fotografia do navio a passar o canal de Corinto. Permiti-me chamar-lhe a atenção que tal era proibido. **“Ó homem, até aí sei eu. Tire lá a fotografia”**. Mandou-me falar com o tenente Jacinto Pereira (AN) que me entregou 10 000 dracmas. (Estava ao par do escudo). Comigo foram também o guarda-marinha Correia Jesuíno e o Mário, marinheiro fogueiro, meu adjunto na revelação e também com máquina fotográfica. Fomos para terra na lancha do piloto e logo, providencialmente, apareceu um táxi que nos levou à ponte. Aí, na confusão com os civis, o Mário tirou as fotos enquanto a minha máquina era arrancada das mãos por um guarda. Tirou o rolo e expô-lo à luz com sorriso “sacanhinha”, tal como



o dos civis “bufos”. Entretanto, do navio ouvia-se a charanga de bordo ecoando pelo canal. Espectacular! Apanhámos o táxi que nos esperava, e já no extremo do canal, pago o serviço com uma das notas de mil dracmas, servimo-nos de um bote que ali estava, sem dono, com remos e tudo, que depois deixámos ao cuidado do pequeno rebocador. Reveladas as fotos, deixaram o nosso Comandante muito satisfeito e nós respirando de alívio. Nápoles, ruínas de Pompeia; Excursão a Roma: Basílica de S. Pedro, o manto da Virgem (renda, em mármore) de Miguel Ângelo, bem como os frescos da Capela Sistina; a Catedral de S. Paulo, com os retratos (óleos) de todos os Papas; as ruínas do Coliseu; o monumento a

Vítor Manuel II; a *Fuente di Trevi* (Fonte dos Amores). Depois, já em França, Toulon (para esquecer); Cartagena (Espanha) e o clube dos sargentos onde fomos muito bem recebidos. A pedido, que não podia recusar, toquei no acordeão da orquestra, que logo me acompanhou, a velha “La Paloma” de Sebastian Yrader, assim retribuindo o bom acolhimento e, ao mesmo tempo, homenageando a música espanhola.

Sou “forçado” a dançar com a esposa de um camarada espanhol a quem depois agradeci e elogiei a sua leveza e o seu jeito, ao que me respondeu: “Si, pero que me dio mucho trabajo”. Deixado Gibraltar para trás eis, finalmente, Lisboa. Depois o costume, a dispersão, cada um

para seu lado levando consigo um pouco da alma do navio, porque os navios têm alma. Desta viagem ainda recordo alguns nomes que, por outras voltas da vida, não esqueci: Chaves Ubach, que acompanhou muito o Dr. Urbano; Correia Jesuíno (que foi ministro no V governo provisório); Vítor Crespo (tenente na fragata *Diogo Cão*, depois Almirante); Fuzeta da Ponte (quando Governador Civil de Setúbal e na reunião com os representantes das Comissões Administrativas das 13 Câmaras do distrito, e depois Almirante CEMA)....

Ao recordar tudo isto... sinto mais, cada vez mais, saudades do mar.


Teodoro Ferreira
1TEN SG

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

PERDIDOS EM COMBATE...

Farto e sonolento, João Sem Medo recorreu então a um método rude que, por contrário à sua índole, raras vezes aplicava (...) primeiro, um empurrão acompanhado da competente rasteira (...). Depois indiferente ao berreiro do caguincha, arrastou-o para dentro de uma gruta, bem seguro pela gola do casaco, e afocinou-o aqui e ali, pelos recantos escuros, para o dissuadir de medos inventados. (Bem bastavam os reais). Vês, vês que não há bichos maus?

In Aventuras de João Sem Medo, a propósito do seu oposto João Medroso, de José Gomes Ferreira.

Encontrei-a no parque de estacionamento. Não se recordava do meu nome, mas recordava a minha face e associou-a ao velho Hospital da Marinha. O marido, velho marinheiro, havia sido meu doente. Parecia, hoje, perdida. Perdida no Hospital das Forças Armadas (HFAR). Procurava o antigo médico assistente do marido. Este estava internado num hospital privado. Depois de doença cardíaca grave, precisou de ser operado. Estava agora nos cuidados intensivos.

