

Nº 558 • ANO L
JANEIRO 2021 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**

50
ANOS

SEA LYNX MK88A HELIKOPTER

EMBARQUE PIONEIRO

BALANÇO DAS
ATIVIDADES – MARINHA

BALANÇO DAS
ATIVIDADES – AMN

NRP SINES
MISSÃO NOS AÇORES

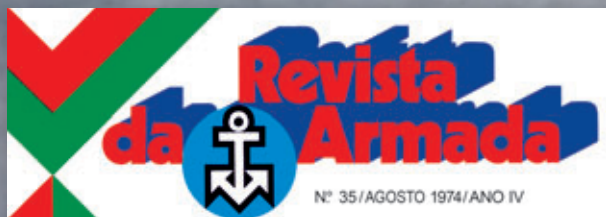
Quarta de V^oga

A Revista da Armada (RA) foi criada em 1971 por iniciativa do Ministro da Marinha, ALM Manuel Pereira Crespo, tendo como principal objetivo reforçar o espírito de corpo que une o pessoal militar, militarizado e civil da Marinha e, simultaneamente, dar a conhecer à sociedade civil as missões e atividades da Marinha.

Do Nº 1/JUL1971 ao Nº 34/JUL1974
e do Nº 46/JUL1975 ao Nº 243/MAI1992



Do Nº 35/AGO1974 ao Nº 45/JUN1975



Do Nº 245/JUL1992 ao Nº 499/AGO2015



Do Nº 500/SET-OUT2015 ao Nº atual



A RA apresta-se, pois, a celebrar o seu 50º aniversário. Nesta rubrica, assim como noutras, nesta e nas edições que se seguirão ao longo do ano, procurar-se-á recordar o que foi essa viagem. Desde 1971 à atualidade, a RA foi mudando de figurino (estilo editorial, cor, textura/grafismo, contexto/ambiente, destaques) – fazendo um esforço para acompanhar a evolução dos tempos. Este mês apresentam-se as várias identidades gráficas que foi adotando ao longo dos anos – na coluna da esquerda o visual do título de capa, na da direita as composições idealizadas pela Comissão Cultural, segundo uma linha comum aos seus restantes organismos, para efeitos de correspondência e propaganda/publicidade.

Desde 2018



Desde 2021?



SUMÁRIO

02	Quarto de Vigia
22	<i>Lynx</i> da Marinha Alemã embarcado no NRP <i>Corte-Real</i>
25	Perspetivando Pearl Harbor
28	Academia de Marinha
30	Vigia da História (123)
31	Estórias (65)
32	Saúde para Todos (82)
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais
35	Concurso de Fotografia
CC	Naus de Pedra em Lisboa

BALANÇO DAS ATIVIDADES 2020 – MARINHA

4



18 BALANÇO DAS ATIVIDADES 2020 – AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL



NRP SINES MISSÃO NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

26



Capa

Foto do NRP *Corte Real* nos fiordes Noruegueses, tirada pelo PO Robin Günther, Operador de Sistemas a bordo do helicóptero orgânico OLAF.



**Revista da
ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 558 / Ano L
Janeiro 2021

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

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SCH M João Luís Duarte Carvalho

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

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

Estatuto Editorial
[www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/
revista-armada.aspx](http://www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx)

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

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

Tiragem média mensal:
3800 exemplares

BALANÇO DAS ATIVIDADES 2020

ESTADO-MAIOR DA ARMADA



INTRODUÇÃO

Ao Estado-Maior da Armada (EMA), compete, entre outras atribuições, garantir o alinhamento e a revisão contínua da estratégia delineada para o mandato do Almirante CEMA, assim como a coordenação de atividades transversais à Marinha. Nesse sentido, em 2020, cerca de 3 anos após a criação dos Programas Intersectoriais (PI), foi efetuada uma análise relativa à sua necessidade e utilidade, tendo-se concluído que o **PI de Renovação da Esquadra** e o **PI de Recrutamento e Retenção** mantêm a sua relevância, visto incidirem em dois desafios essenciais para a Marinha. Além disso, fruto das alterações no ambiente estratégico, decorrentes da pandemia da COVID-19, foi decidido criar um **PI para Transição Digital** e um **PI para a Sustentabilidade Ambiental**, para coordenar matérias relacionadas com as transições digital e energética. Finalmente, como a prossecução dos desafios anteriores exige um aumento da capacidade de inovação, foi criado um **PI para a Inovação**.

Segue-se abaixo um breve balanço das atividades desenvolvidas no quadro de cada um desses PI, acrescentando-se, no final, uma descrição sumária de outros processos conduzidos ou coordenados pelo EMA em 2020.

PROGRAMAS INTERSETORIAIS

PROGRAMA INTERSETORIAL DE RENOVAÇÃO DA ESQUADRA (PIRE)

O PIRE tem o propósito de coordenar os esforços institucionais dirigidos para a renovação das capacidades da Marinha, necessárias ao cumprimento da sua missão.

Em 2020, foram concluídos o Conceito de Emprego (CE) e os Requisitos Operacionais (RO) dos Navios de Patrulha Oceânicos (NPO) da

3ª série, e foi iniciada a revisão do CE e dos RO das fragatas da classe *Vasco da Gama* após modernização. Além disso, prosseguiram os trabalhos tendentes a obter a acreditação, pela NATO, do *Maritime Geospatial, Meteorological and Oceanographic Centre of Excellence* (MGEOMETOC COE), o que se espera que aconteça no primeiro semestre de 2021. Em termos construção naval e manutenção, destaca-se, ainda, o acompanhamento, a nível estratégico, dos processos de modernização das fragatas da classe *Bartolomeu Dias*, de sustentação dos submarinos, de remotorização e modernização dos helicópteros Lynx Mk95, e de modernização do equipamento dos fuzileiros, entre outros projetos de menor expressão financeira.

PROGRAMA INTERSETORIAL DE RECRUTAMENTO E RETENÇÃO (PIRR)

O PIRR visa articular os esforços dirigidos à consecução do objetivo estratégico de melhorar a capacidade de recrutamento e de retenção de recursos humanos. Este PI engloba medidas e ações a implementar no âmbito do Plano de Ação para a Profissionalização do Serviço Militar, criado em 2019 pelo Ministério da Defesa Nacional, visando a valorização da carreira militar e dos militares.

O PIRR possui diversos objetivos específicos, tendo sido dada prioridade, em 2020, aos objetivos de melhorar a divulgação da Marinha junto do público-alvo de recrutamento, reconhecer a formação profissional ministrada pela Marinha, melhorar as qualificações das pessoas, bem como as condições de habitabilidade e de trabalho, e rever o normativo relacionado com o recrutamento e retenção. Relativamente ao ano transato, salientam-se, ainda, as propostas de criação dos suplementos de prontidão e de escala, e de revisão do suplemento de residência.

PROGRAMA INTERSETORIAL PARA A TRANSIÇÃO DIGITAL (PIDIGI)

O PIDigi tem o propósito de alavancar uma transição digital que ultrapasse a componente tecnológica e que constitua um catalisador para toda a transformação institucional, recorrendo à promoção da cultura digital, à otimização dos processos institucionais e à transformação da informação em conhecimento acionável.

Este programa integra um conjunto de iniciativas que contribuem, entre outros objetivos, para incrementar os padrões de salvaguarda da informação, reforçar as competências digitais do pessoal, potenciar a utilização de ferramentas para trabalho colaborativo e remoto, incrementar a desmaterialização de processos, simplificar os fluxos de trabalho, explorando as fun-



NRP D. Francisco de Almeida no estaleiro da Marinha Holandesa, Directie Materiel Instandhouding, em Den Helder, com o mastro removido



Foto SCH FZ Horta Pereira



A transição digital na Marinha assenta no reforço das competências digitais das pessoas.

cionalidades das ferramentas de gestão documental, e utilizar Processamento de Linguagem Natural para detetar, de forma automática, comprometimentos de privacidade ou de segurança, nas redes informáticas. Em 2020 foi dada prioridade à disponibilização de ferramentas de trabalho colaborativo e remoto, e à continuação de vários projetos que contribuem para a desmaterialização de processos.

PROGRAMA INTERSETORIAL PARA A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL (PISAMB)

O PISAmb inclui ações e projetos que contribuem para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e para a transição energética, atuando em áreas como a energia, a mobilidade, as infraestruturas e o sequestro de carbono. Com a criação do PISAmb, a Marinha assumiu o compromisso de incorporar na sua atividade as preocupações ambientais, contribuindo para o cumprimento das metas assumidas por Portugal neste âmbito.

Em 2020, foram aceites cinco candidaturas ao POSEUR, que incluem a instalação de painéis solares térmicos e de painéis fotovoltaicos, assim como a gestão centralizada de edifícios da Marinha. Além disso, iniciou-se o processo para a implementação do Sistema de Gestão Ambiental nos NPO da classe *Viana do Castelo* e para o seu registo no Sistema Comunitário de Ecogestão e Auditoria. Destaca-se, ainda, o início do processo de implementação de um sistema de produção, armazenamento, distribuição e consumo de hidrogénio verde, na Base Naval de Lisboa.

PROGRAMA INTERSETORIAL PARA A INOVAÇÃO (PIINOV)

O PIINOV tem o propósito de promover a inovação e a experimentação, numa lógica colaborativa e cooperativa, assegurando o envolvimento de todos os setores, bem como de outras entidades públicas e privadas, com destaque para a academia e a indústria.

Este PI integra um conjunto de iniciativas que visam estruturar e sistematizar os processos ligados à investigação, desenvol-

vimento, experimentação e inovação, bem como ao respetivo financiamento, possibilitando o desenvolvimento e a implementação de novas ideias, capacidades, serviços ou processos.

Neste quadro, em 2020, lançaram-se as estruturas base que, no futuro, irão potenciar a inovação, tendo-se criado a Divisão de Inovação, no EMA, e iniciado o processo de edificação do Centro de Experimentação Operacional da Marinha, em Tróia, e do IH SENSORTECH, na Azinheira. Além disso, espoletou-se o processo de Autodiagnóstico de Cultura de Inovação na Marinha e adquiriu-se a plataforma base para implementação do futuro Portal da Inovação.

OUTROS PROJETOS RELEVANTES

Para além dos PI, o EMA conduz e/ou coordena um vasto leque de processos, no âmbito do apoio à decisão do Almirante CEMA, indicando-se de seguida alguns dos mais representativos, de 2020.

Assim, no âmbito do **pessoal**, o EMA coordenou processos relacionados com alterações ao regime remuneratório, revisão do Regulamento de Avaliação do Mérito dos Militares das Forças Armadas (RAMMFA), saúde militar, ensino superior e politécnico militar, formação profissional e desenvolvimento organizacional da estrutura da Marinha. Cumulativamente, o EMA participou nos trabalhos de atualização do Estatuto dos Militares das Forças Armadas, no projeto do regime de equiparação que permitirá atribuir uma categoria profissional de marítimo aos profissionais das Forças Armadas, assim como no apoio jurídico às operações.

No quadro das **relações bilaterais** com outras Marinhas, o EMA coordenou a participação do NRP *Corte-Real* na escolta ao porta-aviões *Charles de Gaulle*, o embarque de um destacamento de helicópteros da Marinha Alemã (*Lynx Mk88*) a bordo do NRP *Corte-Real*, durante o Comando do *Standing NATO Maritime Group One*, assim como a integração de pilotos de helicópteros da Marinha Portuguesa, na Armada Espanhola e na Marinha Alemã. Ainda neste âmbito, o EMA planeou e executou a XIII edição da reunião de Estados-Maiores com França e a componente naval da LXIV edição da reunião de Estados-Maiores Peninsulares. Além disso, coordenou o relacionamento externo relativo à viagem do NRP *Sagres*, que decorreu entre janeiro e maio, o embarque de um oficial português no navio-escola da Armada Espanhola *Juan Sebastián de Elcano*, entre setembro e dezembro, e o embarque de outro oficial num navio da Guarda Costeira dos Estados Unidos da América, que realiza uma missão ao largo do continente Americano, entre dezembro de 2020 e março de 2021.

No que respeita às **operações**, o EMA efetuou o acompanhamento estratégico e a coordenação da adaptação, fruto da pandemia, das missões das Forças Nacionais Destacadas (FND) previstas para 2020, além de ter participado no planeamento das FND para 2021. Além disso, coordenou a participação no apoio à Proteção Civil e na atribuição de meios às operações da agência europeia FRONTEX, liderou a implementação da rede secreta nacional na Marinha e organizou um *webinar*, em substituição do exercício de

veículos não tripulados REPMUS 20. Acresce ainda referir a participação em diversos *fora*, comités e grupos de trabalho relacionados com vigilância marítima (presidindo ao grupo de gestão do projeto *Maritime Surveillance* e ao *Project Team Naval Manoeuvrability*, ambos sob a égide da Agência Europeia de Defesa), segurança militar (para elaboração das novas “Instruções de Segurança Militar”), ciberdefesa (no âmbito do Comité de Monitorização da Ciberdefesa, que elabora a Estratégia Nacional de Ciberdefesa) e espaço (para desenvolvimento de uma Estratégia da Defesa Nacional para o Espaço).

Adicionalmente, na área do **material**, o EMA efetuou a gestão dos portefólios da Lei de Programação Militar e da Lei das Infraestruturas Militares, e a coordenação do Grupo de Trabalho para a modernização de meia vida das fragatas das classes

Bartolomeu Dias e Vasco da Gama. Ainda em 2020 e no âmbito do combate à pandemia da COVID-19, foi efetuada a gestão de solicitações externas de meios, bens e serviços.

Na área do **planeamento**, foi preparado o Paradigma Estrutural da Marinha, que veio colmatar uma lacuna antiga na documentação estruturante da estratégia naval, e iniciou-se a revisão do Paradigma Operacional. Adicionalmente, mostrando que a Marinha procura aprender com as experiências passadas, foi encetado um processo de Lições Aprendidas, no âmbito da implementação do plano de contingência para combate à COVID-19, que resultou na identificação de um conjunto de Observações Validadas, Lições Identificadas e Boas Práticas, que já estão em implementação.



Colaboração do **ESTADO-MAIOR DA ARMADA**

ORGÃOS CENTRAIS DE ADMINISTRAÇÃO E DIREÇÃO

SUPERINTENDÊNCIA DO PESSOAL



Durante o ano de 2020, e pese embora as vicissitudes decorrentes da crise pandémica que assolou o país, que condicionaram a normal atividade da Marinha no âmbito da gestão do seu ATIVO mais importante, as PESSOAS, a Superintendência do Pessoal (SP) prosseguiu a sua ação em prol do cumprimento da missão da Marinha.

Para esse efeito, e garantindo o permanente alinhamento com a Diretiva Estratégica da Marinha, foi desenvolvido um conjunto de atividades que importa agora relevar, que concorreu para a consecução dos objetivos e linhas de ação estratégica definidas na Diretiva Setorial dos Recursos Humanos, bem como para a manutenção das certificações, pela Agência Portuguesa de Certificação (APCER), dos Sistemas de Gestão de Recursos Humanos e da Formação Profissional da Marinha.

No atinente ao desenvolvimento das carreiras dos militares da Marinha, e após revisão do Despacho orientador do Almirante CEMA, foi dada continuidade à realização dos conselhos de classe de promoção por escolha, ao abrigo do Regulamento de Avaliação do Mérito dos Militares das Forças Armadas.

Relativamente ao recrutamento, foram abertos os concursos de admissão para a prestação de serviço militar em Regime de Contrato na classe de fuzileiros, nas categorias de praça e de oficial, bem como os concursos para a admissão aos Quadros Permanentes de médicos navais e praças da classe de músicos. Já no que concerne ao apoio, em março consumou-se a transição do Gabinete de Psicologia para a Base Naval de Lisboa, o que contribuiu para a otimização das condições proporcionadas pela Marinha a todos os que se encontram em processo de recrutamento e seleção.

No que respeita ao Mapa de Pessoal Civil da Marinha, concluiu-se o procedimento concursal iniciado em 2019, destinado a assistentes técnicos administrativos, tendo sido ocupados 12 postos de trabalho. Ao longo do ano foram abertos oito procedimentos concursais na categoria de técnico superior e de assistente técnico, assim como um concurso de ingresso na carreira de especialista de informática.

Dando continuidade ao processo iniciado em 2019, realizaram-se 55 ações de formação em Igualdade de Género, abrangendo 1241 formandos. Paralelamente, o Gabinete de Perspetiva de Género assegurou a participação no júri nacional do Prémio da Defesa Nacional para a Igualdade e em diversos *fora*, reuniões, equipas e grupos de trabalho sobre a temática do género.

Ainda na área da Direção de Pessoal, foi edificado, em instalações

cedidas pela Escola de Tecnologias Navais (ETNA), o Gabinete de Testagem da Proficiência Linguística da Marinha, com o objetivo principal de aferir os níveis de proficiência linguística dos militares da Marinha, de acordo com os descritores, procedimentos e recomendações da NATO.

No que à Formação concerne, a atividade planeada para 2020 foi fortemente afetada pela situação pandémica, tendo-se verificado uma interrupção sem precedentes na formação ministrada nas escolas e centros de formação do Sistema de Formação Profissional da Marinha.

Com efeito, no âmbito dos Planos Anuais de Atividades de Formação (PAAF) da Marinha I e II, que inclui a formação desenvolvida com entidades externas no quadro das parcerias e protocolos estabelecidos, realizaram-se 340 ações de formação, abrangendo 2800 formandos, o que se traduziu numa redução de 40% relativamente ao ano anterior.

Já nos restantes PAAF, de um total de 749 atividades de formação planeadas apenas se concretizaram 105. Esta situação foi mitigada pela capacidade de adaptação às novas circunstâncias, evidenciada por todas as entidades envolvidas, o que permitiu a realização de 572 ações de formação não planeadas, em particular no campo da Formação Técnico Profissional (484).

Ainda no campo das qualificações, a Marinha proporcionou, àqueles que não possuem o ensino secundário completo, a possibilidade de prosseguimento dos estudos pela via do Reconhecimento, Validação e Certificação de Competências (RVCC), através da criação de uma turma RVCC Secundário, com 21 elementos, organizada totalmente à distância, com recurso a plataformas digitais.

No respeitante ao Ensino Superior Politécnico Militar, iniciou-se, num novo modelo de curso de formação de sargentos, o 1.º semestre do Curso Técnico Superior Profissional, com 70 formandos de diversas classes. Os cursos, tutelados pela Unidade Politécnica Militar, ministrados no Departamento Politécnico da Marinha e, através deste, na ETNA, na Escola de Fuzileiros (EF) e na Escola de Mergulhadores, têm uma duração de quatro semestres e conferem o Diploma de Técnico Superior Profissional, bem como o nível 5 de qualificação de acordo com o Quadro Nacional de Qualificações.

