

Nº 559 • ANO L
FEVEREIRO 2021 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**

50
ANOS



POLÍCIA DOS ESTABELECIMENTOS DE MARINHA

COMANDO DA FORÇA
NAVAL EUROPEIA
OPERAÇÃO ATALANTA

EMBARQUE NO SPS
JUAN SEBASTIAN
DE ELCANO

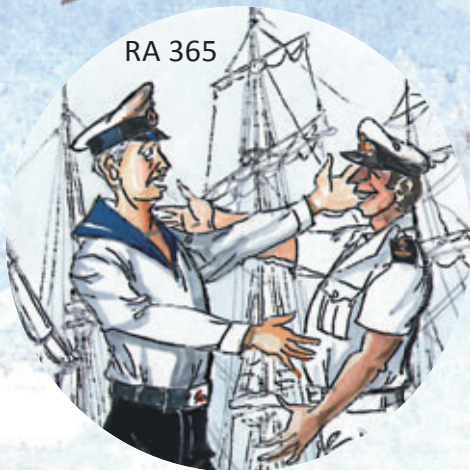
MARINHA NO RUMO
DA INOVAÇÃO

Quarta de V^ga

PERSONAGENS

Prestes a fazer 50 anos de existência, a Revista da Armada foi ao “baú” buscar alguns dos desenhos que ilustraram as suas páginas ao longo destes anos. Nesta edição mostramos algumas figuras marinheiras da autoria do Comandante Sousa Machado.

RA 365



RA 245



RA 51



RA 369



Cabo Pezinhos

SUMÁRIO

02	Quarto de Vigia
04	Strategia (62)
06	NRP <i>Corte-Real</i> . SNMG1 FLAGSHIP – Conclusão
12	NRP <i>Arpão</i> . 10º Aniversário
17	Polícia dos Estabelecimentos de Marinha. 166º Aniversário
21	Estratégia Naval Japonesa
22	Entregas de Comando/Tomadas de Posse
23	Academia de Marinha
26	“Treinar o Treinador”
28	A Mesa “Natal em Belém”
29	Notícias
30	Vigia da História (124)
31	Estórias (66)
32	Saúde para Todos (82)
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais
35	Concurso de Fotografia
CC	Naus de Pedra em Lisboa

COMANDO DA FORÇA NAVAL EUROPEIA. OPERAÇÃO ATALANTA **8**



10 EMBARQUE NO SPS JUAN SEBASTIAN DE ELCANO



MARINHA NO RUMO DA INOVAÇÃO **13**



Capa

Fiscalização da Bacia de Manobra na Base Naval de Lisboa.

Foto Inspetor PEM Martins Meirelles



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 559 / Ano L
Fevereiro 2021

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

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SCH M João Luís Duarte Carvalho

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

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

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

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

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

Tiragem média mensal:
3800 exemplares

HIERARQUIA DAS MARINHAS MUNDIAIS

A hierarquização das marinhas de todo o mundo é uma matéria de grande complexidade e subjetividade, que implica considerar fatores tão diversos como tipo de forças, número de navios e seu deslocamento, sofisticação do respetivo equipamento e nível de apoio logístico. Não obstante, é um trabalho que tem seduzido muitos analistas militares ao longo do tempo.

A primeira sistematização neste âmbito pertenceu a John Moore, em 1973, tendo-se-lhe seguido Mark Janis, em 1976. Ambos propuseram uma hierarquia naval baseada em cinco níveis. Em 1987, Michael Morris apresentou, no seu livro *Expansion of Third World Navies*, uma escala para as marinhas do terceiro mundo, baseada em seis níveis. Pouco depois, em 1988, num artigo publicado na revista *Naval Forces*, Steve Haynes alargou a sistematização de Morris a todas as marinhas do mundo, com a inclusão de dois níveis adicionais, o que resultou numa escala de oito níveis.