Havia sido avisada, naquela mesma manhã, que as despesas seriam elevadas. Pretendia transferir o marido para o Hospital dos militares (foi esta a expressão usada). Expliquei que a transferência dependeria de um contacto prévio entre os médicos de lá e os de cá. Expliquei, ainda, que eram frequentes aquelas transferências, enfim, que não haveria motivo para preocupação...

Esta situação é o paradigma do dilema dos militares que acreditam que a medicina privada, ou convencionada, é a panaceia que resolverá, ao longo da sua vida, o apoio em saúde. Na verdade, os hospitais privados são isso mesmo, privados, e visam o lucro (ou não fossem suportados por instituições bancárias conhecidas, ou mesmo fundos de dimensão mundial, focados na multiplicação económica). Existem países em que quase toda a saúde se baseia neste modelo (como os Estados Unidos da América, por exemplo, e múltiplos outros países na América Latina). Nesses países, a saúde é cara e não tem, claramente, um cariz humanitário. A propósito, nos Estados Unidos, um dos argumentos para o recrutamento militar é a oferta de cuidados de saúde vitalícios, organizados e grátis...

Deste modo, a relação explícita acima (entre o Sem Medo e o seu oposto Medroso) ilustra de forma fiel a atitude que os militares apresentam perante o Hospital das Forças Armadas. Recorrem cada vez mais à Rede Privada de Saúde, que facilita a admissão a baixo custo, para ganhar mais tarde, considerando, nas suas próprias palavras, o “caso do HFAR como perdido”... Contudo, frequentemente, têm, eles ou os seus familiares, que penetrar “nesta gruta, cheia de recantos escuros” e enfrentar, também eles, os seus medos. Na verdade, as doenças verdadeiramente graves, especialmente as agudas, exigem proventos raramente ao alcance do vulgar militar, de qualquer posto, ou ramo...

Nem tudo é perfeito, muito tem que ser melhorado no HFAR... é verdade, é mesmo obrigatório. De uma forma ou de outra, muitos, “inexplicavelmente”, dadas as dificuldades que ainda encontram, procuram o HFAR, mesmo por doenças menos graves. A razão parece ser este sentimento de “estar em casa”... Que ainda se não perdeu e deve ser fortemente apoiado.

As situações descritas atrás de militares “perdidos em combate” noutras instituições, que em situações terríveis procuram apoio



na instituição militar que serviram, serão sempre apoiadas... será também por isto que existimos... Quanto mais militares compreenderem esta realidade, mais fácil será melhorar o HFAR, atribuir-lhe um sentido, um propósito...

Por vezes a tarefa parece hercúlea, enorme... Noutras vezes são obtidas pequenas vitórias, sempre contabilizadas em vidas salvas (...é da vida que tratam os hospitais). O HFAR não é (nem nunca será) só um problema de uma única estrutura, de um único ramo, de uma única direcção. O HFAR diz respeito a todos. Todos os que poderão necessitar dos seus serviços, nem que seja por motivos simplesmente económicos, ou porque o serviço público de saúde (com particularidades próprias) os reencaminha para esta casa...

Ora, sempre olhei emocionalmente os lugares. Até hoje, nem sei bem se esse olhar é um dom, se é uma perdição (pela qual numa ou noutra ocasião fui mal compreendido). Também não quero ficar simplesmente como o “caguincha” do João Medroso. Quero ser, assim não me falte a arte, como o ousado “João Sem Medo”, que acredita, muitas vezes contra todas as evidências materiais, que tudo é possível... Não aceitarei, nem deve aceitar nenhum militar, ficar perdido em combate...

RINITE ALÉRGICA

A primavera chegou e este ano agradeceu-nos com um tempo maravilhoso. Contudo, com ela, chegaram também os pólenes, os maiores responsáveis pelas alergias sazonais. Nesta altura do ano não são raras as pessoas que sofrem de espirros, tosse, secreções nasais, nariz entupido, olhos vermelhos e lacrimejantes, ou mesmo prurido (comichão). Os portadores de alergias são chamados de “atópicos” (ou mais popularmente de “alérgicos”) e em Portugal são já cerca de 30% da população.

O que é?

Rinite é um termo médico que descreve a inflamação crónica ou aguda da mucosa que reveste internamente o nariz. É uma doença que pode ter múltiplas causas, entre elas as alergias, vírus/bactérias e produtos químicos irritantes. Os sintomas são muito parecidos em todos os tipos de rinites.