Por último, a Direção de Formação realizou, em novembro, a 4.ª edição do evento *Missão Estágio: o futuro começa agora*. O evento contou com a presença de 71 entidades, 41 do ensino profissional e 30 do ensino superior, num total de cerca de 100 convidados, incluindo os representantes dos setores da Marinha, e serviu para

divulgar o Plano Anual de Estágios para o ano letivo de 2020/2021. No que respeita a esta atividade, e por motivos que se prenderam com a situação pandémica, dos 268 estágios curriculares propostos para 2020 apenas se realizaram 106.

Na área da Saúde entrou em produção a expansão do Processo Clínico Único nos navios. Na atividade assistencial a Marinha reforçou a capacidade clínica do Hospital das Forças Armadas e do Estado-Maior-General das Forças Armadas, no contexto do Plano SALUS, de salvaguarda do pessoal das Forças Armadas no âmbito da pandemia COVID-19. Internamente, e visando prevenir a sua propagação na comunidade naval, o Centro de Medicina Naval, no quadro do Plano de Contingência da Marinha ao Coronavírus, assegurou o diagnóstico, os inquéritos epidemiológicos, o isolamento profilático e a gestão específica da informação.

Paralelamente, no Centro de Medicina Subaquática e Hiperbárica manteve-se a atividade de formação, destacando-se o estágio de Medicina Hiperbárica, integrado no Internato Médico de Medicina Intensiva do Hospital de Vila Franca de Xira, e mais uma edição do Curso de Pós-Graduação em Viabilidade de Feridas, em colaboração com a Escola Superior de Enfermagem São Francisco das Misericórdias.

No respeitante ao contributo da Marinha para o esforço nacional de controlo da pandemia, foi edificado na ETNA um Centro de Acolhimento (CA) para utentes com COVID-19, assintomáticos e autônomos, para apoio ao Serviço Nacional de Saúde, em articulação com a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, tendo sido disponibilizadas 357 camas, 165 em prontidão imediata e 192 com uma prontidão de 72 horas. Até ao início de dezembro, o CA foi utilizado por 68 utentes de 10 concelhos da zona da Administração Regional de Saúde (ARS) de Lisboa e Vale do Tejo.

Em sede de Justiça e Disciplina Militar foi prestado apoio formativo à ETNA, EF, Escola de Autoridade Marítima, Escola Naval, Instituto Universitário Militar e ainda à Escola do Serviço de Saúde Militar no âmbito do Curso de Operadores de Prevenção de Comportamentos Aditivos e Dependências, bem como apoio a todos os comandantes, diretores ou chefes das unidades da Marinha que o solicitaram. A Direção Jurídica participou, ainda, na 18.ª edição do *Job Shop* de Direito da Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa, com o intuito de divulgar as oportunidades de emprego na Marinha para recém-licenciados na área do Direito.



Colaboração do **SUPERINTENDÊNCIA DO PESSOAL**

SUPERINTENDÊNCIA DO MATERIAL



ESQUADRA

Novos projetos – O programa de construção da 2.ª série de NPO encontra-se numa fase de gestão remanescente da garantia, tendo o NPO4, o NRP *Setúbal*, efetuado a docagem de garantia no início de 2020 e assinado o Auto de Receção

Definitiva Parcial em 05MAI2020. Relativamente ao programa da 3.ª série de NPO, que compreende a construção de 6 navios, tendo decorrido, desde 2019 e sob a égide do Estado-Maior da Armada, os trabalhos de atualização do Conceito de Emprego (IOA605) e dos Requisitos Operacionais (POA21), está em fase final de aprontamento a Especificação de Requisitos para a respetiva construção. Simultaneamente, sob a égide da Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional, têm decorrido os trabalhos de preparação do necessário enquadramento contratual, aguardando-se pela iminente aprovação da Resolução do Conselho de Ministros.

Modernizações – Continua a decorrer, no Reino dos Países Baixos, o programa de modernização de meia-vida das fragatas da classe Bartolomeu Dias que, desde junho de 2020, conta com a presença no estaleiro da Marinha Holandesa, *Directie Materiel Instandhouding* (DMI), em *Den Helder*, dos dois navios da classe. O NRP *Bartolomeu Dias*, já em fase final do seu aprontamento, realizará um Plano de Treino Específico (PTE) durante o mês de janeiro de 2021, por forma a garantir as condições de segurança para a subsequente realização dos vários *Sea Acceptance Trials* (SAT) aos sistemas, con-

cluindo assim, a sua modernização. De acordo com o atual planeamento, e apesar do inevitável impacto da pandemia COVID19 na fase de execução do programa, é esperado que o regresso do navio a Portugal ocorra durante o 1.º trimestre de 2021.

O NRP *D. Francisco de Almeida*, após a conclusão dos trabalhos de desmontagem e remoção de sistemas e equipamentos, que se estima estarem concluídos em dezembro, terá como etapa seguinte a realização dos trabalhos de modificação do navio para permitir a instalação dos novos sistemas e a manutenção planeada e corretiva ao nível da plataforma. Este processo obrigará a uma deslocação a Vlissingen, entre janeiro e junho de 2021, altura em que o navio regressará aos estaleiros do DMI para a assemblagem e integração de sistemas, provas e finalização da modernização, o que deverá ocorrer no primeiro semestre de 2022.

A modernização dos helicópteros *Lynx* conta já com as cinco unidades induzidas no Reino Unido, prevendo-se a aceitação da primeira aeronave modernizada em dezembro, e as restantes durante o ano 2021.

Abates/alienações – Foi iniciado, em 1 de junho, o processo de desarmamento para abate do NRP *Bérrio*, e autorizadas, através de despacho do Ministro da Defesa Nacional, as alienações do Ex-NRP *Delfim* e Ex-NRP *Águia*.

Manutenção – A conclusão da revisão intermédia (RI) do NRP *Arpão*, projeto que representa um marco para a recapacitação da Arsenal do Alfeite, S.A. no que à manutenção de submarinos diz respeito, está planeada para o terceiro trimestre de 2021; a RI teve início no segundo trimestre de 2019. Foi dada continuidade aos trabalhos no âmbito da revisão intermédia dos equipamentos e sistemas da área das armas e eletrónica do NRP *Vasco da Gama*. Procedeu-se à preparação dos NRP *Corte Real* e NRP *Almirante Gago Coutinho*, visando o seu empenhamento operacional, respetivamente, nas missões *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1) e *Mar Aberto 20.2*. Assegurada a realização da Pequena Revisão (PR) ao NRP *Figueira da Foz*, a docagem de ciclo do NRP *Cassiopeia* e as docagens eventuais dos NRP *Dragão* e NRP *Douro*. Desenvolvida, ainda, a realização de uma vasta e desafiante multiplicidade de ações de manutenção corretiva, de carácter eventual e urgente, nos vários meios navais que integram a Esquadra.



NRP Bartolomeu Dias na Base Naval de Den Helder, em final de modernização, na fase de Setting-To-Work e Hardware-Software Integration

Gestão do armamento portátil, pequeno equipamento e acessórios – No âmbito do armamento portátil foram efetuadas, pelo Centro de Armamento e Munições (CAM), 171 reparações e 544 ações de manutenção preventiva. Foram ainda efetuadas 100 ações de inspeção a armamento e efetuadas atualizações de modelo (*upgrade*) a 77 armas.

Gestão de Munições, mísseis, torpedos, minas, explosivos e piro-técnicos – Ainda no âmbito do CAM, realizaram-se 71 fainas para fornecimento do material aprovado às UEO.

Atividade laboratorial – O Laboratório de Explosivos da Marinha (LEM) concluiu a sua participação no projeto FIREND (Projétil de artilharia para o combate de incêndios), efetuou análises a 385 munições, de 30 mm, da Força Aérea Portuguesa, e vai participar em dois projetos (PREMIUM – *Prediction models for implementation of munition health management* e EuDetCode – *European Detonation Code*) no âmbito da *CapTech Ammunition Technologies* da Agência Europeia de Defesa (AED), a iniciar em 2021.

INFRAESTRUTURAS

Em 2020 foram executados: cerca de 923 k€ referentes a 20 empreitadas no âmbito do Orçamento de Funcionamento de Marinha; 2,3 M€ referentes a 12 empreitadas no âmbito da Lei de Infraestruturas Militares (LIM); e 49 k€ referentes à aquisição de 6 projetos de execução, 5 dos quais para a execução de projetos de incremento da eficiência energética, no âmbito do POSEUR. Foram adjudicados, para execução em 2021, 1,3 M€ referentes a 5 empreitadas no âmbito da LIM. Foram ainda lançados procedimentos contratuais, para adjudicação em 2021, no valor estimado de 215 k€ referentes a 2 projetos de execução para a requalificação da Doca de Santos e 1,55 M€ referentes a 3 empreitadas no âmbito da LIM.

Manutenção e modernização de infraestruturas – Em 2020 foram concluídos 11 projetos que tinham transitado de 2019. Não foi possível concluir o projeto de reforço da segurança do DMNL, prevendo-se a finalização desta fase do projeto, em março de 2021. Durante o ano de 2020 foram adjudicados a entidades externas 6 projetos relativos a implementação de medidas de melhoria da eficiência energética. Iniciaram-se 32 processos de empreitadas, das quais: 18 concluídas, 14 a decorrer e 5 em processo de consulta ao mercado. Merecem um destaque especial os seguintes projetos: coberta n.º 2 da EFZ; edifício escolar do DLA na ETNA; elevador n.º 6 das ICM; cozinha das INA; biblioteca da AM; rede principal de água + reservatório R700 + fachadas/coberturas na EN; rede de energia elétrica (400V 50HZ; 440V 60HZ) e estru-



Docagem de ciclo do NRP Cassiopeia



Docagem do NRP Almirante Gago Coutinho para reparação dos bucins das mangas dos veios propulsores

tura do cais 5; e sistema de eletricidade solar fotovoltaico na BNL. Destacam-se ainda as seguintes empreitadas em curso: Doca da Marinha; armazéns 43 e 44 da ex-Cordoaria; transferência da IGM; CZMA – bloco habitacional n.º 2 de Santa Rita; AVAC do edifício de comando da EH; e Centro de Distribuição Alimentar da Direção de Abastecimento (DA). No total, em 2020, foram celebrados 58 contratos, respeitantes à execução das empreitadas em curso e conclusão das empreitadas de anos transatos.

Servidão Militar – Foram analisados 86 processos de património e 59 processos de servidões militares.

VIATURAS

Foram concluídos os processos para entrega de 3 novas viaturas, do tipo *pick-up* 4X4 (cabine dupla), direcionadas à Autoridade Marítima Nacional (AMN), especificamente à Polícia Marítima, que tinham sido iniciados em 2019, na Plataforma de Compras Centralizadas do Estado (eSPap), no valor aproximado de 93 k€. Iniciaram-se os processos de aquisição de 15 novas viaturas (4 ligeiras de passageiros e ligeiras mistas; 1 autocarro de passageiros; 1 pesado de mercadorias; 7 *pick-up* tipo 4X4 e 1 ambulância), no valor total de 760 k€, prevendo-se a sua entrega em 2021. Também no âmbito da renovação da frota da Marinha/AMN, foi efetuado um processo de aumento de 22 viaturas ligeiras, na modalidade de aluguer operacional, para o período de 2021/2024, no valor total de 333 k€.

Das 131 (adquiridas em 2019) licenças anuais de aparelhos GPS, para monitorização e gestão das viaturas AP, passou-se para 134; 17 equipamentos foram instalados durante o ano de 2020, estando pendentes apenas duas licenças. Do total existente, 20 encontram-se instalados em viaturas afetas aos serviços do Corpo de Fuzileiros. Destaca-se ainda a realização de 25 processos de Auto de Exame de Reconstituição de Acidentes, coordenados pelo Gabinete de Peritagem e Regulamentação da DT.

Na sequência da pandemia Covid-19, foram implementadas medidas de reforço na prevenção da transmissão e contágio recorrendo a métodos de higienização das viaturas e da UAM Zêzere, de ações de sensibilização, informação e instrução de procedimentos juntos dos condutores. Este serviço foi também disponibilizado a todas as UEO com viaturas atribuídas. Ainda nesse âmbito, foram empenhados meios e condutores para a concretização de ações de sensibilização e de demonstração, em apoio ao Ministério da Educação (nomeadamente nas Pousadas da Juventude) e ao Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social (lares da 3.ª idade). Finalmente, destaca-se algumas alterações de horários e percursos do SINTRA.

ÁREA DE ABASTECIMENTO

Destaque para os projetos de contratualização plurianual atinentes à aquisição de géneros, artigos de fardamento e serviços de transitário para 2021, nos valores aproximados de 6,6M€, 1,4M€ e 346k€, respetivamente, os quais vêm consubstanciar a redução do número de processos de contratação. Destaque ainda para a contratualização de combustíveis operacionais para o triénio 2021/2023, cujo valor ascende a 13 M€ (aprox.). Outros motivos de destaque: a participação da DA, em maio, na distribuição de material de desinfeção a 57 escolas (32 no distrito

de Setúbal, 9 no Alentejo litoral e 16 no Algarve), no âmbito do apoio prestado pelas Forças Armadas ao Ministério da Educação; neste âmbito foram distribuídos 98 mil aventais, 62 mil pares de luvas, 528,4 mil máscaras, 2,3 mil viseiras e 2,1 mil litros de álcool gel. Foram envolvidos nessa tarefa: pela DA – 9 militares e 4 civis; e pela DT – 4 condutores. No âmbito das competências atribuídas à DA, foram alienados bens inúteis ou desnecessários, na quantidade estimada de 500 toneladas, pelo preço contratual de 243,5 k€.



Colaboração da **SUPERINTENDÊNCIA DO MATERIAL**

SUPERINTENDÊNCIA DAS FINANÇAS



O ano de 2020 constituiu um desafio singular à capacidade da superação e resiliência da Marinha: nenhum planeamento, por mais providente que fosse, poderia antever a crise pandémica que assolou o mundo globalizado em que vivemos. Nesta decorrência, as atividades desenvolvidas pela Superintendência das Finanças (SF), apesar de amparadas no seu Plano de Atividades e na sua Diretiva Setorial, foram desenvolvidas de modo a adaptar-se continuamente aos ambientes internos e externos, enquanto mantinha os mais elevados padrões de rigor e transparência, na administração dos recursos financeiros, como sempre foi seu apanágio.

Embora o orçamento inicial de 2020 tivesse sido inferior ao orçamento de crescimento nulo, em 1M€, a Política de Financiamento da Marinha considerou um aumento de 1M€ nas despesas afetas à atividade operacional. Procurou-se deste modo incrementar a capacidade de resposta às necessidades de Operação e Manutenção dos meios operacionais da Marinha, dentro das opções de gestão assumidas, as quais procuraram garantir, nos respetivos níveis de decisão, a economia, eficiência e eficácia da despesa pública. Tudo isto apesar de diversos outros fatores exógenos adversos, como foram: a redução do orçamento para as Despesas com o Pessoal, em 2M€; a despesa adicional com a implementação das medidas no âmbito do COVID-19, em 4M€; a despesa acrescida para suporte da Viagem de Circum-Navegação do NRP *Sagres*, em 2,1M€; a imponderabilidade associada à redução das atividades e da correspondente receita, por motivo da pandemia; e a execução do primeiro trimestre do ano, em orçamento transitório.

Ainda no campo das adversidades, no que respeita aos Fundos Disponíveis (FD) atribuídos à Marinha, releva-se que, de modo geral, os cortes sofridos em 2020 foram os maiores de sempre, tendo a SF acompanhado permanentemente o processo, diligenciando para que a Marinha fosse dotada dos FD indispensáveis à plena utilização das dotações orçamentais inscritas em 2020.

Por outro lado, no que respeita ao Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) e no âmbito das rotinas referentes à sua restituição, como reflexo das melhorias introduzidas, a par da monitorização e controlo próximos, verificou-se uma redução do prazo entre o pedido efetuado pela Marinha e a restituição efetuada pela Autoridade Tributária e Aduaneira, tendo este desiderato permitido que os objetivos traçados para a restituição do IVA tenham sido alcançados, viabilizando a utilização destas verbas de acordo com o planeamento.

Na área das reformas e da modernização dos processos, no decurso do ano de 2020, prosseguiu-se a implementação do Sistema de Normalização Contabilística para as Administrações Públicas. Neste âmbito, releva-se que em junho de 2020 foi concluído o processo de prestação de contas junto do Tribunal de Contas (TC), neste novo referencial, o qual culminou com a certificação legal

da conta. Importa referir que esta certificação, por uma entidade externa, materializou um momento de extrema relevância para a Marinha e um marco perene na história da administração financeira da Instituição, face aos profusos desafios que têm sido abraçados no passado recente. Ainda no que respeita à evolução dos processos financeiros, destaca-se o processo de adesão à Fatura Eletrónica, prevendo-se o início da operação a partir de 1 de janeiro de 2021.

Igualmente integrada nesta reforma e modernização da administração financeira e patrimonial, concluído que foi o processo de edificação em 2019, o Gabinete de Normativo e Apoio à Contratação Pública orientou a sua atividade para a elaboração de normativo, para a uniformização dos procedimentos e registos em sede dos diversos sistemas de informação e, ainda, para a prestação de esclarecimentos às trinta entidades adjudicantes da Marinha. Assim, no decurso da sua atividade em 2020, foram desenvolvidas e aprovadas 19 Normas Técnicas, elaboradas 37 minutas e modelos das peças necessárias à condução dos procedimentos pré-contratuais, desenvolvido e disponibilizado o portal da contratação pública na *intranet* da Marinha, elaborado o Relatório Anual de Contratação Pública e divulgado, com periodicidade mensal, o Boletim Informativo da Contratação Pública.

Com a entrada em produtivo do módulo de Recursos Humanos e Vencimentos (RHV) do Sistema de Informação e Gestão da Defesa Nacional (SIGDN), em novembro de 2019, a SF implementou e consolidou novos procedimentos, conducentes ao processamento de vencimentos, neste sistema de informação, a partir de 1 de janeiro de 2020. Ainda no âmbito do processamento de vencimentos, a SF colaborou em trabalhos, intersectoriais e inter-ramos, conducentes à promoção de iniciativas legislativas reportadas aos diversos sistemas remuneratórios e à uniformização da sua aplicação.