Eric Grove tomou por base os trabalhos de Michael Morris e de Steve Haynes, e propôs, no seu livro *The Future of Sea Power* (de 1990), uma hierarquia em que dividia as marinhas de todo o mundo em nove categorias. Apesar da mobilidade numa escala destas ser relativamente lenta (pois a edificação de capacidades navais, nomeadamente navios, implica alargados períodos de tempo e elevados recursos financeiros), a realidade é que o

posicionamento de muitas marinhas se alterou significativamente desde 1990, devido às alterações político-estratégicas ocorridas por todo o mundo, com destaque natural para a desagregação da União Soviética e o fim do Pacto de Varsóvia, logo em 1991. Assim, em 2012, Grove revisitou esta matéria, propondo uma nova sistematização, agora com oito níveis, resultado da eliminação do antigo 2.º nível (*Rank 2*), onde apenas figurava a Marinha Soviética. Com efeito, com o desmembramento da União Soviética e a redução de dimensão da maior marinha resultante, a Marinha Russa, esta foi colocada a par da *Royal Navy* e da *Marine Nationale* no antigo 3.º nível (*Rank 3*), que passou, na sistematização de 2012, a 2.º nível (*Rank 2*). Com isso, todas as marinhas subiram automaticamente um nível, independentemente das alterações de posicionamento decorrentes do reforço ou da perda de capacidades.

Apresenta-se abaixo a nova sistematização proposta em 2012, ilustrando-se cada nível com exemplos identificados por Grove.

1.º Nível: Marinha com Grande Capacidade de Projeção de Força Global (*Rank 1: Major Global Force Projection Navy*): Trata-se de uma marinha capaz de desempenhar todas as funções e tarefas das forças navais, numa escala global. Grove identificou apenas uma marinha com este nível de capacidades: a *US Navy*, considerando ser muito pouco provável que qualquer outra marinha se



Grupo aeronaval da US Navy.

aproximasse da americana e se lhe juntasse neste nível. O maior risco para a hegemonia norte-americana seria a possibilidade de declínio progressivo para o segundo nível, onde teria a companhia de outros membros.

2.º Nível: *Marinhas com Média Capacidade de Projeção de Força Global (Rank 2: Medium Global Force Projection Navies)*: Estas marinhas têm capacidade para conduzir uma operação de grande dimensão fora de área, *i.e.*, para além do oceano contíguo. Grove identificou três marinhas neste nível: a russa, a britânica e a francesa, visto possuírem porta-aviões (apesar da perda temporária desta capacidade por parte do Reino Unido), capacidades anfíbias, forças de superfície vocacionadas para o controlo do mar, submarinos nucleares balísticos, submarinos nucleares de ataque e apoio logístico condicente. Na altura, Grove estimava que as Marinhas Chinesa e Indiana estavam à porta deste nível.

3.º Nível: *Marinhas com Média Capacidade de Projeção de Força Regional (Rank 3: Medium Regional Force Projection Navies)*: Grove define estas marinhas como sendo as que têm capacidade para projetar força no oceano contíguo, tendo incluído nesta categoria marinhas como as de Japão, Coreia do Sul, Índia, Espanha, Itália, Alemanha, Brasil ou Austrália, entre outras.

4.º Nível: *Marinhas com Capacidade de Projeção de Força em Áreas Adjacentes (Rank 4: Adjacent Force Projection Navies)*: Para Grove estas marinhas são as que têm alguma capacidade para projetar força à distância, como por exemplo as marinhas de Turquia, Portugal, Polónia, Grécia, Chile, Peru, Israel e África do Sul.

5.º Nível: *Marinhas de Defesa Territorial Longe da Costa (Rank 5: Offshore Territorial Defence Navies)*: Trata-se de marinhas com boas capacidades para operações defensivas (e, naturalmente, também de imposição da lei) nos espaços marítimos que se estendem até ao limite exterior da Zona Económica Exclusiva (200 milhas da costa). Grove incluiu neste nível, *inter alia*, as marinhas de Argentina, Egipto, Marrocos e Argélia, com esta última a visar, já na altura, o nível acima.