O nariz é um dos componentes das vias respiratórias e é o primeiro local por onde o ar passa para chegar aos pulmões. É ele o responsável pela limpeza, humedecimento e aquecimento do ar inspirado. Serve também como mecanismo de defesa à entrada de substâncias agressivas para as vias aéreas. Assim, caso o sistema imunitário presente no nariz detete um agente agressor, desencadeia uma resposta inflamatória cujo propósito é bloquear a passagem desse agressor. O aparecimento de obstrução nasal, secreções e espirros leva à expulsão da substância.

Quando o agressor é um vírus ou uma bactéria, este sistema de defesa é benéfico. Porém, quando reage a substâncias estranhas ao organismo mas que são inofensivas (pelos, poeiras, pólen, ácaros, entre outros), em vez de nos defender, vai prejudicar a nossa saúde. E é isso, então, uma alergia: uma resposta exagerada do sistema imunitário.

Quais são os fatores de risco?

Como a rinite alérgica não é mais que uma reação alérgica da cavidade nasal, pessoas com outras doenças do foro alérgico (ex: asma, eczema, conjuntivite alérgica, urticária, entre outras) apresentam um risco maior de terem rinite de origem alérgica. Outros fatores de risco para rinite alérgica incluem: ser do sexo masculino, ter antecedentes familiares de alergias, não ter sido amamentado, ter havido exposição frequente a fumo de cigarro durante a gestação ou primeira infância e viver/trabalhar em ambientes ricos em potenciais alérgenos (ventilação reduzida, ar ambiente poluído, poeira abundante, presença de pelos de cão ou gato, etc).

Como se manifesta?

Uma pessoa alérgica é hiperreativa a determinada substância que, numa pessoa saudável, não desperta qualquer resposta. Assim, após contactar com o alérgeno, os sintomas típicos que surgem na rinite alérgica são: coriza (inflamação da mucosa nasal acompanhada de espirros, secreção e obstrução nasal) e prurido nasal, ocular ou do palato. Também pode ocorrer tosse, diminuição do olfato e dor de cabeça. Se não tratada atempadamente pode levar a problemas de sono (ex: insónia, roncopatia), sinusite ou otite,



halitose, desarmonia dentária devido a respiração bucal, voz nasalada e perda definitiva do olfato. Os sintomas da rinite alérgica podem estar presentes todo o ano ou apenas sazonalmente, o que vai depender do tipo de alergia que a pessoa tem.

Tratamento?

O tratamento agudo das alergias consiste num medicamento anti-histamínico, dado que é a histamina que causa os sintomas. Nos casos de rinite também deve ser feita lavagem intranasal bidariamente com soro fisiológico ou água do mar, desobstruir o nariz com vasoconstritor/corticoide nasal e, se necessário, tomar medicação anti-inflamatória.

No tratamento crónico, para além da medicação que alivia os sintomas, há que afastar o doente do alérgeno desencadeante e proceder à sua dessensibilização fazendo o sistema imunológico habituar-se gradualmente ao agente que causa a alergia. Essa Imunoterapia, também chamada de “vacinas”, consiste na injeção de pequenas doses do alérgeno de modo a acostumar o organismo ao mesmo, diminuindo a resposta à sua exposição. A imunoterapia atualmente só existe para os alérgenos mais comuns, tal como o pólen, ácaros e pelo de animais. O tratamento dura alguns anos e não deve ser interrompido sob o risco da perda de eficácia. Só faz sentido iniciar estas “vacinas” caso o doente apresente apenas uma ou duas alergias, pois não se pode dessensibilizar o sistema imunológico para vários alérgenos diferentes.

O tratamento, agudo ou crónico, deve seguir sempre as indicações do médico que acompanha o doente pois nenhum doente e nenhuma alergia podem ser comparáveis.

Ana Cristina Pratas
1TEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

DESPORTO

TRAIL – TORNEIO ABERTO 2017

No dia 9 de março realizou-se mais um torneio aberto de Trail, uma das modalidades mais em voga na atualidade e que desde a primeira organização, a título experimental, desta prova na Marinha pelo CEFA, tem registado um considerável aumento do número de participantes. Num dia em que as condições climaté-



Pódio do I escalão feminino

ricas estiveram do lado da organização, foram 77 os atletas que percorreram os 15 km, divididos por 5 escalões masculinos e 2 escalões femininos.