As recomendações constantes no relatório de auditoria do TC ao exercício de 2018 da Marinha, mereceram o devido acolhimento, tendo a SF alterado diversos processos e procedimentos, nomeadamente ao nível da contabilização de registos de movimentos bancários, da cobrança de dívidas de pessoal e do processamento e adiantamento de ajudas de custo; promoveu também a parametrização do SIGDN, nos módulos Financeiro e RHV, e criou condições para que o pagamento dos suplementos de embarque e de missão passassem a ser centralizados na Direção de Contabilidade e Operações Financeiras, a partir de janeiro de 2021.

Por fim, porque a administração do dinheiro público merece toda a nossa atenção e responsabilidade, regista-se a qualidade técnica e o elevado empenhamento de todo o pessoal que presta serviço no Setor das Finanças, que em muito contribuíram para que a cultura de exigência, rigor e responsabilidade, continuasse de forma indelével e intrínseca associada à atividade e comprometimento da SF.



Colaboração da **SUPERINTENDÊNCIA DAS FINANÇAS**

SUPERINTENDÊNCIA DAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO



A atividade da Superintendência das Tecnologias da Informação (STI) durante o ano de 2020 foi fortemente influenciada, a partir do final do primeiro trimestre, pela situação de crise de saúde pública decorrente da pandemia da COVID-19, que ainda decorre. As medidas implementadas durante os sucessivos estados de emergência, calamidade, contingência e alerta, induziram à alteração de algumas das atividades planeadas no Setor, e transversais à Marinha e à Autoridade Marítima Nacional, e ao ajustamento das prioridades das solicitações resultantes da pandemia face às restantes.

As ações mais significativas, resultantes da resposta da Marinha, incluíram a criação de condições que permitiram o funcionamento generalizado em regime de trabalho remoto, com a disponibilização de ferramentas colaborativas que possibilitaram a partilha de informação, a realização de reuniões em teleconferência, o acesso via *Internet* aos serviços com visibilidade externa e o acesso aos computadores dos gabinetes utilizando uma rede privada virtual (*Virtual Private Network* (VPN)). Simultaneamente, foi assegurado o apoio permanente e sustentado (H24) ao trabalho resiliente, foram realizadas diversas melhorias na infraestrutura de comunicações, em particular de redes em unidades em terra para garantir o acesso, ou melhoria de acesso, aos serviços e sistemas de informação disponíveis na Rede de Comunicações da Marinha (RCM) e à *Internet*. São exemplo disso a implementação de infraestruturas na ETNA, em diversas cobertas e outros edifícios para garantir a adequada resposta e condições de trabalho e de alojamento em situações de ativação de espaços para acolhimento de infetados, bem como o reforço e melhoria de cobertura de acesso sem fios na Messe Residencial da BNL, para garantir condições de trabalho e bem estar aos seus residentes e aos diversos elementos que aí permanecem em isolamento profilático ou social. Foi, ainda, prestado apoio e suporte na implementação e manutenção da aplicação COVID-Marinha, em exploração pela ETNA e CMN, para o controlo e gestão dos casos associados à pandemia.

Destacam-se, ainda, a elaboração de análises epidemiológicas e projeções de apoio à Célula de Gestão de Informação do EMA, de quadros sinópticos de situação, e de gráficos do modelo de previsão no âmbito COVID-19. Foram ainda desenvolvidas as seguintes aplicações: “Vagas na Praia” para monitorização e controlo da lotação das praias durante a época balnear, com o portal “Estado das Praias” da AMN destinado à visualização, sobre uma base georreferenciada, dos níveis de ocupação das praias; e “Élipsis”, que permite a gestão, em modo colaborativo, do catálogo de capacidades disponibilizáveis pela Marinha e a gestão dos pedidos de apoio à Marinha, por entidades externas, no âmbito da colaboração externa da Marinha nas respostas no âmbito da pandemia.

Apesar desta conjuntura atípica em 2020, foi mantido o apoio à manutenção das infraestruturas e sistemas às unidades de Marinha e continuaram-se a desenvolver atividades com programas e projetos de relevante importância. Destaque para o projeto de desenvolvimento do novo SINGRAR, no âmbito do programa MLU FFGH, sistema esse que será implementado inicialmente nas FFGH *Bartolomeu Dias* e posteriormente escalado e adaptado para outras classes de navios, e para o projeto *Battlefield Management System* (BMS)/*Emergency Mobile Mesh* (EMM)/*Dismounted Soldier System* (DSS), que sendo uma iniciativa com diversas organizações e empresas envolvidas, disponibilizará produtos que alavançam a melhoria na condução das operações navais.

Foi ainda implementada uma aplicação de suporte ao sistema de Lições Aprendidas, com a finalidade de possibilitar o registo de observações e a gestão do processo de análise e de decisão do processo de aprendizagem organizacional e a edificação de artefactos comunicacionais de diversos tipos, com destaque para as infografias do Sistema de Informação de Eficiência Energética (SIEE), do Dia da Mulher e do projeto H2 verde.



Colaboração da SUPERINTENDÊNCIA DAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO

COMPONENTE OPERACIONAL



INTRODUÇÃO

Em 2020 a atividade operacional do Comando Naval concretizou-se através do aprontamento, emprego e sustentação de unidades operacionais atinentes ao cumprimento da missão da Marinha nas suas três vertentes de atuação, correspondendo aos compromissos assumidos tanto a nível interno, como na ação externa da Defesa Nacional.

A atividade operacional foi fortemente condicionada pelo impacto causado pelo novo coronavírus SARS-COV-2, que obrigou à adaptação do setor operacional em todas as áreas de atuação. Tendo como principal objetivo contribuir para a contenção da pandemia e a proteção sanitária das guarnições, evitando a exposição a ambientes de risco de contágio, o planeamento da atividade operacional foi revisto, mantendo-se as atividades consideradas como críticas, tais como o serviço de busca e salvamento marítimo, a fiscalização marítima, e o cumprimento dos compromissos internacionais. Neste âmbito, verificou-se a necessidade de cancelar a realização dos exercícios nacionais programados, bem como a participação prevista na maioria dos exercícios internacionais, impossibilitando o treino de força naval da esquadra, com a consequente deterioração dos padrões de prontidão operacional. Foram igualmente canceladas diversas ações de treino operacional, com impacto na proficiên-

cia individual e coletiva das guarnições. É de salientar a resiliência das unidades operacionais que, mesmo nas condições e limitações impostas pela COVID-19, conseguiram assegurar todas as missões operacionais com excelentes resultados.

Ainda no que respeita ao apoio prestado pelo setor operacional no combate à pandemia, releva-se o contributo para o esforço conjunto das Forças Armadas, nas atividades que envolveram meios militares, designadamente, na disponibilização de infraestruturas, apoio logístico e ações de sensibilização e descontaminação de espaços.

De referir que toda a informação / dados aqui apresentados se reporta a 11 meses de atividade operacional, i.e., é referente ao final de novembro.

DISSUAÇÃO, DEFESA MILITAR E APOIO À POLÍTICA EXTERNA

No domínio da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO), a Marinha comandou o *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1) no segundo semestre de 2020, contando com a participação do NRP *Corte Real* como navio-almirante. Durante este período, releva-se a participação na “*Operation Allied Sentry*”, contribuindo para o conhecimento situacional marítimo da NATO no Mar do Norte e no Mar Báltico, focalizado na atividade da Federação Russa.

A função de Dissuasão, Defesa Militar e Apoio à Política Externa concretizou-se através de um espectro muito alargado de tarefas, onde se enquadra a atividade submarina desenvolvida pela Marinha, com a participação do NRP *Tridente* na “*Operation Sea Guardian*” da NATO e na “*Operação SOPHIA*” da União Europeia (UE) no período de janeiro a março. No âmbito da “*European Union Naval Force*” (EUNAVFOR), a Marinha comandou a “*Operação Atalanta*” no primeiro semestre, com a participação de um Oficial General e respetivo Estado-maior. Como resultado desta participação, a Marinha contribuiu para a proteção dos navios do “*World Food Programme*” (WFP) no Corno de África e no Oceano Índico Ocidental e para o reforço da segurança marítima naquelas áreas.

Em Apoio à Política Externa, a atividade operacional dos meios navais envolveu a integração do NRP *Corte Real* no *Grupo Aeronaval FS Charles de Gaulle* (GAN20), tendo sido maximizada a oportunidade de treino em ambiente de Força Naval com a participação no exercício *Joint Warrior 201* (JW20-1). O NRP *Álvares Cabral* e o NRP *Tridente*, no âmbito da cooperação bilateral Portugal – Marrocos, participaram no exercício ALCANTARA 2020. No apoio à Agência FRONTEX na mitigação do fluxo de migração irregular, a Marinha empenhou o NRP *Tejo* e o NRP *Escorpião*, durante os meses de março a junho, na área que se estende entre Espanha e Marrocos, conhecida como a rota do Mediterrâneo Ocidental. No continente africano, o NRP *Zaire*, com uma guarnição mista constituída por militares portugueses e santomenses, participa na missão de Capacitação da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, que prossegue ininterruptamente, desde 22 de janeiro de 2018; estão já cumpridas mais de 1000 dias de missão em prol da segurança marítima no Golfo da Guiné. O navio tem participado em exercícios internacionais de promoção da segurança marítima na região e, no âmbito da Busca e Salvamento no mar, tem prestado auxílio a diversos navios em águas jurisdicionais santomenses.

No âmbito das Operações Anfíbias, o Destacamento de Ações Especiais (DAE) participou, com uma *Special Operations Maritime Task Unit* (SOMTU), no período de 14 a 18 de setembro, no exercício GNEX 20-2, que contou com a participação de três equipas operacionais da *Fuerza de Guerra Naval Especial* (FGNE) e com diversos helicópteros da *Flotilla* de Aeronaves (FLOAN).

Tendo em vista o treino e adestramento dos submarinos, destaca-se a participação do NRP *Tridente* na série EXCAPEX 20, inserida no exercício espanhol CARTAGO 20, no âmbito dos procedimentos associados ao salvamento de submarinos na Base de Submarinos de Cartagena. Em outubro, o submarino participou no exercício aeronaval espanhol ASW POSEIDON 20, na companhia de três fragatas e respetivos helicópteros orgânicos, um reabastecedor e um submarino espanhol, bem como um MPA francês. Releva-se igualmente a realização do primeiro exercício de ascensão livre efetuado em setembro, na BNL – o ESCAPEX 20.

Relativamente à atividade dos mergulhadores, destaca-se a participação no ESCAPEX 20, no MAGRE 20-2 e no MUSHP PSE 20. O ESCAPEX 20, realizado em ambiente bastante realista e num cenário complexo de submarino acidentado, permitiu ao Destacamento de Mergulhadores N.º 2 (DMS2) e ao Destacamento de Mergulhadores N.º 3 (DMS3) adestrar procedimentos de busca e salvamento específicos. Dando continuidade às participações em anos transatos, o Destacamento de Mergulhadores N.º 1 (DMS1) participou no exercício MAGRE 20-2 em Cartagena, Espanha, no período de 10 a 24 de outubro, tendo operado com unidades congêneres da Armada Espanhola e da Marinha dos Estados Unidos da América em cenários realistas e complexos onde foram executadas tarefas de inativação de engenhos explosivos convencionais e improvisados, quer em ambiente terrestre quer em ambiente marítimo. No âmbito do *Harbour Protection*, especificamente para ações de busca militar e ações de reconhecimento de engenhos explosivos em ambiente portuário, o DMS1 e o

DMS3 participaram no exercício MUSHP PSE 20 em Cartagena, Espanha, no período de 15 a 21 de novembro, onde aplicaram procedimentos e desenvolveram perícias num ambiente de partilha entre a unidade de mergulhadores MCM da Armada Espanhola, a unidade de operações especiais da Marinha Italiana, a unidade de inativação de engenhos explosivos da Suécia e a Agência Europeia de Defesa.

SEGURANÇA E AUTORIDADE DO ESTADO NO MAR

No exercício da Autoridade do Estado no Mar, foram realizadas um total de 1178 ações de fiscalização marítima, das quais 126 (10,7%) corresponderam a situações de presumível infração. Em sede dos compromissos assumidos nas áreas de responsabilidade nacional de busca e salvamento marítimo (SAR), o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo coordenou 299 ações, tendo-se registado o salvamento de 178 pessoas, o que correspondeu a uma taxa de sucesso de 100%.

No âmbito do Sistema de Segurança Interna, foram desenvolvidas operações em conjunto com forças e serviços de segurança no combate ao narcotráfico, migração irregular e outras ações ilícitas no mar. Foram executadas cinco missões, nas quais foi apreendido um elevado volume de estupefacientes. No que respeita às atividades de combate à imigração ilegal e ao tráfico de seres humanos, a Marinha tem empenhado meios adicionais no reforço da vigilância e monitorização dos espaços marítimos na costa Sul de Portugal continental.

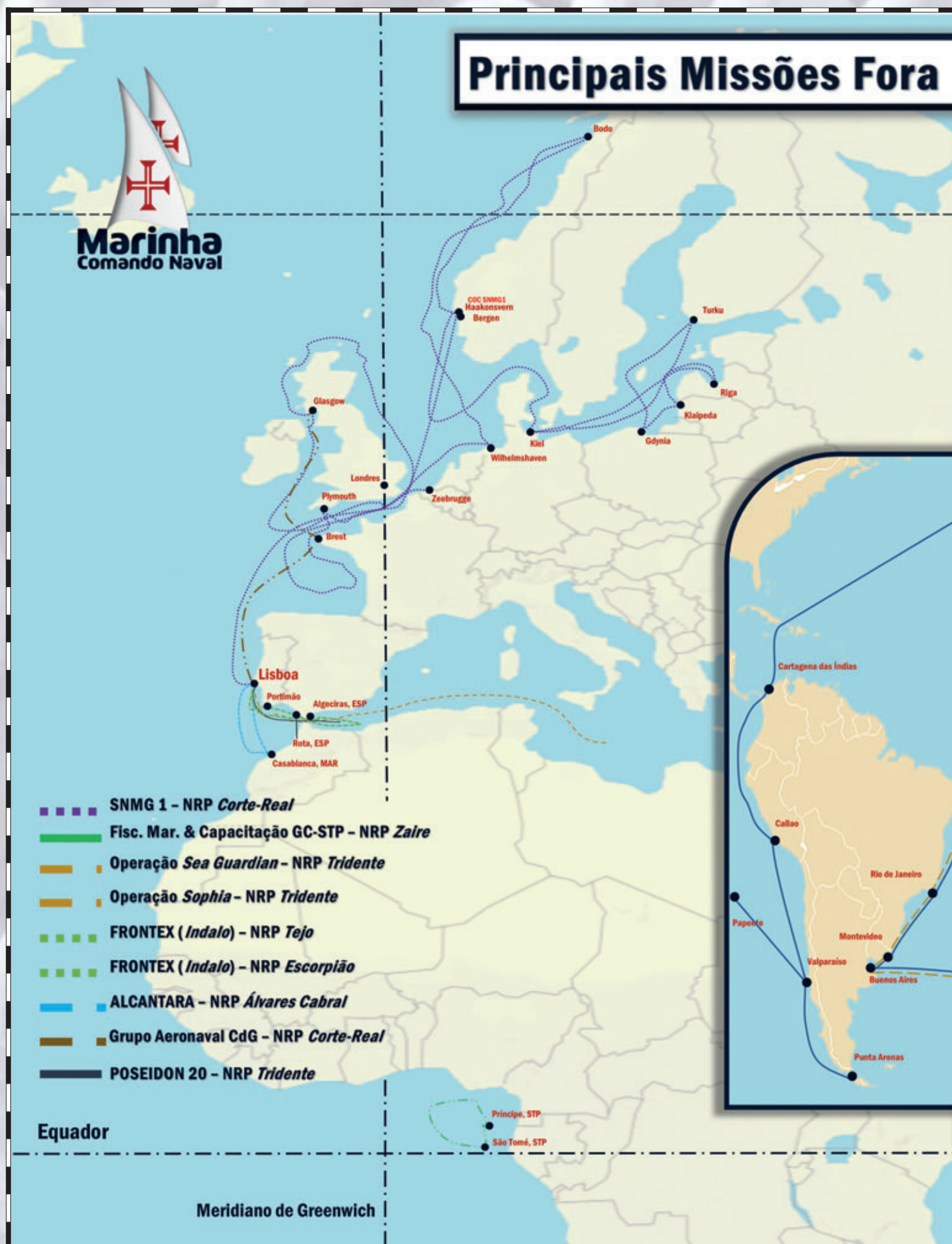
A Marinha, através do Corpo de Fuzileiros, colaborou ativamente com a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC): no período de Inverno, permaneceram prontos a intervir os meios atribuídos ao Plano Arca (plano de prevenção de cheias das regiões hidrográficas dos rios Tejo, Douro, Mondego, Sado e Guadiana); no decorrer do Verão, no âmbito do Plano Hefesto, foram acionados os meios atribuídos ao Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais (DECIR). Em colaboração com o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF), ao abrigo do Protocolo Faunos entre o ICNF e o EMGFA, foram empenhadas patrulhas do Corpo de Fuzileiros com militares de vários setores da Marinha, na vigilância preventiva de fogos florestais em áreas sensíveis, contribuindo para a conservação do património natural e florestal.

DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO, CIENTÍFICO E CULTURAL

Ao longo do ano, os 4 navios hidrográficos da Marinha realizaram diversas campanhas, com destaque para os levantamentos hidrográficos efetuados pelo NRP *D. Carlos I* ao largo do arquipélago dos Açores no período de 10 de junho a 10 de agosto. Nestas missões, os navios do Agrupamento de Navios Hidrográficos contabilizaram 145 dias de missão.

A Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados (CEOV) encontra-se a desenvolver um sistema autónomo com o objetivo de apoiar o Instituto Hidrográfico (IH) nos levantamentos hidrográficos em rios, estuários e zonas costeiras. O Sistema Marítimo Autónomo Hidrográfico X-2601 corresponde a um catamarã equipado com um feixe simples e sonar lateral; este veículo irá permitir às Brigadas Hidrográficas do IH dar um salto tecnológico, incrementando a sua capacidade operacional, assim como aumentar a segurança e o alcance das áreas em estudo.