6.º Nível: *Marinhas de Defesa Territorial Junto à Costa (Rank 6: Inshore Territorial Defence Navies)*: Estas marinhas possuem essencialmente capacidades para defesa territorial junto à costa, além de capacidades para imposição da lei nos seus espaços marítimos. Uma marinha típica desta categoria é a finlandesa.

7.º Nível: *Marinhas de Imposição da Lei (Rank 7: Constabulary Navies)*: Este nível inclui marinhas que não se destinam a combater, mas apenas a atuar no quadro da imposição da lei nos respetivos espaços marítimos. Nalguns países, essas forças adotam a designação de guarda costeira, em vez de marinha. Dois exemplos clássicos de marinhas desta categoria são a irlandesa e a islandesa.

8.º Nível: *Marinhas Simbólicas (Rank 8: Token Navies)*: Este nível engloba as marinhas dos restantes países do mundo, as quais apenas podem aspirar, na melhor das hipóteses, ao desempenho das mais básicas tarefas de imposição da lei.

BREVES REFLEXÕES SOBRE ALGUNS DESENVOLVIMENTOS DESDE 2012

Naturalmente, a hierarquia das marinhas (que não a concetualização das diferentes categorias) envolve sempre alguma subjetividade e tem um caráter temporal, qualificando a situação de cada marinha num dado momento, situação essa que pode evoluir, em sentido positivo ou negativo. Nesta ótica, analisando esta lista, além de outras subidas e descidas de nível que não é possível detalhar, por razões de espaço, destaca-se o crescimento muito significativo do poder naval da República Popular da China nos últimos anos. Conforme já referido, em 2012, Eric Grove tinha estimado que as Marinhas Chinesa e Indiana já estavam à porta do 2.º nível, mas isso confirmou-se apenas no caso da primeira.



Porta-aviões Liaoning, da Marinha Chinesa.

O caso da Índia é, aliás, bastante interessante, pois apesar de ser a maior democracia do Mundo (embora considerada por muitos analistas como uma *democracia iliberal*, conforme definição de Fareed Zakaria), o seu desenvolvimento tem sido prejudicado pelos bloqueios decorrentes da sua peculiar forma de estratificação social, consubstanciada num sistema de castas que provoca profundas desigualdades. O cientista político indiano Pratap Bhanu Mehta capturou bem a realidade do seu país, numa frase em que compara os dois gigantes asiáticos: “A Índia é uma sociedade aberta com uma mente fechada; a China é uma sociedade fechada com uma mente aberta”. Efetivamente, a rigidez do sistema de castas tolhe a modernização da Índia, dificultando a alocação, à sua marinha, dos recursos que lhe permitam subir para o 2.º nível.

Por contraste, a China tem evidenciado um extraordinário crescimento económico e uma grande capacidade de inovação, nomeadamente nas novas tecnologias, o que permitiu um investimento sem precedentes na sua marinha. Isso fez com que a Marinha Chinesa desse um enorme salto em termos de capacidades, nomeadamente com os seus dois porta-aviões (*Liaoning* e *Shandong*), os novos navios anfíbios porta-helicópteros (*Landing Helicopter Dock*) do tipo 075 e sete submarinos nucleares balísticos. Em setembro de 2020, foi até bastante noticiado que a Marinha Chinesa ultrapassara, em número de unidades navais, a *US Navy*. Porém, a esquadra chinesa – que totaliza cerca de 350 navios e submarinos (por contraponto aos quase 300 da *US Navy*) – é muito baseada em navios do tipo fragata ou corveta, ficando ainda aquém da sua congénere norte-americana em tonelagem e em capacidade de fogo, a que acresce o *handicap* de não ser testada em operações reais e em combate. De qualquer forma, é bem provável que o Prof. Eric Grove tenha que voltar à sua escala antiga de 9 categorias, recriando o 2.º nível para acomodar uma cada vez mais impressionante Marinha Chinesa.