Presidida pelo Diretor do CEFA, CMG SEF Ramos Josefino, a cerimónia de entrega de prémios desportivos contou também com a presença do Diretor da Escola de Autoridade Marítima, CMG Lameiras Trabucho.

Destacam-se os vencedores de cada escalão:

Esc.	NII	P/C	Nome	UEO	Tempo
I	153805	AGENTE	Vítor Silva	CI-PSP	01:17:28
II	980900	CAB FZ	Loureiro Duarte	ETNA	01:16:50
III	11021809	ATD CIVIL	Carvalho José	DN	01:26:07
IV	918390	1TEN STP	Santos Dias	CCDCM	01:18:57
V	702488	1TEN STFZ	Peres Rebola	DP	01:24:04
I F	24114	CAD M	Filipa Pinto	EN	01:51:02
II F	9311397	1SAR	Vera Reis	DA	01:48:12

TIRO PISTOLA – CAMPEONATO DA MARINHA

A 33ª edição do Campeonato da Marinha de Tiro Pistola contou com a participação de 23 atiradores em representação dos seguintes agrupamentos desportivos: BNL – 8 atletas (4 femininos e 4 masculinos); ETNA – 5 atletas (5 masculinos); EN – 9 atletas (4 femininos e 5 masculinos) e UAICM – 1 atleta (1 masculino). Após dois dias de provas, saíram vencedores desta competição a STEN TS Vera Mendes e o SCH A Gil Coelho, no escalão feminino e masculino respetivamente. No que diz respeito ao Troféu Agrupamento Vencedor, que visa premiar a melhor equipa em cada escalão, saíram vencedores a BNL (feminino) e a EN (masculino).

Esta competição serve igualmente para selecionar os atletas que irão representar a Marinha no Campeonato Nacional Militar de Tiro que este ano se realizará no período de 29 maio a 2 junho na Carreira de Tiro do Jamor.



Pódio masculino

MASC	NII	P	C	Nome	UEO	Agrup.	Pontos
1º	400983	SCH	A	Gil Coelho	HFAR	UAICM	237
2º	21313	CAD	M	Góis Dionísio	Escola Naval	EN	232
3º	22012	CAD	M	Octavian Macari	Escola Naval	EN	226

FEM	NII	P	C	Nome	UEO	Agrup.	Pontos
1º	9323402	STEN	TS	Vera Mendes	CEFA	BNL	225
2º	21112	ASPOF	M	Filipa Marracho	Escola Naval	EN	212
3º	22200	1TEN	AN	Ana Bernardes	NRP Corte Real	BNL	166

BTT – TORNEIO ABERTO



Com um percurso de 2 horas de resistência, foram 87 os participantes na prova de BTT realizada na Mata da BNL, no dia 28 de março. Por ser um Torneio Aberto, contou com a participação de 38 elementos de outros Ramos e Forças de Segurança, enaltecendo assim as boas relações entre os Ramos e Forças, promovidas através do desporto.

Com cerca de 37 km percorridos, o grande vencedor da prova foi o 2020756 Guarda Principal

Luís Cordeiro (GNR), com o tempo de 02:03:52.

Uma vez mais o CEFA contou com o apoio da loja BikePlanet, que assegurou, no local da prova, uma tenda de apoio técnico para atletas e ofereceu prémios aos três primeiros classificados da geral.

Destacam-se os vencedores de cada escalão:

Escalão	NII	PC	Nome	UEO
I	2020756	GUARDA PR	Luís Cordeiro	GNR
II	2040872	CAB	Gonçalves Ferreira	GNR
III	419182	SCH E	Oliveira Marques	ETNA
F	21216	CAD AN	Inês Raimundo	EN

QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema nº 203

NORTE (N)			
♠	♥	♦	♣
A	5	A	8
D	3	R	2
7		5	
2		4	
		3	

OESTE (W)			
♠	♥	♦	♣
5	D	V	R
4	V	10	10
10		7	
9		6	
8			

SUL (S)			
♠	♥	♦	♣
R	A	D	D
6	R	9	
3	6	5	
2		4	

ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣
V	7	8	A
10	4	7	V
9		6	3
8		2	