Em resposta à pandemia do vírus SARS-CoV-2, o CEOV iniciou um projeto de investigação e desenvolvimento, designado Nortada CEOV X-95, de um protótipo de ventilador mecânico destinado ao emprego primário em unidades de cuidados intensivos. Após concluídos os estudos de viabilidade e a demonstração técnica da sua performance, fiabilidade e segurança (através da realização de ensaios normalizados para este tipo de dispositivo médico), este projeto poderá vir a ser utilizado pelo Serviço Nacional de Saúde.



de Área em 2020

Círculo Polar Ártico

Viagem de Circum-Navegação – NRP *Sagres* V Centenário da Circum-Navegação de Fernão de Magalhães



COMANDO NAVAL – ATIVIDADE OPERACIONAL 2020

Dados referentes a novembro de 2020

DADOS OPERACIONAIS	DIAS MISSÃO	3586	BUSCA E SALVAMENTO	TOTAL INCIDENTES	299
	HORAS DE NAVEGAÇÃO	27.864		MRCC LISBOA	18
	MILHAS PERCORRIDAS	237.738*		MRCC DELGADA	99
	PASSEX - NR NAVIOS ENVOLVIDOS	2		MRSC FUNCHAL	17
	PASSEX - HORAS	16H		VIDAS SALVAS	178
	EXERCÍCIOS - NR PARTICIPAÇÕES	13		MORTOS DEPOIS ALERTA	0
	EXERCÍCIOS - NR MEIOS ENVOLVIDOS	6		MORTOS ANTES ALERTA	5
	HORAS DE VOO HELI**	26h:55min		DESAPARECIDOS	1
	HORAS DE VOO SISTEMAS AÉREOS NÃO TRIPULADOS	7h:22min		TAXA EFICÁCIA DO SERVIÇO	100
	AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO	1178	PROTEÇÃO CIVIL	APOIO DECIR	MILITARES 510
TREINO	SITUAÇÃO LEGAL	1052			VIATURAS 170
	PRESUMÍVEIS INFRATORAS	126		APOIO ICNF	MILITARES 72
	DIAS DE TREINO	145			VIATURAS 4
	SÉRIES EFETUADAS	954			
	NAVIOS AVALIADOS	12			

* 11,9x o perímetro da Terra

** Em curso modernização do LYNX MK95A no Reino Unido

Colaboração do **COMANDO NAVAL**

INSPEÇÃO-GERAL DA MARINHA



Na sua missão de apoio ao ALM CEMA no exercício da função de controlo e avaliação, a Inspeção-Geral da Marinha (IGM), durante o ano de 2020, viu a sua atividade principal condicionada pela pandemia COVID-19; contudo, fruto de adaptações a novos meios de trabalho, nomeadamente ao trabalho remoto, foi possível dar continuidade ao plano de atividades.

No âmbito da Atividade Inspetiva Interna foi realizada uma Inspeção Programada na Área de Segurança, Saúde no Trabalho e Ambiente (SSTA) ao Depósito de Munições NATO de Lisboa (DMNL) e, ainda, uma Auditoria de Processo à Aquisição de Fardamento.

Durante o ano de 2020 foi ainda possível, com recurso à formação à distância, frequentar ações de formação nas seguintes áreas, tendo em vista a qualificação dos elementos pertencen-

tes à Bolsa de Inspetores da Marinha: da Qualidade (Norma ISO 9001:2015); em Auditorias a Sistemas de Gestão Ambiental (ISO 14001:2015); em Auditoria Interna Baseada no Risco; e de Técnico Superior de Segurança no Trabalho.

Na vertente da divulgação da área inspetiva e da SSTA, a IGM realizou um total de nove palestras em três entidades distintas, uma na Força Aérea, seis na Escola de Tecnologias Navais e duas no Instituto Universitário Militar.

De relevar, no âmbito da Atividade Inspetiva Externa, inserida no Controlo Interno do Estado, as seguintes colaborações pela sua relevância: Auditoria à Contratação Pública 2018, pela Inspeção-Geral das Finanças; Auditoria à Marinha – Ano Económico 2018, pelo Tribunal de Contas; e ainda cinco Auditorias de diversos âmbitos realizadas pela Inspeção-Geral da Defesa Nacional.

Colaboração da **INSPEÇÃO-GERAL DA MARINHA**

CULTURA, INVESTIGAÇÃO E ENSINO

ACADEMIA DE MARINHA



A Academia de Marinha (AM) tem como missão a promoção e desenvolvimento de estudos e a divulgação do conhecimento relacionado com a história, artes, letras e ciências dedicadas ao mar e às atividades marítimas. Nesse âmbito, durante o ano de 2020, a sua atividade procurou o cumprimento dessa missão, principalmente através da realização de sessões culturais semanais, solenes ou extraordinárias, ao mesmo tempo que manteve uma intensa atividade editorial.

Debruçando-nos sobre estas iniciativas, e tendo presente que a pandemia de SARS-CoV-2 limitou em grande medida a capa-

cidade de organização dos eventos planeados, a AM planeou 37 conferências ordinárias e 6 extraordinárias, das quais 5 em sessões conjuntas com outras entidades homólogas. Destas, conseguiram-se realizar 19 conferências ordinárias e 3 extraordinárias, recorrendo a um aproveitamento do segundo semestre do ano. Foram adiadas para 2021, 18 conferências ordinárias e 3 extraordinárias. Foi igualmente programado o **II Simpósio de História do Oriente** subordinado ao tema «Magalhães e Elcano e a Exploração das Pacíficas às Índicas águas», que foi adiado para o ano de 2021. Em todas as conferências realizadas estiveram envolvidos 44 conferencistas, sendo 27 académicos e 17 convidados, o que permitiu, sob diferentes perspetivas, um maior aprofundamento dos temas selecionados.

Destacam-se deste conjunto as **Sessões Solenes de Abertura e Encerramento do Ano Académico**, e de **Entrega do Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues 2019**, presididas por S. Exa. o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, bem como a **Sessão Solene de Comemoração dos 150 Anos dos Anais do Clube Militar Naval**, presidida por S. Exa. o Vice-Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, em representação do CEMA.

Da atividade editorial da AM salientam-se os lançamentos de dois volumes da História da Marinha Portuguesa, «Viagens e Operações Navais 1139-1499» e «Viagens e Operações Navais 1824-1974»; do volume das **Memórias 2019**; e das obras «A Ação Naval e Diplomática Portuguesa na Grande Crise da China (1925-1928)» e «Gago Coutinho – A Navegação Aérea e a Navegação Marítima. Contribuição para o seu Estudo».

Durante o ano de 2020 a AM passou a atribuir o novo prémio

«Academia de Marinha», que nesta sua primeira edição foi atribuído ao Académico António Costa Canas, coordenador da obra «Viagens e Operações Navais 1824-1974». Foi também atribuído o prémio «Almirante Teixeira da Mota», edição 2020, ao Académico Luís Reis Thomaz, pela obra «Cristóvão Colombo o Genovês, meu Tio por afinidade».

Convém destacar, concluindo, o programa de beneficiação e remodelação das instalações físicas da AM, que envolveram os gabinetes de trabalho da guarnição e a Biblioteca Teixeira da Mota. A AM contou com o apoio da DI e do MM na concretização destes projetos, que vieram dar uma necessária revitalização aos espaços e garantir uma Academia mais aberta e acessível, promotora da cultura e conhecimento do Mar e das suas gentes.



Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**

COMISSÃO CULTURAL DE MARINHA



Durante o ano de 2020, a Comissão Cultural de Marinha (CCM) prosseguiu a sua missão, apoiando a atividade dos Órgãos de Natureza Cultural na sua dependência – Aquário Vasco da Gama (AVG), Revista da Armada (RA), Banda da Armada (BA), Biblioteca Central de Marinha (BCM), Museu de Marinha (MM) e o polo museológico dependente – Fragata *D. Fernando II e Glória*, e o Planetário Calouste Gulbenkian (PCG), através da produção de conteúdos expositivos, informativos e de divulgação.

Foram desenvolvidas, através do setor cultural, diversas parcerias com entidades externas, que permitem divulgar os equipamentos culturais, o seu património, o seu acervo e a sua atividade. Foram exemplo disso os protocolos assinados com o ACP, a EPAL, a Bertrand e a Lisboaat.

O Aquário Vasco da Gama, no âmbito do projeto de conservação de organismos fluviais, libertou, em junho, 600 Bogas do Sudoeste na Ribeira de Odelouca, concelho de Monchique, nascidas no aquário em 2018 e 2019. Foram, entretanto, concluídas algumas intervenções de beneficiação nas infraestruturas, como por exemplo o projeto de pintura da fachada do edifício para a avenida marginal, recorrendo a um artista de arte, e estão outras em fase final de conclusão, designadamente a requalificação e melhoramento da galeria da costa portuguesa.

De grande relevância é também o projeto de modernização do AVG, com recurso às novas tecnologias para experiências imersivas e interativas com o público, como é o caso do projeto de inovação “Janela Virtual para o Oceano” que vai ocupar o espaço há muito devoluto do tanque das otárias e a transformação em aquário, do tanque das tartarugas também há muito sem utilização, bem como os espaços envolventes.

A Revista da Armada publicou onze edições, com uma tiragem de 3.800 exemplares por edição. De relevo há a destacar o início do concurso de fotografias – temática pôr do sol com motivos náuticos/navais - e da rubrica NAUS de PEDRA em LISBOA na contracapa. Prepara-se a celebração condigna do 50º aniversário em 2021.

No que respeita à Banda da Armada, destacam-se os vários concertos em Portugal Continental e Ilhas; o primeiro foi no Terminal de Cruzeiros de Lisboa, num concerto de Ano Novo promovido pela PwC Portugal, contando com a participação de cantores do Teatro Nacional de S. Carlos. O município de Arruda dos Vinhos promoveu igualmente um concerto de Ano Novo, no dia 11 de janeiro. Em fevereiro, a BA realizou dois concertos na ilha do Faial, Açores. Destacam-se, ainda, as atuações nos equipamentos cultu-

rais da Marinha: quatro no MM – por ocasião do Dia Europeu da Música (21 de junho), do concerto de Outono (20 de setembro), do Dia Mundial da Música (1 de outubro) e do Dia Nacional do Mar (16 de novembro); e um no AVG, no Dia Nacional do Mar.

A Biblioteca Central de Marinha integra a Biblioteca, situada nos Jerónimos e o Arquivo Histórico situado na Cordoaria Nacional. Durante o período de confinamento total, teve as suas salas de leitura encerradas entre os dias 13 de março e 25 de maio. Para a reabertura, de forma a manter as condições de segurança para os seus leitores e investigadores, a lotação das salas foi reduzida a metade, sendo a leitura apenas efetuada mediante marcação antecipada.

Assim, e até ao final de outubro, a sala de leitura do Arquivo Histórico contou com o atendimento a mais de 820 investigadores (presencialmente e por acesso remoto – mail e telefone). A Biblioteca também registou um aumento do número de pedidos de investigação feitos remotamente. Até ao final do mês de outubro foram contabilizados cerca de 50 pedidos atendidos. A aplicação de descrição documental “Archeevo” teve 16.281 utilizadores e cerca de 130 mil visualizações.

No seu decorrer, a mostra documental “Abel Fontoura da Costa: 150 Anos do seu Nascimento” teve a honra da visita de familiares do Comandante Fontoura da Costa: uma neta, uma bisneta e duas trinetas, recebidas pelos diretores da CCM e da BCM. A BCM-Arquivo Histórico promoveu, ainda, a mostra documental “Um olhar sobre o mundo: a Marinha e o seu contributo na partilha do Património”, nas suas instalações.

Entre outras doações feitas à BCM, destacam-se dois importantes espólios: do curso *Comandante Oliveira e Carmo*, constituído, entre outros, por fotografias, apontamentos e publicações; e do Sr. António Fonte Rodrigues, constituído, na sua maioria, por publicações dedicadas à navegação de recreio e vela (oferta dos filhos). Ao Arquivo Histórico foram ainda entregues os arquivos “Almirante Manoel Maria Sarmiento Rodrigues”, oferecido pelo seu filho, VALM Artur Junqueiro Sarmiento e “Comandante José Francisco Correia Matoso”, oferecido pela sua filha, a Sra. D. Elsa Maria Sotto-Mayor Matoso Leiria Pinto.

Para além da colaboração habitual com o MM, através do empréstimo de livros e documentação para as suas exposições, a BCM colaborou ainda com o Centro Cultural de Belém [O Mar é a Nossa terra. A construção sensível da linha de costa], a Câmara Municipal de Almada [Almada: Um Território em Seis Ecologias] e a Direção Regional de Cultura do Alentejo [Francisco de Holanda: antes e depois de Roma (1533-1537) – Roteiros do Humanismo em Évora no século XVI]

Relativamente à Fragata *D. Fernando II e Glória*, que integra o Centro Interpretativo de Cacilhas, juntamente com o submarino Barracuda que se encontra em processo de musealização, há a referir as visitas teatralizadas “Visita à Fragata pelo Marinheiro Sardinha”, que decorreram ao longo do ano com sessões presenciais e, também, virtuais. Além disso, a Fragata colaborou com diversas produções cinematográficas, servindo de cenário em várias séries e filmes. Destaca-se, ainda, a candidatura a Marca do Património Europeu, com o objetivo de valorizar o património e a História do navio, fomentando a cultura marítima.

O Museu de Marinha acolheu a exposição “I.MER.SÃO”, da Autoridade Marítima Nacional, entre janeiro e março de 2020. Em parceria com entidade externa, promoveu também as visitas teatralizadas “À bolina com Fernão”, com sessões em janeiro e fevereiro. Realizou-se, também, uma sessão “Conversas informais do GAMMA”, dedicado ao tema “Gago Coutinho. Viajante e explorador”, no âmbito da exposição com o mesmo título, inaugurada no ano anterior. Promoveu ainda a reposição da exposição “Paquetes Portugueses” e a inauguração da exposição “Mulheres Pescadoras de Portugal”, no âmbito das comemorações do Dia Nacional do Mar.

A Associação Portuguesa de Museologia distinguiu a renovação da Sala dos Grandes Veleiros, concluída em 2019, com o Prémio APOM 2020 na categoria de “Trabalho de Museologia”. A renovação da exposição permanente do MM prosseguiu em 2020 com o projeto de modernização das salas da Marinha de Guerra dos séculos XIX-XXI.

Está em curso o processo tendente à acreditação, por parte da DGPC, da candidatura do MM à Rede Portuguesa de Museus.

No âmbito do relacionamento internacional e fruto do prestígio que o MM goza junto de organismos congéneres, foi assinado um memorando de entendimento com as autoridades indianas, por ocasião da Visita de Estado à Índia do Presidente da República, em fevereiro último, para apoiar a criação do Museu Marítimo em Lothal. Ainda neste âmbito, está em análise o estabelecimento de um memorando de entendimento para a

cooperação com o *Korea National Maritime Museum* da Coreia do Sul.

A Comissão de Defesa Nacional visitou o MM a 12 de outubro; a breve prazo irá ser assinado um protocolo de cedência de peças para o Museu da Assembleia da República.

O MM participou na 2ª conferência: “Histórias que o meu museu conta”, do CICANT – Centre for Research in Applied Communication, Culture, and New Technologies, da Universidade Lusófona e nos meses de janeiro, fevereiro e março iniciaram-se as visitas guiadas por personagem “Infante D. Henrique” e “Fernão de Magalhães”.

De sublinhar ainda a aprovação, em novembro, da candidatura ao “Programa Valorizar”, gerido pelo Turismo de Portugal, que tem como objetivo a regeneração, requalificação e reabilitação dos espaços públicos com interesse para o turismo e a valorização do património cultural português, com foco nos investimentos para a acessibilidade. Nas propostas capeadas pela candidatura estão: a modernização do MM, através da melhoria da sua imagem (mais atraente e agradável para o visitante); e a adaptação da sua comunicação com diferentes públicos e necessidades (criação de estruturas de inclusão que promovam a acessibilidade física e cognitiva e, consequentemente, uma visita autónoma). O financiamento deste projeto é na ordem de 300m€, com 70% a fundo perdido e 30% de investimento próprio.

Durante o ano de 2020, o Planetário Calouste Gulbenkian promoveu as atividades “Noites no Observatório”, em parceria com a agência Ciência Viva e o Instituto de Astrofísica e Ciências do Espaço, abordando vários temas sobre astronomia. Desenvolveu, também, uma ação de formação de astrofotografia, pelo formador e astro fotógrafo Miguel Claro, em parceria com a Primeira Luz. Igualmente relevante, no âmbito das comemorações do V Centenário da viagem de Circum-Navegação de Fernão de Magalhães, foi a inauguração da sessão “Céu de Magalhães”, que estreou a 21 de outubro, assinalando assim os 500 anos da passagem do Estreito de Magalhães.



Colaboração da **COMISSÃO CULTURAL DE MARINHA**

INSTITUTO HIDROGRÁFICO



Em 2020, o Instituto Hidrográfico (IH) deu continuidade ao projeto de mapeamento de alta resolução do mar português através da realização de levantamentos hidrográficos, ao largo da Ilha Graciosa e de diversos montes submarinos dos Açores. No âmbito da segurança da navegação e caracterização geomorfológica do relevo marinho, assinala-se a realização de 14 levantamentos hidrográficos, alguns dos quais em apoio à Marinha e ao Governo Regional dos Açores.

No âmbito da cooperação com os países de expressão portuguesa e dos compromissos internacionais assumidos através da Organização Hidrográfica Internacional (OHI), foram publicadas 3 cartas náuticas INT, uma de Cabo Verde e duas de Moçambique. Em termos nacionais produziram-se 4 Cartas Náuticas, 22 Cartas Eletrónicas de Navegação e foram realizadas 52 atualizações.

No domínio das relações internacionais, o Diretor-geral do IH foi eleito Presidente da Comissão Hidrográfica do Atlântico Oriental da OHI (CHAtO) por um período de dois anos.

No âmbito da química marinha, foram realizadas 3 campanhas oceânicas e 15 estuarinas, relativas a projetos de I&D ligados à monitorização ambiental, especificamente relacionados com a aquacultura e a dispersão e impacto de microplásticos no meio marinho. No apoio à Autoridade Marítima Nacional, foram rea-

lizadas análises de peritagens relacionadas com derrames por hidrocarbonetos.

Foram realizadas 8 campanhas no domínio da geologia marinha para caracterização geológica do fundo marinho, projetos de I&D e localização de estruturas, assinalando-se os trabalhos realizados no âmbito do programa SEDMAR.

No âmbito da oceanografia, foi mantida a rede de observação do oceano, tendo-se adicionado uma bóia multiparamétrica e um radar ao sistema de monitorização da ZEE (MONIZEE). Complementarmente, realizaram-se 37 campanhas oceanográficas no âmbito de 15 projetos de I&D em curso.

Em 2020 o IH trabalhou, também, ativamente na promoção da partilha do conhecimento do oceano. Nesse âmbito está em curso o projeto Hidrográfico+, que visa a renovação da Infraestrutura de Dados Geoespaciais Marinhos.

No contexto da melhoria do Sistema da Qualidade, foi obtida a acreditação de mais uma calibração na área da pressão, de equipamentos hidro-oceanográficos e o laboratório de sedimentologia assegurou a manutenção da acreditação de 5 ensaios.