Esse crescimento da Marinha Chinesa tem provocado um efeito de arrastamento noutras marinhas do Sudeste Asiático, como a japonesa e a sul-coreana, que se têm desenvolvido bastante nos últimos anos. De facto, o Japão tem, provavelmente, a marinha mais desenvolvida do 3.º nível, aspirando mesmo ao nível de cima. Já a Coreia do Sul é outro caso interessante, pois a sua marinha estava no 5.º patamar na década de 90 e subiu para o 3.º nível em 2012, aí se tendo cimentado como uma das marinhas mais robustas, graças aos seus contratorpedeiros *Aegis*, à sua numerosa esquadilha de submarinos e às crescentes capacidades anfíbias e de reabastecimento.

Finalmente, uma referência para a Europa, onde as alterações têm sido bem mais modestas, destacando-se sobretudo a ascensão da Marinha Turca, que já se encontra, presentemente, no 3.º nível, dado o forte investimento que tem sido feito nas suas capacidades.



Sardinha Monteiro
CMG

NRP CORTE-REAL

SNMG1 FLAGSHIP

CONCLUSÃO

PARTICIPAÇÃO NO EXERCÍCIO ORCA 2020

O NRP *Corte-Real*, navio-almirante do *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1), largou da Base Naval de Devonport, em Plymouth, Reino Unido, em 3 de novembro, para participar, no Golfo da Biscaia, no exercício ORCA 2020 organizado pela Marinha Francesa. As condições meteorológicas bastante adversas tiveram impacto na realização do exercício, com o início adiado em três dias.

Este exercício, focado na luta antissubmarina, mas abrangendo igualmente as áreas de guerra de superfície e aérea, contou, para além da participação do SNMG1, com unidades navais de França, Alemanha, Espanha e Polónia, entre as quais dois submarinos (um SSN francês e um SSK alemão), e diversas aeronaves francesas, que possibilitaram um curto, mas intenso e muito proveitoso período de treino.

Neste exercício o NRP *Corte-Real* exerceu as funções de *Anti-Surface Warfare Commander* (ASuWC) e o comando táctico de uma das força-tarefa constituídas, oportunidade plenamente aproveitada para consolidar as capacidades da equipa de operações do navio no comando e na operação em ambiente de força naval.

Terminado o ORCA 2020, foi efetuado o trânsito para o porto alemão de Wilhelmshaven, em companhia da fragata FGS *Mecklenburg-Vorpommern*; houve assim oportunidade para a realização de diversas ações de treino entre os navios, destacando-se uma *Weekly War* e um exercício de operações de voo com o helicóptero embarcado no navio alemão.

EMBARQUE DO DESTACAMENTO DE HELICÓPTEROS ALEMÃO E EXERCÍCIO FLOTEX 20

A breve escala, inferior a 24 horas, em Wilhelmshaven foi de grande azáfama de forma a concretizar o embarque do destacamento de helicópteros, composto por 16 militares da Marinha Alemã, todo o material de apoio e posteriormente o helicóptero *Lynx* MK88A. Nas semanas que se seguiram, o helicóptero *Lynx* alemão, semelhante às aeronaves da Marinha Portuguesa, operou a bordo como meio orgânico do NRP *Corte-Real* (RA nº 558).

Durante o período de embarque, foram efetuadas trinta e duas horas de voo, que permitiram, o cumprimento integral dos

requisitos de treino próprio do destacamento e do navio, emprego táctico no âmbito programa de treino operacional do SNMG1 e a participação em séries de guerra de superfície durante o exercício FLOTEX 20 e busca de panorama de superfície durante missões de Conhecimento Situacional Marítimo.

Após largar de Wilhelmshaven e reintegrar com o HMCS *Toronto*, que se encontrava a operar independentemente desde 6 de novembro, o SNMG1 iniciou a navegação para o Mar da Noruega onde se viria a realizar o exercício FLOTEX 20, organizado pela Marinha Norueguesa.