W-E vuln. S joga 3ST recebendo a saída ♥D. Em que linha gostaria de estar sentado para marcar pontos para a sua coluna?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 203

Se escolheu N-S ganhou pontos pois o contrato é cumprível, apesar das ♠ e os ♦ estarem 4-2 (48%), não conseguindo a 9ª vaza em nenhuma forma direta. Facilmente se verifica que deverá evitar que a mão vá para E, pois este atacará com o V fazendo a defesa 4 vazas para o cabide. Esta preocupação também deverá estar presente na linha de jogo à mesa, não devendo apostar na distribuição 3-3 (36%) de ♠ ou ♣, e menos que não deslumbre outras hipóteses. Para a solução deste problema, simplificada por ser a 4ª mão, deveremos analisar que o 9 de ♦ em S é uma carta importante a explorar, pelo que S na 2ª vaza deverá ir ao morto em ♠ e jogar pequeno ♦ para o 9, evitando assim que a mão vá para E e conseguindo depois as 9 vazas com 3♦+2♥+4♠.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema nº 186

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											

HORIZONTAIS: 1 – Semelhante à gaivota. 2 – Cidade de Portugal; boi sagrado. 3 – Extremidade; nome que os Gauleses davam ao deus da guerra (Inv.); artigo. 4 – Palavras compostas da preposição a e do art. o; viela; aspecto. 5 – Cidade de Espanha. 6 – Palmeira dos sertões brasileiros; cinco de racismo. 7 – Voz aguda de alguns animais; planta do Brasil, espécie de abóbora (Inv.). 8 – Ontem; rei de Judá, de 944 a 904 a.C.; posse. 9 – Doutor; cabo com que se marea a vela (Náut.); no meio e no fim de sul. 10 – Rio da Rússia, que desagua no mar Branco; maciço de arbustos selvagens e ramosos. 11 – Negociante de peles de ovelha e carneiro.

VERTICAIS: 1 – Partido em fanicos. 2 – O peito (Fig.); peixe muito semelhante ao cherne. 3 – Instrumento para encurvar as calhas das linhas férreas; é quase traira; preposição indicativa de lugar onde. 4 – Rio francês; que não é vulgar; dignidade militar entre os turcos. 5 – Cobre de ouro; gostar muito de. 6 – Rio da Alemanha, formado pela união de Verra e do Fulda; costume (Inv.). 7 – De quem se fala; muna de arma. 8 – Basta; aversão; iao na confusão. 9 – Rio do est. de Mato Grosso, Brasil, na fronteira do Paraguai; planta vulgarmente conhecida por jarro; andar. 10 – Expõe; pregoeiro. 11 – Relativo a ostreicultura.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 186

HORIZONTAIS: 1 – ESGAVOTADO. 2 – SEIA. 3 – FIM. 4 – AO. 5 – RUELA. 6 – ICARA. 7 – CHIO. 8 – AER. 9 – DR. 10 – ONEGA. 11 – SAMARREIROS. VERTICAIS: 1 – ESPANICADOS. 2 – SEIO. 3 – CHIO. 4 – RARO AGA. 5 – OURA. 6 – VESER. 7 – CHIO. 8 – AER. 9 – DR. 10 – ONEGA. 11 – SAMARREIROS. OSU. 7 – ELAS; ARME. 8 – TA; ASCA; AOL. 9 – APA; ARUM; IR. 10 – DIRA; ARAUTO. 11 – OSTREICOLAS.

Carmo Pinto
1TEN

SUDOKU

Problema nº 35

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 35

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

RESERVA

• CMG MN Fernando Afonso da Costa Dias • SMOR FZ Hernâni Manuel Rodrigues Chaves • CMOR CRO António Manuel de Jesus Pais • CMOR FZ José Cardoso Correia • CMOR FZ Jorge Soares da Costa • CMOR L Fernando José Miranda Tavares • CMOR E José Aníbal Caramelo Cavaco • CMOR E Fernando Jorge da Silva Teixeira • CMOR FZ Manuel Maciel Cordeiro • CMOR M Luciano Francisco Batista Galamba • CMOR L Jorge Manuel Rocha da Conceição.