A Escola de Hidrografia e Oceanografia finalizou um Curso de Especialização de Oficiais em Hidrografia e iniciou um Curso de Especialização em Hidrografia para Sargentos. Em colaboração com a Escola Naval, foram ministradas unidades curriculares de vários cursos de Mestrado.

No ano em que se celebrou o 60º aniversário do IH, foi também marcante a realização das 6.ªs Jornadas de Engenharia Hidrográfica, em simultâneo e de forma agregada com as 1.ªs Jornadas Luso-Espanholas de Hidrografia.

Ao nível do património edificado, destacam-se as remodelações

efetuadas para edificação do NATO Maritime GEOMETOC Centre of Excellence e a renovação dos espaços das Divisões de Análise e Gestão de Sistemas da Direção de Documentação.



Colaboração do **INSTITUTO HIDROGRÁFICO**

ESCOLA NAVAL



O ano 2020 prometia ser memorável para todos na Escola Naval (EN), por exemplo pelas comemorações dos 175 anos e pela Viagem de Instrução (VI) dos cadetes a bordo da *Sagres*, durante a sua viagem de Circum-Navegação. No entanto, o ano 2020 ficaria memorável por outros motivos, menos auspiciosos, decorrentes da crise pandémica, que forçaram a EN a concluir o ano letivo 2019-20 na modalidade de Ensino a Distância e a iniciar um novo ano letivo, já na modalidade habitual, presencial, mas envolto em grande incerteza. Tendo que enfrentar grandes desafios logísticos e organizacionais para implementar, numa unidade onde habitam em permanência cerca de três centenas de alunos, as orientações da Direção Geral de Saúde.

Não obstante todos os desafios que se colocaram, em 2020 concluíram a sua formação académica e fizeram o Juramento de Bandeira quarenta e sete novos oficiais nacionais, sendo vinte e seis da classe de Marinha, três da classe de Engenheiros Navais – ramo de Mecânica, oito da classe de Engenheiros Navais – ramo de Armas e Eletrónica, cinco da classe de Administração Naval e cinco da classe de Fuzileiros. Concluíram também a sua formação sete oficiais de Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa, sendo quatro de Angola, um de Cabo Verde, um de Moçambique e um de São Tomé e Príncipe.

No ano letivo 2020-21, na sequência do processo de seleção, foram admitidos quarenta e sete novos alunos, sendo quarenta e um dos cursos tradicionais (mestrados em Ciências Militares Navais) e seis do Curso de Formação de Oficiais do Serviço Técnico (licenciatura em Tecnologias Militares Navais). Juntaram-se ainda ao 1º ano dos cursos tradicionais, cinco alunos de Países de Língua Oficial Portuguesa. No final de 2020, a EN conta com duzentos e setenta alunos, dos quais vinte e três são oriundos de Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste.

A EN continuou também a ministrar cursos de Doutoramento e Mestrado, realizados em associação com outros estabelecimentos de ensino universitário e abertos a alunos civis e militares, nomeadamente o Doutoramento em História Militar e os Mestrados em Engenharia Hidrográfica, em Segurança da Informação e Direito no Ciberespaço, em Navegação e Geomática, em História Marítima, em História Militar e em Medicina Subaquática e Hiperbárica.

Concluíram ainda a sua formação quarenta e três novos oficiais, que frequentaram os cursos estatutários de acesso à categoria (não conferentes de grau académico), designadamente o Curso de Formação Básica de Oficiais (CFBO) e o Curso de Formação de Oficiais – Médicos Navais (CFO-MN) de 2019. De igual modo, três oficiais subalternos concluíram o Curso de Especialização em Navegação, que é ministrado pela EN.

Em 2020 prosseguiram os programas de intercâmbio com a *École Navale*, de França, e com a *United States Naval Academy*, dos Estados Unidos da América, tendo a EN enviado dois cadetes para a *École Navale* e recebido um aluno francês. Face às res-

trições decorrentes do COVID-19, não foi possível concretizar os intercâmbios que normalmente ocorrem.

Em fevereiro, os cadetes dos 3.º e 4.º anos participaram no exercício “Rio”, realizando a descida do Rio Minho, entre Monção e Valença, numa extensão de 18 quilómetros, consolidando as suas qualidades de liderança, de espírito de equipa e de camaradagem. Neste exercício participaram também dois cadetes da Academia Militar, dois da Academia da Força Aérea, dois do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna e doze alunos da *Escuela Naval Militar*, de Espanha. A guarnição do NRP *Rio Minho* associou-se igualmente ao exercício.

As VI foram realizadas a bordo dos NRP *Álvares Cabral* (3.º e 4.º ano), *António Enes* (2.º ano), *Setúbal* e *Zarco* (1.º ano). O embarque para a verificação da aptidão para a vida no mar, onde participam os candidatos à EN, foi realizado no NRP *Sagres*.

Os navios do Agrupamento de Navios da EN mantiveram, ao longo do ano, as suas missões de instrução, asseguradas pelo NRP *Zarco* e pelo NRP *Polar*. Além dos embarques de fim de semana e da VI do 1.º ano, o NRP *Zarco* realizou, ainda, o estágio de embarque do CFBO.

Além do ensino, a EN, como estabelecimento de ensino superior, manteve a realização de atividades de investigação e desenvolvimento (I&D), através dos alunos e dos docentes, integradas nas áreas de interesse fundamentais da segurança e defesa nacional, por intermédio do Centro de Investigação NAVAL (CINAV). As atividades de I&D materializaram-se: nas dissertações de mestrado, apresentadas por todos os alunos finalistas dos diferentes mestrados integrados; na participação em projetos e eventos científicos, nacionais e internacionais; e nas publicações produzidas pelos seus investigadores. Salienta-se, igualmente, o acolhimento de eventos científicos de relevo; foram realizados, na EN, diversos encontros científicos, dos quais se destaca: o 2.º Encontro Anual da Investigação em Defesa e Segurança, promovido no âmbito das atividades do Instituto Universitário Militar, com o objetivo de alargar a divulgação, ao nível das Forças Armadas, da I&D realizada no seu seio, assim como promover a colaboração de toda a comunidade de defesa para o aprofundamento do conhecimento no âmbito das ciências militares e para o desenvolvimento de capacidades; e a 1.ª edição da Conferência IDEIA, em janeiro de 2020, com o objetivo de identificar e contribuir para a solução dos grandes problemas que, na atualidade, se colocam à Marinha e à Autoridade Marítima Nacional, nas diversas áreas funcionais — operações navais, fiscalização marítima, gestão do pessoal, manutenção de meios navais e infraestruturas.

É de notar que, inevitavelmente, no contexto da pandemia, a EN se viu obrigada a cancelar, reajustar ou adiar muitas das atividades, cerimónias e celebrações agendadas, designadamente o exercício “Troia”, o Baile de Finalistas, a Cerimónia de Abertura Solene do Ano Letivo e as celebrações do seu 175.º aniversário (com a sua atual designação), bem como a participação em iniciativas de divulgação e ligação à sociedade civil, que anseia retomar em 2021.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**



BALANÇO DAS ATIVIDADES 2020

AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

A Autoridade Marítima Nacional (AMN) integra, organicamente, o Conselho Consultivo da AMN, a Comissão do Domínio Público Marítimo, a Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e a Polícia Marítima (PM). A DGAM é composta por uma estrutura central de direções e serviços técnicos, e por uma estrutura desconcentrada, sediada - a nível nacional - nos portos e nas áreas costeiras, e que é corporizada pelos Departamentos Marítimos, pelas Capitánias dos Portos e suas Delegações Marítimas. O Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM) inclui, igualmente, na base da mesma configuração funcional, uma estrutura desconcentrada, constituída pelos Comandos Regionais e pelos Comandos Locais.

DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA



Está legalmente cometida à DGAM a direção, coordenação e controlo das atividades exercidas pelos órgãos da sua estrutura desconcentrada, bem como, em termos da estrutura centralizada lhe compete, dirigir a atividade das suas direções técnicas, nomeadamente a Direção de Faróis (DF), o Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), a Direção de Combate à Poluição do Mar (DCPM) e a Escola da Autoridade Marítima (EAM), bem como das direções e serviços técnicos centrais.

A nível da estrutura central, a DGAM tem vindo a desenvolver um profundo esforço de transformação organizacional no sentido de melhorar a eficiência dos processos e a eficácia do desempenho, sustentado num robusto quadro jurídico estruturante que desenvolva e sistematize os pressupostos da reforma de 2002, bem como as premissas dos regimes legais aprovados, designadamente, em 2006, 2007 e 2012. Neste sentido, a tutela da Defesa Nacional iniciou, ainda no início do ano, a análise aos projetos de diplomas que são estruturantes à AMN e seus órgãos, designadamente a proposta da Lei Quadro da Autoridade Marítima.

Foram finalizados os trabalhos de atualização das premissas estabelecidas pela Portaria n.º 506/2018, de 2 de outubro, e pelo Despacho Ministerial n.º 10042/2018, de 29 de outubro, reformulando e readaptando, face a legislação entretanto publicada em 2019 e 2020, e às determinações entretanto comunicadas à AMN, quer o texto preambular quer o enquadramento e previsões das várias tabelas anexas à referida Portaria.

A DGAM interveio, ainda, na discussão e análise jurídica - também em termos interdepartamentais - de outros diplomas legais que constituíram iniciativa de outros Ministérios, e no âmbito dos quais se prevê regular a intervenção funcional de órgãos da AMN; neste âmbito foram já publicados o Decreto-Lei n.º 66/2020, de

24 de setembro, a Portaria n.º 231/2020, de 30 de setembro, e o Decreto-Lei n.º 93/2020, de 3 de novembro; seguir-se-lhe-ão, no curto prazo, pelo menos outros 4 diplomas.

No plano específico de todo o quadro jurídico que se edificou no âmbito do combate à pandemia pelo COVID-19 (e que envolvem quase quatro dezenas de diplomas), e atenta a intervenção que designadamente os órgãos locais da AMN tiveram durante todo o processo, na sua área de jurisdição, a DGAM teve uma participação muito notória em todo o processo de análise das disposições necessárias ao cumprimento da lei, bem como a fiscalização das suas premissas, com especial pendor durante a Época Balnear, o que obrigou a esforços redobrados de todas as Capitánias dos Portos, Estações Salva-vidas e todo o pessoal a elas agregado, com especial atenção às atividades de recreio, marítimo-turísticas e náutico-desportivas em geral.

Enumeram-se, seguidamente, de forma sistematizada mas reduzida, as atividades desenvolvidas durante 2020 pelas direções e serviços técnicos.

DIREÇÃO DE FARÓIS



A Direção de Faróis é a direção técnica nacional para o assinalamento e posicionamento marítimo.

Ao longo do ano a DF desenvolveu uma quantidade significativa de ações de manutenção e reparação das infraestruturas que lhe estão afetadas, assim como dos meios náuticos da Autoridade Marítima, no sentido de proporcionar melhores condições de funcionamento às Ajudas à Navegação e à habitabilidade do pessoal faroleiro e de garantir a operacionalidade dos meios marítimos.

No que diz respeito aos faróis, deu-se continuidade às grandes reparações e manutenções estruturais do Farol de Esposende (incluindo a remodelação do sistema energético e de monitorização por GPS) e dos edifícios anexos ao Farol do Cabo Mondego. De entre as obras de melhoria e recuperação de todos os faróis em geral, desenvolvidas pelos respetivos faroleiros; destaque para as intervenções realizadas no Farol do Cabo São Vicente (incluindo a remodelação da instalação elétrica).

Quanto à balizagem, foram realizadas intervenções de manutenção preventivas e corretivas em várias boias, quer nas de assinalamento da área de proteção do Parque Natural da Arrábida, quer nas dos canais de navegação de Lisboa, Faro, Olhão, Armona, Sines, Setúbal, Cascais e Arsenal Alfeite.

Realce ainda para as intervenções de manutenção no Sistema Costa Segura e respetivos dispositivos de assinalamento marítimo das Ilhas Selvagens.



Na vertente das Relações Públicas e divulgação do Património Arquitetónico, Científico e Cultural, os faróis continuam a suscitar grande interesse e a ser procurados pelo público em geral; contudo, atenta a atual situação pandémica, encontram-se fechados desde março, pelo que apenas foi possível receber aproximadamente 7453 visitantes, ainda assim um número significativo. O Núcleo Museológico da DF contou com 458 visitantes. Face às normas de contenção implementadas, foi efetuada a primeira visita virtual ao Polo Museológico na Direção de Faróis, no âmbito da comemoração do Dia Nacional do Mar, com a presença virtual de 110 alunos da Escola Básica de Abadías, Figueira da Foz.

DIREÇÃO DE COMBATE À POLUIÇÃO DO MAR



A DCPM é a direção técnica em matéria de vigilância e combate à poluição do mar a quem compete, nos espaços sob jurisdição da Autoridade Marítima, estabelecer os procedimentos de natureza técnica nesta matéria, manter uma cooperação funcional próxima com os órgãos locais e regionais da AMN, bem como assessorar tecnicamente o Diretor-geral na coordenação e direção das operações de combate à poluição do mar ao nível nacional.

As fortes restrições inerentes à situação pandémica da COVID-19 constituíram uma acentuada condicionante às normais atividades de instrução e treino desenvolvidas pela DCPM. Foram, todavia, implementadas medidas (definidas pela competente autoridade de saúde) com o objetivo de maximizar a capacidade de resposta face a um evento real de poluição do mar.

Para ajudar ao esforço nacional de minimização do impacto da pandemia, a DCPM participou na constituição e aprontamento das equipas de descontaminação da AMN e, também, no controlo dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI) de toda a sua estrutura descentralizada.

Face à situação sanitária, a DCPM centrou a sua atividade e o cumprimento da missão, no aplicável, no conceito de trabalho resiliente. Para além das habituais tarefas rotineiras, relacionadas com o aprontamento do material e com todo o apoio dado à estrutura da AMN e à Marinha, foram também realizados significativos trabalhos tendo em vista a criação e publicação dos Procedimentos Operacionais para a condução de operações de combate à poluição do mar, no âmbito do Plano Mar Limpo.

Em colaboração com a Direção-Geral de Política do Mar e a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, foram dados passos muito relevantes para a promoção da dinamização do Acordo de Cooperação para a Proteção das Costas e Águas do Atlântico Nordeste contra a Poluição, abreviadamente designado por Acordo de Lisboa, um mecanismo que assegura a cooperação entre as partes contratantes (Portugal, Espanha,

França, Marrocos e União Europeia) no caso de acidente de poluição no mar.

Foi, ainda, realizada a reorganização das Brigadas de Intervenção Rápida de Combate à Poluição do Mar dos Departamentos Marítimos assente no princípio de reforço de recursos humanos, de capacidade técnica e de meios da entidade que detém a responsabilidade da resposta.

A DCPM manteve o apoio à EAM no seu âmbito de ação e conhecimento pericial.

INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS



O ISN é a direção técnica para as áreas do salvamento marítimo, socorro a náufragos e assistência a banhistas.

O Serviço de Salvamento Marítimo do ISN, no conjunto das 25 Estações Salva-Vidas (ESV), registou, um total anual de 262 saídas de socorro, das quais resultaram 26 vidas salvas bem como 345 pessoas e 82 embarcações assistidas; foram igualmente realizadas 192 saídas para transporte de doentes.

Salienta-se, ainda, a finalização do terceiro curso de Tripulante de Embarcações Salva-Vidas (TESV) destinado à integração de 20 novos tripulantes no Mapa de Pessoal Civil do ISN.

De referir, também, o apoio a entidades externas, nomeadamente: à Presidência da República, dando formação a elementos do Corpo de Segurança Pessoal do Presidente da República; à Associação de Escolas de Surf de Portugal, com a criação conjunta do projeto “Surf & Rescue” (3 sessões - 80 formandos); ao Regimento de Lanceiros N.º 2 do Exército, no âmbito do curso de proteção pessoal; à Associação *Neptune Serenity* (4 palestras - 80 crianças); e às Administrações Portuárias, através da Associação de Pilotos de Barra e Portos, no âmbito da sobrevivência no mar, oxigenoterapia e técnicas de resgate em meio aquático.

O Serviço de Assistência a Banhistas do ISN realizou 640 exames específicos de aptidão técnica a nadadores-salvadores (NS), 488 nas situações de primeira certificação no final da formação e 152 de requalificação (após 3 anos da certificação inicial), daí resultando a certificação (ou requalificação) de 540 NS.

No contexto da assistência a banhistas, nos módulos adicionais ao curso de NS, foram certificados 37 formandos na condução de motas 4x4; 18 formandos na operação de motas de salvamento marítimo; 3 formandos na operação de embarcações de pequeno porte, e 19 formandos na condução de viaturas 4x4.

No âmbito da atividade reguladora da atividade de NS, o ISN teve que, num ano fortemente marcado pela pandemia, emitir recomendações e orientações técnicas, com o objetivo de proporcionar ferramentas aos NS para uma atuação mais segura e alinhada com as orientações das autoridades de saúde. A título excecional, foram autorizadas prorrogações às validades dos cartões de NS,

extensíveis às várias categorias e aos operadores de meios complementares de salvamento, para minimizar o impacto das dificuldades em assegurar novas formações ou os exames de certificação e recertificação de NS.

Foram ainda asseguradas pelo Serviço de Assistência a Banhistas as seguintes atividades: 7 ações de formação de suporte básico de vida, oxigenoterapia e trauma a um total de 26 elementos da Polícia Marítima; 5 ações de formação de suporte básico de vida e oxigenoterapia a um total de 150 militares empenhados no projeto de vigilância apeada da AMN; emissão de 16 editais de piscina, para certificar o dispositivo de segurança implementado em piscinas de uso público; apoio à emissão de 94 pareceres do Diretor do ISN sobre Planos Integrados; e a realização de vistorias técnicas a 69 postos de praia, em colaboração com a Autoridade Marítima Local.

Estão atualmente licenciadas 25 escolas de formação de nadador-salvador, mais uma do que em 2019; decorre o processo de licenciamento da 26.ª escola.

Estão atualmente licenciadas para a prestação da atividade de assistência a banhistas, 52 associações de NS.

ESCOLA DA AUTORIDADE MARÍTIMA



A EAM engloba os seguintes Núcleos de Formação: o de Autoridade Marítima (NFAM); o da Polícia Marítima (NFPM); o de Socorros a Náufragos (NFSN); o de Formação Náutica (NFN); o de Formação de Faroleiros (NFF) e o de Combate à Poluição (NFCP). Pese embora a crise pandémica, a oferta formativa dos núcleos de formação

foi significativamente preenchida, fruto das necessidades e prioridades da AMN; sempre que possível, recorreu-se à formação à distância.