No dia 14 de novembro o NRP *Corte-Real* cruzou o Círculo Polar Ártico, evento invulgar na nossa Marinha. Conforme dita a tradição, a ocasião foi celebrada numa singela cerimónia no castelo do navio, tendo o Comandante do navio e o militar mais moderno de bordo pintado a buzina de vante de azul.

O SNMG1 atracou no porto de Bodo, na Noruega, por um período de dois dias que serviu para concluir as preparações inerentes à participação no exercício, em que as responsabilidades relativas da guerra de superfície das unidades do SNMG1 recaíram sobre o NRP *Corte-Real*. O navio largou de Bodo acompanhado pelo HMCS *Toronto* e o HDMS *Triton*, iniciando de imediato a fase de seriado do exercício FLOTEX 20. Esta primeira parte do exercício focou-se na defesa aérea e contra ameaça assimétrica. Face às condições meteorológicas menos favoráveis no Mar da Noruega, este período veio a revelar-se uma oportunidade para navegar e efetuar operações navais no ambiente único conferido pelos fiordes noruegueses.

No dia 20 de novembro iniciou-se a fase TACEX, em que o ambiente táctico do exercício se aliou a necessidades reais de presença naval, levando a força a realocar-se para Leste do meridiano do *Cape North* – ponto mais a Norte do continente europeu. Durante a fase TACEX o SNMG1 operou comopositor às unidades navais e aéreas norueguesas, procurando estabelecer o controlo sobre uma área definida do mar territorial norueguês, contando para tal com o apoio de uma aeronave de patrulha





Fotos LR Elisabete Angelina

marítima. Esta fase, focada essencialmente na luta de superfície, durou até dia 22, sendo os três dias seguintes dedicados a séries de luta antissubmarina.

O exercício FLOTEX 20 revelou-se uma oportunidade de treino única, permitindo aprofundar conhecimentos e experienciar os claros desafios das operações navais em áreas litorais e águas confinadas, neste caso impostas pelos gelados fiordes noruegueses.

Após doze dias a operar a Norte do Círculo Polar Ártico e de regresso ao Mar do Norte, os navios do SNMG1 iniciaram um período de operações de monitorização do tráfego marítimo e presença naval nessa área de operações, só interrompido por uma escala logística de algumas horas em Wilhelmshaven. Esta breve paragem marcou o fim do embarque do destacamento de helicópteros alemão.

REGRESSO A LISBOA

O NRP *Corte-Real*, acompanhado pelo HMCS *Toronto*, atracou de novo na Base Naval de Devonport. Durante a estadia em Plymouth o navio recebeu a visita do VALM COMMARCOM, tendo ainda sido iniciado o processo de desmontagem dos sistemas não essenciais de apoio ao *Staff* embarcado. Salienta-se ainda as diversas ações de manutenção preventiva e corretiva efetuadas, regra geral em todas as visitas de porto efetuadas durante a missão e essenciais para garantir a resiliência dos sistemas e equipamentos de bordo numa missão de longa duração.

Os navios do SNMG1 sulcaram pela última vez o Sound de Plymouth em 8 de dezembro, iniciando o transito para Sul; efetuaram ainda, no Golfo da Biscaia, um exercício de defesa aérea com aeronaves francesas *Rafale*. Para as águas nacionais estava planejado um exercício PASSEX de grande envergadura, que contaria

com diversos navios e um submarino da Marinha Portuguesa e com aeronaves F-16 e P-3C da Força Aérea Portuguesa. Todavia as condições meteorológicas, extremamente adversas, tornaram o seu cancelamento inevitável.

O NRP *Corte-Real* demandou a barra de Lisboa na madrugada de dia 15 de dezembro e sulcou o Tejo até ao cais do Jardim do Tabaco, onde decorreu a cerimónia de receção. O navio foi recebido por várias entidades: Ministro da Defesa Nacional, Prof. Dr. João Gomes Cravinho, que proferiu perante toda a guarnição um singelo discurso de boas vindas; CEMA, ALM Mendes Calado; Comandante Naval, VALM Silvestre Correia; e CEM do CCOM, TGEN Paulino Serronha.