REFORMA

• CFR ECN José Manuel Mendes Henriques • SMOR L António Augusto Esteves Pereira • SMOR H José Luís do Espírito Santo Mendes • SAJ E Vítor Manuel de Sousa Martins Gregório • SAJ MQ Joaquim Luís Martins Leonardo • 1SAR R José Guerreiro Simões • CAB CCT Manuel Teixeira Catarino • CAB TFD Joaquim Carrilho Branco • CAB A Alberto Oliveira da Silva • CAB M José Carlos Velo-

so Borges • CAB T José Manuel Pinto Candeias • CAB A Paulo José Gervásio Gomes Prata • CAB A Luís Augusto Mendes Soares • CAB M José Manuel da Silva Duarte • CAB M João Paulo Alves Martins da Silva Ferreira • CAB T Paulo Alexandre da Silva Pereira • CAB V Hermes Augusto Pereira.

FALECIDOS

• 19053 CMG REF Adelino de Lima Martins • 1046 CTEN M REF Carlos Guilherme Ivens Ferras Wandscheneider Mesquita • 324053 1TEN OT REF Manuel Honrado Simões • 7100106 1TEN MN Carla Cristina Clemente Rodrigues Pinto Rente • 230949 1SAR A REF Amador dos Santos Fonseca • 480857 1SAR TEA REF António Miguel dos Santos • 236447 SAJ CM REF Francisco Sabino Correia • 435656 SAJ FZ REF Valdemar Lopes Belchior • 704461 SAJ CM REF Ezequiel Cominho Saraiva • 1105663 SAJ FZ REF Manuel Alves Ferreira • 299841 CAB AUX REF Isidro Francisco Serafim • 807672 2GRT FZ-DFA REF Augusto Manuel Franco • 34001781 CAB DA PONTE QPMM REF Manuel de Brito.

CONVÍVIOS

"FILHOS DA ESCOLA" DE JANEIRO DE 1973 | 44º ANIVERSÁRIO

No passado dia 14 de Janeiro os "filhos da escola" de Janeiro de 1973 comemoraram o seu 44º aniversário, na zona da Sertã, no restaurante "Ponte Velha", onde compareceram cerca de 200 mancebos e respetivas famílias.

A comissão organizadora teve o apoio da Câmara Municipal da Sertã, na pessoa do Sr. António Simões, assessor do Presidente, que gentilmente presenteou o grupo com flores para as senhoras e uma estampa do nosso estandarte com símbolo ligado à Sertã – uma sertã. O representante do poder local enalteceu ainda o espírito de camaradagem e coesão que nos une há 44 anos através da Marinha.

Como já é habitual, foi lida a ordem OP2/21/30JAN73/G, por forma a recordar os tempos em que as ordens eram lidas em parada. Foi feita a chamada dos "filhos da escola" presentes no

evento, a fim de refazerem o seu alistamento na ARMADA.

O almoço decorreu em ambiente de sã e sólida camaradagem, onde estiveram 17 elementos estreantes, que deixaram a promessa de, doravante, estar sempre prontos para a chamada.

No final, ficou combinado que em 2018 novo evento seja organizado, na zona de Arganil, em conjunto com a Associação de Marinheiros de Arganil.

A comissão organizadora agradece a todos os "filhos da escola" que compareceram no nosso convívio, em especial aos veteranos e suas famílias, e também ao Estúdio Milai, pela excelente cobertura fotográfica do evento.

Colaboração do **SMOR E RES ARMADA**



Fotomilai



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO REGIONAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DO SUL



José Carlos

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo esquartelado de verde e prata com estrela de seis pontas entrecambada, carregada com uma âncora contra-entrecambada. Coronal naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «COMANDO REGIONAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DO SUL».

SIMBOLOGIA

A estrela de seis pontas constitui o símbolo da Polícia Marítima. Trata-se de um elemento associado às forças policiais e considerado um guia para a ação e repositório de nobreza. A âncora alude à maritimidade e é sinónimo de constância, segurança e firmeza.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO REGIONAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DO NORTE



José Carlos

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo esquartelado de púrpura e prata com estrela de seis pontas entrecambada, carregada com uma âncora contra-entrecambada. Coronal naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «COMANDO REGIONAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DO NORTE».

SIMBOLOGIA

A estrela de seis pontas constitui o símbolo da Polícia Marítima. Trata-se de um elemento associado às forças policiais e considerado um guia para a ação e repositório de nobreza. A âncora alude à maritimidade e é sinónimo de constância, segurança e firmeza.