O NFAM ministrou o Curso de Aperfeiçoamento em Autoridade Marítima (CAAM) a 8 oficiais, e, até março, a 2.ª edição do Curso de Autoridade Marítima com o Módulo de Direito e Autoridade Marítima; realce ainda para duas edições (30 militares e militarizados da Marinha) do Módulo de Vistorias de embarcações.

O NFPM ministrou o 5.º curso de promoção ao posto de Sub-chefe da PM, e iniciou o 36.º curso de Formação de Agentes da PM (CFAPM), após o ingresso de 25 Agentes Estagiários em setembro de 2020.

O NFSN ministrou os seguintes módulos adicionais ao curso de NS: condução de motas 4x4 (5 edições); operação de motas de salvamento marítimo (2 edições); embarcações de pequeno porte (1 edição); e condução de viaturas 4x4 (5 edições). Em fevereiro foi concluído o 1.º Curso de Ingresso de Tripulantes de Embarcação Salva-Vidas (TESV), que tivera início em outubro de 2019.

O NFN ministrou, no Arquipélago dos Açores, uma edição do Módulo de Embarcações de Alta Velocidade, e uma edição do Módulo de Técnicas de Sobrevivência no Mar, destinadas aos militares, militarizados, Agentes da PM e para elementos da Proteção Civil dos Açores. Ministrou ainda o Curso Geral de Governo de Embarcações a 3 oficiais indigitados para o cargo de Capitão do Porto, e o Curso de Aperfeiçoamento do Governo de Embarcações no âmbito da formação de novos formadores. Em setembro, ministrou ao 36.º CFAPM o Módulo de Adaptação ao Meio Aquático.

O NFCP ministrou edições únicas do curso de Recolha de Amostras e do Módulo de Poluição aos formandos do CAAM.

No âmbito do programa de intercâmbio entre vários países europeus da Agência FRONTEX, em fevereiro e março foi efetuada colaboração nas ações de formação que decorreram em Portugal.

SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

Dada a sua transversalidade, os Sistemas de Informação (SI) e Projetos prosseguiram a implementação do “Plano de Modernização dos Sistemas de Informação da AMN”, iniciado no final de 2017.

Nesta área, em 2019, tinha-se concluído/entrado em produtivo: as interligações que asseguram a interoperabilidade do sistema COL+ (Capitania Online+) com vários sistemas de informação da Administração Pública (Administração Tributária (AT), Segurança Social e Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos); o novo SI de segurança marítima (SEGMAR); e a nova ferramenta de gestão documental (EDOCLINK).

No início de março de 2020 entrou em produtivo o novo Módulo Financeiro da AMN, que veio substituir o antigo e obsoleto Sistema de Gestão de Receitas das Capitánias – GERCAP. Com esta transição, garantiu-se uma maior transparência e rigor na faturação dos serviços prestados, com salvaguarda inequívoca das boas práticas no processamento das receitas, i.e., contribuiu-se qualitativamente para uma melhor prestação do serviço público pelos órgãos locais da AMN.

Em 2020 continuou a execução do projeto “Mar+Seguro”, nomeadamente o desenvolvimento de uma nova plataforma informática de segurança marítima que integrará não só o SEGMAR, como 4 novos módulos: Módulo de Gestão de Nadadores-salvadores, Módulo de Gestão de Meios (náuticos e terrestres), Módulo de Poluição e Módulo de Vistorias. O projeto “Mar+Seguro” tem como objetivo atingir maiores níveis de prevenção, com base em informação partilhada com outras entidades públicas tais como a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), o Instituto Hidrográfico (IH) e o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA), bem como com os cidadãos, de forma a tornar o mar, as zonas balneares e a orla costeira um lugar mais seguro para todos.

Também prosseguiu a execução do “AMN+Governance”, i.e., a modernização da base de dados do Sistema Integrado de Informação da Autoridade Marítima (SIAM) e a criação de um novo Sistema de Informação da Polícia Marítima (SIPM), objetivos fulcrais integrados no “Plano de Modernização dos SI da AMN”.

Para a implementação deste Plano de Modernização e de outros projetos com especial relevância para a AMN, procuraram-se fontes de financiamento supletivas e ou recorreu-se ao cofinanciamento, maioritariamente a fundo perdido. O portefólio de projetos (e o valor de financiamento captado) da AMN atingiu assim uma dimensão e diversidade recorde em 2020. A grande variedade e abrangência dos projetos em execução, permite cobrir largas áreas de responsabilidade da DGAM e do CGPM, tais como a segurança marítima, o combate à poluição do mar, o socorro a naufragos, a assistência a banhistas, o assinalamento marítimo e o policiamento marítimo, entre outras.

POLÍCIA MARÍTIMA



A PM, como polícia de especialidade, é um órgão de polícia e de polícia criminal e tem uma estrutura que compreende o CGPM, 5 Comandos Regionais (CR) e uma estrutura nacional descentralizada composta por 28 Comandos Locais (CL) e Postos Marítimos.

O CGPM é o órgão executivo, de apoio e assessoria do Comandante-geral, competindo-lhe, designadamente, desenvolver a sua atividade no âmbito do estudo, conceção, planeamento,

operações, doutrina, investigação criminal, gestão do pessoal, assessoria jurídica, apoio psicológico de especialidade e inspeção.

No plano de organização e doutrina, o CGPM iniciou o processo de revisão de algumas Instruções Operacionais da PM (IOPM) em vigor; foram abrangidas a IOPM 11 (Conceito de Emprego Operacional do Gabinete de Psicologia), as IOPM 50 e 51 (Conceito de Emprego Operacional do Grupo de Ações Táticas e do Grupo de Mergulho Forense da PM, respetivamente) e a IOPM 60 (Conceito do Emprego Operacional da Investigação Criminal da PM). Iniciou ainda a produção das Normas para Manuseamento e Armazenamento de Armamento, Equipamentos e Munições (futura IOPM 16), e está em fase de conclusão o Regulamento de Utilização dos Meios Coercivos da PM.

Na atividade desenvolvida pela PM, destacam-se as 74.534 ações de fiscalização nos primeiros dez meses do ano, onde se incluem 6391 ações a embarcações no mar. De relevar, também, os 3976 processos de âmbito contraordenacional e as 741 participações criminais cujo tratamento processual foi assumido pela PM.

No domínio das fronteiras, compete à PM, a par com outras entidades nacionais, nomeadamente a Marinha, a Força Aérea Portuguesa e a Guarda Nacional Republicana (GNR), e sob orientação técnica de âmbito conjunto (Serviço de Estrangeiros e Fronteiras) exercer vigilância da Fronteira Marítima Nacional, e, consequentemente, da fronteira externa da União Europeia (Espaço Schengen). Em termos internacionais, desde 1 de abril de 2014 que a PM tem vindo a participar, em cooperação com a Agência FRONTEX, no controlo de fronteiras marítimas da Grécia e da Itália, salvando vidas e contribuindo para a segurança marítima. Nestas missões internacionais, são de relevar as já 11.071 horas de navegação efetuadas, os 7065 migrantes já recolhidos e os 14 facilitadores à imigração ilegal detidos, até novembro de 2020.

As diversas medidas restritivas implementadas pelas Autoridades de Saúde condicionaram, após o 1.º trimestre, o programa de Cidadania Marítima; foram suspensas grande parte das iniciativas planeadas. Ainda assim, cumprindo com todas as medidas de segurança sanitária, realizaram-se 25 ações (1515 pessoas) de sensibilização que visaram incentivar uma cidadania e participação ativa no âmbito da defesa e salvaguarda do equilíbrio da ecologia marítima e na prevenção de comportamentos de risco na orla costeira.

Por despacho do VALM CGPM, em 1 de janeiro foi criada, com base regulamentar interna, a Unidade Especial da Polícia Marítima (UEPM), materializando assim o esforço iniciado em 2018 no sentido de robustecer a PM nos planos doutrinário, da organização administrativa e da organização para a ação (funcional). Durante o ano a UEPM manteve a prontidão permanente para intervir em toda a área de jurisdição da AMN, da Autoridade Portuária e para colaborar com outros Órgãos de Polícia Criminal, no âmbito de ações de gestão de incidentes de alto risco, intervenção tática em situações de elevada perigosidade (GAT) e em operações de mergulho forense, e a condução de ações de investigação do foro criminal nos espaços

subaquáticos (GMF-OPS). Como balanço da sua atividade, a UEPM esteve envolvida em 47 missões, 10 das quais em apoio à Polícia Judiciária (PJ); participou, no âmbito da Agência FRONTEX, nas operações POSEIDON (Grécia) e THEMIS (Itália). Contas feitas, temos 416 dias de empenhamento do GAT, 3830 minutos de mergulho do GMF-OPS, mais de 8540 milhas navegadas e cerca de 80.000 km percorridos.

Decorrentes das investigações em curso delegadas pelas autoridades judiciais, a Unidade Central de Investigação Criminal (UCIC) realizou diligências – buscas, detenções, apreensões e interceções telefónicas – em todo o território nacional. De entre outras ações que visaram a prevenção e o combate à criminalidade, destaque para a realização de 152 exames/perícias e inspeções judiciais, bem como para as ações em colaboração com outros órgãos de polícia criminal, nacionais e estrangeiros (os técnicos forenses desta unidade partilham regularmente as suas capacidades científicas).

Enquanto força de segurança¹, a PM insere-se no Sistema de Segurança Interna (SSI), integrando os seguintes organismos: a Unidade de Coordenação Antiterrorismo (UCAT)²; os Centros de Cooperação Policial e Aduaneira (CCPA)³; e o Ponto Único de Contacto para a Cooperação Policial Internacional (PUC-CPI)⁴. A CPI agrega e coordena todas as estruturas de cooperação internacional existentes, nomeadamente a Unidade Nacional EUROPOL, o Gabinete Nacional INTERPOL, ambas na estrutura da Polícia Judiciária e o Gabinete Nacional SIRENE (*Supplementary Information Required at National Entries*)⁵, nos termos da Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto, que aprovou as bases do Sistema de Segurança Interna, o Almirante AMN integra o Conselho Superior de Segurança Interna, e, desde a publicação da Lei n.º 59/2015, de 14 de junho, também o VALM CGPM tem assento neste Conselho.

A PM, a convite do Ministro da Administração Interna e de acordo com o previsto no acordo⁶ de cooperação transfronteiriça, juntou-se ao Centro de Cooperação Policial e Aduaneira (CCPA) de Castro Marim/Ayamonte, onde já estavam presentes a GNR, a PSP, o SEF, a PJ, a AT, o Corpo Nacional de Polícia e a Guardia Civil. Prevê-se que, em 2021, a PM passe a integrar também o CCPA de Tuy/Valença.



Colaboração da **DGAM** e do **CGPM**

Notas

¹ A Lei de Segurança Interna - LSI (Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto) refere no n.º 3 do artigo 25.º, que os órgãos da Autoridade Marítima Nacional (Polícia Marítima), tal como as restantes Forças e Serviços de Segurança (GNR, PSP, PJ, SEF e SIS), nos casos e nos termos previstos na legislação respetiva, exercem funções de segurança.

² Artigo 23.º da LSI.

³ Centros criados no âmbito do acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha sobre cooperação transfronteiriça em matéria policial e aduaneira - Decreto n.º 13/2007, de 13 de julho.

⁴ Decreto-Lei n.º 49/2017, de 24 de maio e Decreto Regulamentar n.º 7/2017, de 7 de agosto.

⁵ Órgão criado pelo Decreto-Lei n.º 292/94, de 16 de novembro, para ligação com os restantes estados membros do Acordo de Schengen e da Convenção de aplicação, no âmbito do estabelecimento de relações conexas ao Sistema de Informação Schengen.

⁶ Número vi), da alínea a), do n.º 1, do artigo 2.º, do Decreto n.º 13/2007, de 13 de julho.





Durante três semanas esteve embarcado, a bordo do NRP *Corte-Real*, um helicóptero *Lynx* Mk88A da Marinha da Alemanha. O embarque de um destacamento de helicópteros de uma marinha aliada, sendo um facto inédito na nossa Marinha, também não é muito usual a nível internacional. A título de curiosidade, refira-se que em 2012, aquando da transição das aeronaves *Lynx* para as *NH90*, não foi possível corresponder ao convite da Marinha dos Países-Baixos para um destacamento português, operando um helicóptero *Lynx* MK95, embarcar numa fragata holandesa.



GÉNESE E PREPARAÇÃO

No âmbito do processo negocial para a colocação temporária de pilotos da Marinha Portuguesa em esquadrilhas de helicópteros congéneres, foi contactada a Marinha da Alemanha, através do seu adido naval em Portugal; foi de imediato manifestado interesse em embarcar um destacamento de helicóptero alemão numa fragata portuguesa. As vantagens em termos de interoperabilidade e de fortalecimento de laços entre as duas marinhas eram óbvias, pelo que mereceu uma rápida aprovação dos respetivos comandos superiores.

O processo, conduzido pela Divisão de Relações Externas do Estado-Maior da Armada, levou à assinatura, em junho, de um *Technical Arrangement* entre os Ministros da Defesa de ambos os países, estabelecendo os termos de emprego do destacamento alemão a bordo do navio português atribuído à SNMG1, as relações de comando e disciplinares, regras de segurança e aspetos logísticos.

O planeamento e a preparação da missão foram executados seguindo a doutrina da NATO produzida pelo *Helicopter Operations from Ships Other Than Aircraft Carriers Working Group* (HOSTAC), no qual a Marinha é representada pela Esquadrilha de Helicópteros. Para assessorar na preparação do navio e facilitar a ligação entre o comando e o destacamento, foi nomeada uma equipa de ligação constituída por um oficial piloto (*Flight Commander*), um sargento chefe de manutenção de helicópteros (*SMR*) e uma praça da classe de mergulhadores para integrar a tripulação do *Lynx* alemão com recuperador-salvador.

A partir daqui a história passa a ser contada por aqueles que viveram no mar esta experiência inédita.

O COMANDANTE DO NAVIO



“Foi inicialmente com um sentimento de surpresa, rapidamente orientado para espírito de missão, que o NRP *Corte-Real* recebeu a notícia do desenvolvimento de conversações com o propósito de embar-

car um destacamento de helicópteros alemão a bordo durante o empenhamento como navio-almirante do SNMG1.

O facto de ter um destacamento de helicópteros embarcado é, por si só, um fator de enorme responsabilidade, obrigando a um acrescido rigor, atenção ao detalhe, competência e profissionalismo, estando dependente de inúmeros intervenientes, internos e externos ao navio. As fases de planeamento e de preparação são assim cruciais para que, aquando da execução, todos os requisitos estejam satisfeitos, sejam eles relacionados com a segurança das operações de voo ou com o emprego da aeronave embarcada. Neste caso particular acrescia o fato de ser um acontecimento inédito na nossa Marinha, a barreira da língua e a necessidade de avaliar, interpretar e harmonizar as diferenças existentes ao nível doutrinário e de procedimentos entre as duas marinhas.

Julgo ser consensual que operar helicópteros no mar é uma operação complexa, que obedece a critérios minuciosos e a múltiplos fatores que têm obrigatoriamente que existir, os chamados *NO GO items*, sob pena de inviabilizar as operações de voo.

Nestes fatores incluem-se as “facilidades de aviação” constituídas pelos equipamentos e sistemas existentes a bordo, através dos quais o navio apoia as operações com aeronaves, seja ao nível da tipologia de missão da aeronave, seja da capacidade de apoio à manutenção e regeneração do potencial de voo das mesmas.

Estes equipamentos e sistemas estão sujeitos a um processo de certificação e inspeção, para que possa ser emitido um certificado de “facilidades de aviação”, o que só é possível com o contributo de todos os departamentos de bordo, numa atempada sinergia que permita garantir a contínua operação de helicópteros a bordo.

O fator humano é igualmente essencial. Existem inúmeros intervenientes diretos na realização das operações de voo, referindo apenas alguns próprios do navio, o *Helicopter Controller*, o *Flight Deck Officer* e a Equipa do Convés de Voo, o Oficial de Quarto à Ponte, o Oficial de Operações de Voo, o Oficial de Ação Tática, o Oficial Navegador, o Oficial de Operações, o Imediato e o Comandante. Na base do seu adequado desempenho temos os diversos cursos de formação necessários, o treino, a sua experiência em operações de

voo e a concentração e *focus* essenciais à sua realização em absoluta segurança.

Apesar das inúmeras rendições de militares efetuadas, entre as quais praticamente todos os intervenientes diretos, a exposição do navio às operações de voo, durante as missões realizadas no ano de 2019, com os destacamentos nacionais WOLFPACK e REDBULL em quatro dessas missões, o plano de treino executado no Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval e, durante a última missão GAN 20 – Operação FOCH, as oportunidades exploradas de operar com aeronaves *Dauphin* e *Lynx* de marinhas aliadas, permitiram que o fator humano fosse um ponto forte do navio.

Existem ainda um conjunto de equipamentos e sistemas fundamentais às operações de voo, tais como radares adequados, embarcações disponíveis, comunicações, iluminação, etc. e um fator importante e transversal a todo o navio a que gosto de chamar “cultura de operações de voo” que, sem dúvida, existe a bordo do NRP *Corte-Real*.

Em resumo, o navio apresentou-se inteiramente preparado para receber o destacamento de helicópteros alemão.

O destacamento alemão efetuou, igualmente, uma preparação própria rigorosa e cuidada. Ao longo de vários meses, o permanente diálogo entre o navio, o destacamento e a equipa de ligação da Esquadrilha de Helicópteros (com um papel relevantíssimo no processo), constituída pelo CFR Saldanha Junceiro e pelo 1SAR Moreira Engrácio, foram tornando o complexo em simples, removendo obstáculos e harmonizando procedimentos. Esta preparação, efetuada em plena pandemia, incluiu a visita a bordo do Comandante do destacamento alemão e de um oficial técnico de manutenção.

A fase de execução foi o culminar de um processo que a todos apaixonou desde o início. Assim, em 9 de novembro, em Wilhelmshaven, Alemanha, foi efetuado o embarque de treze militares e da totalidade do material do destacamento. Condições de visibilidade adversas inviabilizaram o embarque nessa data da aeronave e dos restantes três elementos, o que veio a acontecer em 12 de novembro, após o *Lynx* MK88A ter sido autorizado a descolar da base de Nordholz.

Após o primeiro *green deck* autorizado, e com a natural ansiedade já ultrapassada, depois da primeira aterragem, foi com incontida alegria que abracei e desejei as boas vindas a bordo ao Comandante do Destacamento, CFR Tobias Schmidt.

Na minha opinião, existe ainda uma condição fundamental para o sucesso das operações de voo. Refiro-me à confiança inabalável e biunívoca que tem de existir entre o Comandante e o Comandante do Destacamento. Já conhecia o CFR Tobias, aquando da sua visita ao navio e através dos *emails* trocados durante a fase de planeamento. Agora a bordo, a navegar, essa relação de confiança pessoal e ímpar rapidamente cresceu e consolidou-se de forma surpreendente.

Realço ainda a harmoniosa integração a bordo de todos os militares alemães do destacamento, assente na forma como a guarnição os fez sentir em casa e parte da equipa, facto reportado incontáveis vezes pelos próprios.

O destacamento, de comum acordo, veio a ser batizado como OLAF, o divertido boneco de neve personagem do filme *Frozen*, *nick-name* perfeitamente adequado à área onde iríamos operar.

A permanência da aeronave a bordo totalizou 18 dias, incluindo dois dias atracado em Bodo, Noruega, e dois dias de NO FLY DAY, com emprego operacional a Norte do Círculo Polar Ártico com a duração de 12 dias.

Durante o período de embarque, foram cumpridas 31 horas e 55 minutos de voo, compreendendo um período de integração, familiarização e harmonização de procedimentos, o cumprimento integral dos requisitos de treino próprio do destacamento alemão e do navio, emprego tático no âmbito do programa de treino operacional do SNMG1, participação em séries de guerra de superfície durante o exercício FLOTEX 2020, busca e compilação do panorama de superfície e trânsitos de projeção e retração.

O emprego de aeronave orgânica durante este período permitiu, ainda, garantir as qualificações de *Helicopter Controller*, (navio e elemento do staff do SNMG1), *Flight Deck Officer*, e Equipa de Convés de Voo do navio.

A área de operações, complexa e exigente, considerando a geografia dos fiordes noruegueses, as condições meteorológicas e oceanográficas e o curto período de luz solar, foi um desafio ultrapassado em conjunto, alicerçado na inegável perícia e competência dos três pilotos alemães do destacamento.

Saliento a permanente disponibilidade da aeronave durante todo o período do embarque, sem registo de avarias, tendo cumprido, sem limitações, todas as tarefas que lhe foram atribuídas.

Ficaram também gravadas na memória coletiva de todos, já com o desembarque do OLAF no horizonte, as operações de voo efetuadas em simultâneo com um reabastecimento no mar, constituindo um dos eventos mais marcantes do embarque do destacamento alemão.

Os momentos mais difíceis a bordo com o OLAF foram apenas dois. O primeiro foi a singela cerimónia de despedida, realizada no hangar, com troca de ofertas e lembranças e os discursos da praxe, em que os vários intervenientes não conseguiram conter a emoção na voz, e muito menos as lágrimas. O segundo, pessoalmente e como Comandante, foi a última descolagem do OLAF, sentindo um aperto de saudade no coração ao ver e ouvir uma sequência já habitual “OLAF descolou – sobre o convés de voo – OLAF safo por estibordo” e concluir que um período ímpar e inesquecível tinha tido o seu término, e que, na minha guarnição, o sentimento era idêntico.



Foto Lt Elisabete Angelina

O sucesso do embarque do destacamento de helicópteros alemão a bordo do NRP *Corte-Real*, que qualifico como exemplar, alicerçou-se nos preparativos minuciosos efetuados a todos os níveis, iniciados ainda em 2019, e ao empenho, competência, profissionalismo, compromisso e flexibilidade demonstradas, por parte do destacamento alemão, da equipa de ligação da Esquadrilha de Helicópteros embarcada e do navio, tornando evidente a interoperabilidade e cooperação existentes, contribuindo positivamente para o fortalecimento das relações entre as marinhas portuguesa e alemã.”



O FLIGHT COMMANDER

“Having been part of HOSTAC Working Group for a few years including a meeting in Lisbon in 2016 I held very high expectations of doing exactly what HOSTAC stands for. What we did on NRP Corte-Real together with our allied partners from Portugal was building groundwork for both of our nations with the goal of future deployments as a whole. As anticipated, flying the Lynx and therefore operating nearly the same type of aircraft while having ships with similar design there was no need for establishing new procedures. We just had to check them, compare and adapt them where necessary. This resulted in safe flight procedures in an operational environment throughout. Both the ship’s crew and the flight detachment’s personnel could rely on each other at any time. But even more, besides that, it was about integrating German sailors on a Portuguese ship, living and working together and making friends. For all of us spending that time on

CORTE-REAL it was a unique experience, that we will remember for a long time.”

O COMANDANTE DA SNMG1



“O SNMG1 (Standing NATO Maritime Group 1) é uma das quatro forças navais permanentes da OTAN destinadas a contribuir para a defesa coletiva, apoiando o esforço contínuo de dissuasão e segurança. Esta força naval de alta prontidão e de resposta imediata a qualquer crise é, normalmente, composta por fragatas, contra-torpedeiros e um reabastecedor de esquadra. O embarque de um helicóptero alemão a bordo do NRP *Corte-Real* veio reforçar as capacidades do SNMG1 e evidenciar a interoperabilidade entre as duas marinhas aliadas.

A interoperabilidade, definida como a capacidade dos Aliados agirem em conjunto de forma coerente, eficaz e eficiente para atingir objectivos táticos, operacionais e estratégicos, permite que forças, unidades ou sistemas operem em conjunto, comunicando entre si, partilhando doutrina, procedimentos e infra-estruturas. A interoperabilidade reduz a duplicação e potencia sinergias. Esta capacidade, demonstrada agora, de forma muito profissional, a bordo do NRP *Corte-Real*, é uma das marcas de água da Aliança e um dos seus pontos fortes.”

CONCLUSÃO

Esta experiência acabou por exceder as melhores expectativas, mas, mais uma vez, o planeamento rigoroso e atempado foi a chave do sucesso. Não obstante e apesar das condições excepcionalmente adversas em que esta missão ocorreu, também mais uma vez, foi o empenho, profissionalismo e brio daqueles que andam no mar que fez tudo acontecer.

Em tempos de incerteza, esta é uma mensagem muito forte de confiança e capacidade coletiva, apenas possível pelo alto nível de interoperabilidade e de padronização de procedimentos que a NATO atingiu. Algo que temos por garantido e poucas vezes valorizamos. É, de igual modo, uma demonstração de competência e o produto de um esforço coletivo que deve orgulhar a Marinha Portuguesa, a Marinha da Alemanha e a NATO!



Colaboração do COMANDO DO NRP CORTE-REAL, COMANDO DA SNMG1, ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS E FLIGHT COMMANDER DESTACAMENTO “OLAF”



Foto LR Elisabete Angelina

PERSPETIVANDO PEARL HARBOR

CONSEQUÊNCIAS DE PEARL HARBOR

Assinalaram-se, a 7 de dezembro de 2020, os 79 anos do ataque japonês à base naval de Pearl Harbor e outros alvos militares americanos na ilha de Oahu no Havai. Numa época em que a opinião pública americana era contrária ao envolvimento num conflito armado que, aparentemente, só dizia respeito à Europa, o ataque japonês levou os Estados Unidos (EUA) a entrar na Segunda Guerra Mundial, provocando no povo americano um profundo sentido de justiça que alimentou uma guerra de quatro anos até à sua conclusão vitoriosa.

O ataque a Pearl Harbor colocou os Estados Unidos numa trajetória em direção a um sistema militar-industrial interno sem paralelo, que criaria raízes profundas na economia, no sistema político e na cultura, alterando profundamente a maneira como os americanos passariam a ver e a posicionar-se na arena global.

Embora o ataque a Pearl Harbor tenha, à data da sua concretização, simbolizado uma derrota humilhante para os Estados Unidos, este acontecimento foi, nas décadas seguintes, devidamente celebrado na forma de uma produção interminável de cerimónias, rituais, livros, documentários de TV, monumentos e, claro, filmes de Hollywood. Tendo sido inicialmente um grande choque para a sociedade americana, tornou-se numa memória icónica do legado definitivo da “Guerra Boa”.

Os desenvolvimentos políticos que levaram a Pearl Harbor têm as suas raízes no final do Séc. XIX, quando os Estados Unidos, ainda absorvidos pelo seu próprio desenvolvimento interno, deram os primeiros passos para a expansão e o Japão começou a sonhar com um império na Ásia sob a sua égide. Na realidade, o seu significado político vai muito para além de qualquer especificidade histórica, representando um momento para o separar das águas das agendas imperiais do Pacífico e o edifício militar institucionalizado nos bastidores dessas agendas.

PERDAS NAVAIS EM PEARL HARBOR VS PERDA DOS MEIOS AÉREOS DO EXTREMO ORIENTE

Ao se analisarem as consequências imediatas, que se refletiram no desenvolvimento da estratégia para a derrota do Japão, o ataque a Pearl Harbor teve um impacto relativamente diminuto se comparado com o ataque às Filipinas.

Na verdade, como o Almirante Nimitz referiria mais tarde, *as perdas em Pearl Harbor, a 7 de dezembro de 1941, poderiam ter sido devastadoras se os japoneses tivessem voltado para mais ataques contra as instalações navais, os depósitos de combustível e a base de submarinos. Esses ataques poderiam ter sido feitos impunemente, pois poucos meios de defesa restavam para se lhes opor com eficácia.* Além disso, tivesse o Almirante Kimmel enviado a sua esquadra para interceptar a esquadra japonesa, em vez de afundados em águas pouco profundas e protegidas, os navios teriam sido afundados em águas profundas e teriam sido perdidos todos os marinheiros treinados e experientes em vez dos cerca de 3800 perdidos em Pearl Harbor. Não só os navios da esquadra inimiga eram mais rápidos como também eram mais modernos. Nimitz conclui dizendo que *Nagumo, o Comandante da Força de Ataque, perdeu uma grande oportunidade ao não ter dado seguimento ao ataque.*

Por outro lado, o General Douglas MacArthur, Comandante das forças de defesa das Filipinas, que agrupavam forças dos exércitos americano e filipino, apesar de ser informado sobre o ataque poucas horas depois e de ter recebido instruções específicas de Washington para executar o plano “Rainbow 5”, não empreendeu qualquer ação ofensiva, permitindo que grande parte dos seus aviões tenha sido destruída no solo.

Se atentarmos ao facto de que os EUA ficaram privados do poder aéreo necessário para defender Singapura, impedir o movimento das forças invasoras japonesas para sul e, em última análise, impedir a própria invasão das Filipinas, a destruição da força aérea do Extremo Oriente (FEAF) representou uma derrota de consequências mais nefastas para a estratégia americana se comparada com as consequências do ataque a Pearl Harbor.

O motivo pelo qual os aviões não efetuaram ataques às posições japonesas na Formosa (atual Taiwan) ao amanhecer ou antes, e por que razão foram surpreendidos no solo ao meio-dia, são questões que nunca foram adequadamente investigadas. O *status* de herói e as ligações políticas de MacArthur te-lo-ão imunizado ao tipo de escrutínio sério com o qual viriam a ser confrontados o Almirante Kimmel e o General Short, Comandantes da Marinha e do Exército no Havai à data do ataque. Sobre o assunto, o próprio MacArthur, como era seu hábito, nunca teceu comentários.



Piedade Vaz
CFR REF



Um B-17 na base aérea de Iba Field, nas Filipinas, em outubro de 1941. As bases aéreas japonesas na Formosa estavam perfeitamente ao alcance dos B-17s voando a partir da ilha de Luzon.

NRP *SINES*

MISSÃO NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES



O NRP *Sines*, comandado pela CTEN Ester Pereira Lopes e com uma guarnição de 47 elementos, largou da Base Naval de Lisboa (BNL) no dia 16 de julho, rumo ao Arquipélago dos Açores, onde permaneceu cerca de quatro meses. Esta foi a segunda missão do navio patrulha oceânico (NPO) na Região Autónoma dos Açores (RAA), desde que foi aumentado ao efetivo dos navios da Marinha em 2018.

FISCALIZAÇÃO DE ESPAÇOS MARÍTIMOS

No contributo ao exercício da segurança e autoridade do Estado, o navio assegurou a continuidade da fiscalização dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, na área de responsabilidade do Comando da Zona Marítima dos Açores, e a missão de busca e salvamento marítimo na Search and Rescue Region de Santa Maria. Foi nomeadamente assegurado o controlo da navegação, a prevenção e combate à poluição marinha, o combate a atividades ilegais, como o narcotráfico, imigração ilegal, tráfico de armas e outros ilícitos.

O esforço de fiscalização marítima foi concentrado nas áreas de interesse da atividade de pesca, reservas naturais e no espaço marítimo compreendido entre as 100 e as 200 milhas náuticas da Zona Económica Exclusiva (ZEE) dos Açores, tendo sido realizadas para o efeito, 30 ações de vistoria a embarcações de pesca e náutica de recreio, das quais oito foram consideradas como presumíveis infratoras. Salienta-se também, a condução de ações de sensibilização junto dos mestres e tripulações das embarcações, relativamente às medidas preventivas, de proteção e redução do risco de transmissão no quadro pandémico da COVID-19.



APOIO LOGÍSTICO E OPERAÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

No âmbito das tarefas de interesse público, foi prestado apoio logístico através do transporte de material do continente para a RAA e o inverso, e ainda entre ilhas, a diversos organismos públicos e forças de segurança.

De referir também o apoio prestado à lancha hidrográfica Mergulhão, do Instituto Hidrográfico; o NRP *Sines* transportou o material da Brigada Hidrográfica e acompanhou o trânsito da lancha entre a ilha da Graciosa e a ilha do Faial.

Durante a permanência nos Açores, o navio foi empenhado em quatro missões coordenadas pelo Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Ponta Delgada (MRCC Delgada), perfazendo mais de 3 060 milhas náuticas percorridas e duas vidas salvas.

Num dos empenhamentos, foi prestada assistência logística e reparada a avaria do motor do veleiro Della Myra, com um tripulante a bordo e que se encontra à deriva a cerca de 80 milhas a sul da ilha das Flores. Seguiu-se-lhe a coordenação de onze navios na ação de busca a um elemento da tripulação desaparecido do navio mercante Kmarin Emerald, a cerca de 900 milhas a sudoeste da ilha de S. Miguel. Foi também realizada uma evacuação médica de um tripulante com sintomas de enfarte a partir do navio mercante Azzura, a cerca de 630 milhas a sudoeste da ilha Terceira; após os primeiros cuidados médicos prestados a bordo, o paciente foi transportado de helicóptero da Força Aérea EH-101 para o hospital.

EXERCÍCIOS CONJUNTOS

Paralelamente às missões atrás descritas, o navio teve ainda oportunidade de realizar exercícios conjuntos com a Força Aérea e o Exército.

O exercício GAIVOTA 2002 que foi realizado a sul do canal de S. Jorge, contou com o helicóptero EH-101 da Força Aérea e teve como principais objetivos o treino de procedimentos e certificação. Foi treinada a manutenção de posicionamento, por parte do piloto da aeronave, e a extração de uma vítima simulada a partir do convés de voo do navio; foi também simulada a queda de um indivíduo à água, que foi posteriormente recuperado pelo EH-101.

Já o exercício FOCA 203, realizado com o navio atracado na Praia da Vitória, insere-se no quadro

de Treino Operacional Conjunto entre a Marinha e o Exército - exercitar o embarque, a instalação e o deslocamento de forças terrestres em meio naval, e o seu posterior desembarque. Para testar o Plano de Contingência AÇOR e o Plano de Carregamento de um Agrupamento Militar de Emergência (AMAC) a bordo de uma Unidade Naval, i.e., a capacidade de mobilidade e projeção de uma força, foram embarcados 50 militares do Exército; ao entrarem a bordo, receberam uma instrução teórica das capacidades do navio, das regras e procedimentos de segurança.

PRESEÇA NAVAL

O NRP *Sines* esteve, pela primeira vez, nas ilhas de S. Jorge, do Pico, do Corvo, das Flores e de Santa Maria, onde foram apresentados os habituais cumprimentos protocolares, pela Comandante do navio.

O planeamento da missão na RAA também contemplou escalas do navio nas restantes ilhas, por forma a reafirmar a sua disponibilidade e presença perante a comunidade local, bem como dá-las a conhecer à guarnição.

O navio regressou à BNL a 5 de novembro após ter cumprido mais de 2683 horas de missão e percorrido 8904 milhas náuticas em 870 horas de navegação.



Colaboração do **COMANDO DO NRP SINES**





ACADEMIA DE MARINHA

HISTÓRIA DA MARINHA PORTUGUESA

SESSÃO DE LANÇAMENTO E APRESENTAÇÃO DE 2 VOLUMES



Foto: MAR L Mendes Matias

Como parte da sua missão de divulgação da História, Artes, Letras e Ciências ligadas ao mar e às atividades marítimas, a Academia de Marinha tem estatutariamente definida uma atividade editorial, que desenvolve publicando ao longo do ano várias obras da autoria dos seus académicos, ou de individualidades que a ela se associam para realizar essa divulgação.

Desta maneira, a Academia de Marinha conta já com várias dezenas de volumes editados, que vão desde as *Memórias*, referentes à sua atividade e publicadas anualmente, às atas dos simpósios realizados ou a obras de vulto e reedições de obras antigas.

De entre os projetos editoriais da Academia, o de maior envergadura é o da História da Marinha Portuguesa, que teve um importante passo na sua consecução na sessão cultural de 5 de novembro, através do lançamento de dois novos volumes, *«Viagens e Operações Navais 1139-1499»* e *«Viagens e Operações Navais 1824-1974»*, coordenados pelos Académicos José Rodrigues Pereira e António Costa Canas, respetivamente.

Isso mesmo destacou o Presidente da Academia de Marinha, ALM Vidal Abreu, que na sua intervenção traçou um curto retrato da evolução deste projeto, pensado desde 1991, iniciado em 1994 e que até à data contava com apenas 7 volumes editados.

Dado como morto, o projeto foi resgatado pelo atual Conselho Académico, que reformulou a estrutura geral e o plano da obra e nomeou nova Comissão Científica. O lançamento destes dois novos volumes e o anúncio de um outro com data de lançamento prevista para 2021 são já frutos dessas medidas.

Por impossibilidade de estar presente, o Presidente da Comissão Científica do projeto, Professor Francisco Contente Domingues, delegou no Vice-Presidente da Classe de História Marítima, Professor Vítor Conceição Rodrigues a leitura de um seu

texto expondo a genealogia do projeto da História da Marinha Portuguesa.

Cobrindo os últimos dois séculos e destacando várias obras que almejaram colmatar a lacuna historiográfica de uma história sistemática e compreensiva da Marinha, ficou patente nesta intervenção que nunca houve falta de vontade, voluntarismo e dedicação por parte de vários académicos e oficiais de Marinha, nem falta de apoio institucional.

Teria faltado, sim, coordenação e enquadramento entre estes dois mundos, o académico e o militar, algo colmatado com a criação da Academia de Marinha, e com a crescente cooperação entre a Marinha e o mundo universitário.

Na apresentação da obra por si coordenada, *«Viagens e Operações Navais 1139-1499»*, o Académico Rodrigues Pereira destacou o longo percurso deste volume, adiado várias vezes e por diversos motivos; debruçando-se sobre o conteúdo do volume, fez questão de referir e agradecer aos seus colaboradores, os académicos Gonçalo Couceiro Feio e José Pissarra.

Finalmente, e por impossibilidade de o coordenador Costa Canas estar presente, coube ao Secretário-Geral da Academia de Marinha, Comandante Valente Zambujo, a apresentação da obra *«Viagens e Operações Navais 1824-1974»*. Também aqui houve lugar a agradecimentos aos colaboradores envolvidos no projeto, com destaque para os académicos Adelino Rodrigues da Costa e Jorge Moreira da Silva.

Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



REGIMENTOS

Já por diversas vezes, nas páginas da Revista da Armada, se fez referência à existência de Regimentos, conjuntos de normas, instruções e directivas a serem observadas no cumprimento de uma qualquer missão, e que eram entregues à partida aos capitães-mores das armadas, bem como aos capitães dos navios.

O Regimento a que hoje nos referimos foi elaborado nos meados do séc. XVI, pelo Provedor das Armadas, em Angra do Heroísmo, e era destinado aos navios que iam esperar as naus da Carreira da Índia, ao largo daquele arquipélago, prática essa normal e destinada não só ao apoio das naus, que frequentemente navegavam há meses sem escalar qualquer porto e por isso, com falta de mantimentos e água e, com alguma frequência, com grande número de tripulantes doentes, bem como à transmissão de avisos especiais, nomeadamente quanto à existência de navios inimigos entre os Açores e o Continente.

O documento em apreço incluía uma série de regras usuais em documentos do mesmo tipo e finalidade, como fossem a obrigatoriedade dos navios navegarem em companhia e envergando o mesmo pano, devendo, no caso do navio ser mais “ronceiro”, içar mais pano ou, no caso inverso, arriá-lo; era igualmente proibido que qualquer navio seguisse avante da capitânia, excepto se fosse para dar caça a navios inimigos; estabelecia-se também que todas as tardes os navios deveriam vir à fala com a capitânia, o mesmo sucedendo quando da capitânia içassem determinada bandeira à popa, que seria o sinal para a reunião dos navios.

O Regimento estabelecia quais os sinais de luzes a efectuar, sinais esses que deveriam ser complementados com tiros de peça, encontrando-se também definido o sistema de identificação dos navios através da utilização, como senha diária, do nome do Santo cuja devoção correspondia a esse dia. Para o caso de surgir nevoeiro dever-se-iam, em cada navio, tocar tambores e, de quando em vez, disparar mosquetes ou um tiro de peça no caso de ser necessário alterar o rumo seguido.

A norma que no Regimento em causa se revelou invulgar, pelo menos para mim que não recorde ter alguma vez encontrado outra igual, era a de que, em caso do navio ser abordado e não havendo qualquer possibilidade de defesa ou de ser socorrido pelos outros navios, dever-se-ia incendiá-lo, à popa ou à proa, consoante a direcção do vento, por forma a que o inimigo não pudesse debelar o incêndio e vir a aproveitar o navio. Pelo que conheço de diversos combates navais, tal medida nunca chegou a ser posta em prática, preferindo-se, nalguns poucos casos, fazer explodir o navio. No que concerne a incêndios acontece até que, pelo menos na tomada da nau *Madre de Deus* pelos ingleses, os incêndios verificados foram provocados pelos assaltantes, que transportavam velas acesas no decurso do saque.



Cmdt. E. Gomes

Fonte : Arquivo dos Açores vol. XII

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





Autor: STEN-ARQ Paulo Guedes

AS TTP¹ na GUINÉ

Os destacamentos de fuzileiros que conheci na Guiné eram poderosas máquinas de guerra e tinham uma forma de operar que produzia, quase sempre, resultados. Em Ganturé, entre outras, tinham como missão patrulhar o Rio Cacheu e os seus afluentes, para impedir a “cambança” do rio pelo IN² e onde desenvolviam intensa atividade operacional, dificultando ao máximo a sua infiltração e circulação. Ocorriam com frequência combates intensos no chamado “Corredor do Sambuiá” e nas zonas do “Olossato”, do “Churo-Caboiana”. Eram curtos e violentos, ao ponto de, muitas vezes, esgotarem as munições e terem de ser reabastecidos de helicóptero.

Os guerrilheiros do PAIGC³ estavam bem armados, treinados e organizados militarmente, os chamados “Bi-Grupos”, com cerca de sessenta a oitenta homens comandados por chefes experientes, alguns dos quais ficaram famosos pela sagacidade e inteligência.

Os Fuzileiros tinham, como princípio de atuação, a furtividade. Normalmente, grupos de quarenta e cinco a sessenta homens eram transportados numa LDM⁴ e desembarcavam num determinado ponto da margem dos rios pelas 02:00H/03:00H, aproveitando a escuridão da noite africana.

O desembarque era o mais silencioso possível, durante o qual, era absolutamente proibido falar e fazer barulho. Para barulho bastava o ruído dos corações que batiam intensamente naqueles momentos de tensão! Caminhavam lentamente, muitas vezes de mãos-dadas com os parceiros da frente e de trás para não se quebrar a coluna, tal era a escuridão.

Ultrapassada a orla e a vegetação junto ao rio, progrediam cem, duzentos, trezentos metros até encontrarem a mata e aí paravam e esperavam que o dia nascesse. Por vezes, o desembarque dava-se com água pela cintura ou mesmo pelo peito e, assim encharcados, tinham de permanecer durante a noite. A roupa secaria no corpo, ao longo do dia seguinte!

Quando os primeiros raios de luz começavam a aparecer, o destacamento começava a circular. Eram momentos particularmente

perigosos, porque o IN, se se tivesse apercebido da nossa presença, começaria a procurar e montava emboscadas em locais onde previa que o destacamento estava ou iria passar. O IN tinha quase sempre a vantagem de conhecer o terreno e de surpreender.

Ultrapassada esta fase delicada, o destacamento embrenhava-se na mata. Progrediam lentamente, em fila indiana, separados por três, quatro, cinco metros de distância uns dos outros, armas engatilhadas, prontas a disparar ao menor sinal, todos os sentidos em alerta máximo. Não andavam em picadas ou trilhos, porque sabiam que estes podiam estar armadilhados com minas e outros artefactos explosivos. Preferiam andar a corta-mato e nas orlas das matas. Era mais seguro.

Sempre que encontravam um trilho paravam, viam se estava armadilhado e emboscavam. Com o tempo, iam ganhando experiência, aprendendo a conhecer o terreno e as manhas do IN, os seus pontos fracos e fortes. Mas, por vezes, durante os combates, ocorriam baixas, o que era uma situação terrível de controlar. Como fazer? Haveria comunicações para pedir a evacuação? Os helicópteros poderiam aterrar?

A guerra não é um tempo agradável, é dura e impiedosa, onde o homem se confronta com os seus próprios limites, onde se mata e se morre. Durante um combate, se abdicávamos de disparar contra o inimigo, com a intenção de o ferir ou matar, arriscávamo-nos a morrer de seguida; hesitar constituía um risco tremendo...

Miguel Carmo Soares, 14.º CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade, 2019

Notas

¹ Acrónimo de Técnicas, Táticas e Procedimentos.

² Abreviatura de inimigo.

³ Acrónimo de Partido Africano Para a Independência da Guiné e Cabo Verde.

⁴ Acrónimo de Lancha de Desembarque Média.

EXTEROGESTAÇÃO

Após o parto o bebê passa a ser chamado de recém-nascido e a mulher de puérpera. As semanas seguintes são de adaptação a uma nova realidade. Há quem defenda que os primeiros três meses de vida de um bebê são a continuação da sua gestação, mas fora do útero, e que criando para o bebê um ambiente com elementos sobreponíveis à sua vida uterina, a sua adaptação ao mundo exterior seria gradual e serena.

O bebê humano é, de entre todos os mamíferos, dos que nasce mais imaturo. Uma explicação possível poderá ser o facto de que, para caber no canal de parto, o feto não pode terminar o seu desenvolvimento neurológico *in útero*, levando a que o crescimento do cérebro e sua maturação ocorra principalmente após o nascimento.

A mudança que o bebê tem após o parto é imensa: tem de aprender a respirar, regular a sua temperatura corporal, alimentar-se, adaptar-se aos barulhos e movimentos do mundo exterior, ao toque na sua pele, entre outros. Essa intensa adaptação ao mundo exterior não é feita sem a ajuda dos pais, ou de quem desempenhar esse papel. Em vez do útero, é o colo que passa a simular o ambiente quente e seguro, necessário para o desenvolvimento da criança. Inúmeros estudos comprovam essa teoria: os recém-nascidos que mais receberam colo dos pais sofreram alterações positivas no ADN, especialmente em genes relacionados ao sistema imunológico, bem como tiveram um desenvolvimento emocional mais robusto.

Durante os primeiros meses de vida extrauterina o recém-nascido necessita, portanto, de apoio permanente para poder sobreviver. A dependência para com os seus cuidadores é tão intensa que o antropólogo inglês Montagu defendeu a tese que se iniciava uma nova gestação após o parto, como se de um 4º trimestre de gestação se tratasse, e chamou a estes primeiros 3 meses de vida do recém-nascido *extergestação*. Há até países que celebram o primeiro aniversário de vida no final desta fase, pois é nesta altura que o bebê completa 1 ano após a fecundação.

Também os pais sofrem mudanças bruscas após o nascimento do bebê, seja pelas mudanças hormonais e anatómicas na mãe, pelo ajuste a um novo quotidiano, ou por terem de se adaptar a cuidar de um novo ser humano, e criar vínculo com o mesmo. É um tempo de ajustes – de muitas alegrias, mas também de desafios.

Não há receitas perfeitas para este período pós-parto. É recomendável que seja um período vivido apenas em família nuclear,

num ambiente sereno, e que a comunicação não verbal do bebê – choro – seja atendida pois manifesta desconforto. É essencial neste período a capacidade de interpretar a linguagem do bebê – e isso faz-se de forma intuitiva, e não racional.

Baseadas na tese de Montagu sobre o 4º trimestre de gestação, surgiram técnicas para acalmar recém-nascidos que passam pela recriação do ambiente que o bebê experienciou enquanto viveu no útero. Acredita-se que a replicação desse ambiente trará uma adaptação mais suave do bebê ao mundo exterior. Algumas das técnicas mais utilizadas são o contato pele com pele com os progenitores, a sucção (se possível, através da amamentação em livre demanda, pois além do ato de alimentar é também um ato de acalmar e de criar vínculo: é um ato de amor), mas também o ser transportado ao colo e sentir o movimento (como quando andava dentro da barriga da mãe), ser aconchegado numa manta/ninho (ao invés de sozinho num berço onde ele não sentirá os limites, o oposto ao que acontecia quando esticava os braços/pernas na barriga da mãe), ouvir ruídos constantes e suaves (que simulam o fluxo sanguíneo que ele ouvia no útero) e não haver mudanças

bruscas de temperatura.

Persistem ainda vários locais no mundo onde os hábitos dos antepassados passaram de geração em geração e, como tal, o período de *extergestação* não sofreu modernização. Os pais estão sempre com os filhos, carregam-nos num contato pele a pele constante, bem embrulhados contra o peito ou às costas. E, assim, balanceados pelos movimentos do seu cuidador e ouvindo o som da sua voz, da qual se lembram desde sempre, estão serenos, sem choros ensurdecedores, sem “cólicas”. Vivem o 4º trimestre da gestação em paz.



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema nº 240

NORTE (N)			
♠	♥	♦	♣
A	A	D	A
V	9		6
10	5		5
5	2		
3			

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

SUL (S)			
♠	♥	♦	♣
R	8	A	D
D	7	3	8
9	6		4
6			
4			

ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣
7	4	10	10
2	3	9	7
		7	3
		6	5
		2	

GRAU DE DIFICULDADE – FÁCIL CARECENDO DE ATENÇÃO TAPE AS MÃOS DE E-W PARA TENTAR RESOLVER A 2 MÃOS

E-W vuln. W abre em 1♦, N DBR, E PASSA e S dá 2♠. W PASS e N marca a partida em 4♠ passando todos. Tenha em atenção o leilão e analisando atentamente as 2 mãos encontre a forma como S deve jogar para cumprir o contrato recebendo a saída a R♥?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 240

Numa primeira análise existem 4 perdes (2♥+2♠), havendo que eliminar uma para cumprir o contrato. Sem quaisquer indícios 5 tera de jogar o naipe de ♣ em desespero, esperando a colocação do R em E (50%), para o que batera o A seguido de pequena para a D. Só que neste caso dispõe da abertura de W que lhe permite colocar os pontos restantes na mão do abridor e entre eles o R♥, sendo com base nesta informação que deve desenvolver a sua linha de jogo. Vejamos então como deve jogar: faz de A, destruída, A♥ e outro para cortar e eliminar o naipe; joga agora ♥ para W que bate DV10, mas S não corta a 3ª e balda um dos ♣ perdes para deixar a mão em W; este fica sem defesa e será obrigado a jogar ♠ para a D, ou corta e balda, permitindo que S elimine a outra perda deste naipe. A técnica utilizada por S foi, portanto, a da eliminação e colocação em mão.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 22

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



STANAG 6001

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

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

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

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

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

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

"Contexts include news items describing frequently recurring events, simple biographical information, social notices, routine business letters, and simple technical material..."

Solução: No próximo número

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 72

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 72

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

- CTEN Pedro Luís Fernandes da Palma, Capitão do Porto de Lagos.

RESERVA

- CTEN STAEL Nuno Miguel Martins • CTEN STMEC Rui António da Cruz Martins • SCH FZ José Domingos Raposo Bonito • SCH L Francisco António Bento Capão Buxo • SCH L João Paulo da Cunha de Lemos • SAJ TF Daniel Aires Gonçalves Marques • CMOR CCT Luís António Teixeira Pires • CMOR L António Manuel Alves Cardoso • CMOR V Manuel Vítor de Sousa da Graça Peixoto • CMOR FZ Augusto Manuel Fernandes Velez • CMOR FZ Ernesto Augusto Resende Matos.

REFORMA

- CALM José Luís Branco Seabra de Melo • SAJ CM Paulo Jorge Costa de Almeida e Silva • SAJ H António Manuel Soares Crespo • 1SAR TF José Eduardo Rodrigues Pacheco • CAB TFH José Domingues Cintrão • CAB CM Vasco Manuel Ferreira de Pinho • CAB T Aníbal Matos de Oliveira • CAB L Avelino de Matos Ribas Pereira • CAB M Carlos José de Sousa Bento • CAB CRO Ricardo José Simão Crespo • CAB CCT Humberto Manuel Carvalheiro • CAB CM José Francisco Raimundo Ferreira • CAB CCT Carlos Alberto Soares de Almeida • CAB FZ José Manuel Pereira Vieira • CAB FZ José de Campos Esteves • CAB CRO Horácio Ferreira dos Santos • CAB CCT António Firmino Lopes • CAB CCT João José dos Santos Valverde • CAB CRO Francisco Manuel Rosa Esteves • CAB TFH Miguel António Miranda dos Santos • CAB E Carlos Manuel Simão Ribeiro • CAB CM Luís Miguel Proença Teixeira dos Santos • CAB CRO António Manuel

Costa Soares • CAB CRO António José Andrade Caetano • CAB CRO Luís Manuel Diegues Lúcio • CAB CCT José Almeida Martins • CAB CCT Serafim António Mendes Tomé • CAB CRO João Lopes da Rocha Vieira • CAB FZ Ludgero Manuel Cristino Rodrigues • CAB FZ João Antunes Teixeira Pinto • CAB CRO António José Rodrigues.

FALECIDOS

- 70451 CALM EMQ REF Benjamim Afonso Serra Rodeia • 143750 CMG M REF Jaime de Oliveira Leandro • 18753 CMG M REF António Manuel Ribeiro Rosa • 129678 CTEN SE REF Manuel Joaquim Coradinho Madalelo • 317453 1TEN OT REF João de Matos Lourenço • 361854 1TEN OTT REF António Júlio Gomes de Melo • 193448 SMOR SE REF José Augusto Quaresma • 520758 SMOR FZE REF José Jerónimo Bucho Prova • 1036663 SMOR US REF José Luís Berjano Cardoso • 267478 SCH T REF Jacinto Dias Bastos • 229249 SAJ A REF João Freire Falcão • 209249 SAJ A REF Artur Augusto da Cruz • 274451 SAJ SE REF Manuel Joaquim Aires • 348953 SAJ FZ REF Luís António Gameiro Bernardino • 274751 SAJ TF REF António da Fonseca Borges • 292241 SAJ A REF António de Oliveira dos Santos Batista • 54467 SAJ FZ REF Edgar de Jesus Gonçalves • 195848 1SAR C REF Ilídio Pereira Marques • 345153 1SAR TF REF Joaquim Domingues Cravo • 359754 1SAR B REF David Manuel Ferreira Guimarães • 92969 1SAR MQ REF Francisco Isabel de São Braz • 244969 1SAR FZE REF João Carlos Louro Isidoro • 226952 CAB CM REF Jesuino Augusto Caldeira • 17074 CAB A REF Jorge Manuel Teixeira Cruz • 168977 CAB M REF Fernando Manuel Vinagre Preto Pacheco Barbosa • 785388 CMOR FZ ACT Paulo Alexandre dos Reis Perez • 765186 2GRT S/C REF Paulo Alexandre Pinto da Silva • 36008057 FAROLEIRO SUB-CHEFE APO Hernâni Silvestre Baptista.

CONFERÊNCIA

Live WEBINAR
IDEIA 2021
INOVAÇÃO NAS OPERAÇÕES MARÍTIMAS

SAVE THE DATE
www.marinha.pt/pt/ideia2021

JANEIRO 26 **JANEIRO 27**

ORGANIZAÇÃO:

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

Pesca de salto e vara
Foto NRP Sines



Pôr do sol no Atlântico
Foto COM MN Santos Carvalho

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

Rua da Costa, 81

junto à Tapada das Necessidades