Concluída a cerimónia, o NRP *Corte-Real* rumou Base Naval de Lisboa (BNL), onde atracou cinco meses e meio após a sua partida.

CONCLUSÃO DA MISSÃO

Servindo a Marinha e Portugal na força naval de mais elevada prontidão da NATO – o SNMG1 – o navio acumulou cerca de 2500 horas de navegação, percorrendo 25.500 milhas náuticas, do Atlântico Norte ao Mar Báltico, passando pelo Mar do Norte e Mar da Noruega.

A missão viria a terminar em 18 janeiro, numa cerimónia na BNL durante a qual o testemunho de *flagship* do SNMG1 foi entregue ao HMCS *Halifax*, i.e., o comando do SNMG1 passou de Portugal para o Canadá.

Como sempre, o NRP *Corte-Real*, sob o comando do CFR Coelho Gomes, e os 180 militares da sua guarnição, permanece pronto a continuar a fazer jus ao lema de bordo: “*Anytime Anywhere!*”.



Colaboração do COMANDO DO NRP CORTE-REAL

PORTOS	DEVONPORT REINO UNIDO	WILHEMSHAVEN ALEMANHA	BODO NORUEGA	WILHEMSHAVEN ALEMANHA	DEVONPORT REINO UNIDO	LISBOA PORTUGAL
PERÍODOS	01-03 NOV	09-10 NOV	14-16 NOV	30 NOV	04-08 DEZ	15 DEZ



Foto 1TEN Pedro Faustino

1ª PARTE

Portugal, através do COM Diogo Arroiteia e do seu estado-maior, que integra cinco militares da Marinha Portuguesa, está a comandar a Força Naval Europeia – Operação ATALANTA (EU NAVFOR Somália) desde 2 de dezembro de 2020. É a quarta vez que Portugal comanda esta Força Naval e o presente comando irá decorrer entre os meses de dezembro de 2020 e março de 2021, ao largo da costa da Somália, no Oceano Índico.

No âmbito das excelentes relações bilaterais existentes entre Portugal e Espanha, os militares da Marinha Portuguesa encontram-se embarcados no navio-almirante da Armada Espanhola, a fragata *ESPS Reina Sofia*, sendo responsáveis por comandar, controlar e coordenar toda a atividade operacional da Operação ATALANTA, incluindo os navios, aeronaves, forças de operações especiais e destacamentos de proteção de navios mercantes, atribuídos à missão.



OPERAÇÃO ATALANTA

A Operação ATALANTA, conduzida pela EU NAVFOR Somália, tem como objetivo a proteção do tráfego marítimo que atravessa o Golfo de Áden e a Bacia da Somália, em particular os navios do Programa Alimentar Mundial (PAM), bem como prevenir, deter e reprimir os atos de pirataria ou roubo armado no mar.

A Operação tem ainda como tarefas: monitorizar as atividades de pesca na costa da Somália, no âmbito do plano de sustentabilidade da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura; e apoiar outras missões da União Europeia ou internacionais, que contribuam para a segurança marítima na região.

PROJEÇÃO PARA O ÍNDICO

O aprontamento para esta missão começou no final do mês de setembro. A partir desse momento os seis militares passaram por diversas etapas, tendo realizado o aprontamento médico-sanitário adequado para as Forças Nacionais Destacadas que são projetadas para esta Área de Operações (AO), receberam diversos *briefings*

necessários à pré-projeção, assim como realizaram todas as fases administrativas exigidas.

Devido às medidas restritas de segurança e imperativas nesta época de pandemia da COVID-19, o COM Arroiteia e o seu estado-maior, realizaram 14 dias de quarentena, assim como os necessários testes, cujos resultados permitiram a projeção de todos os militares para a AO.

Partindo da Base Naval de Lisboa às 22 horas do dia 16 de novembro, os seis militares embarcaram no navio-almirante da Armada Espanhola *ESPS Reina Sofia*, com as devidas honras, no Djibuti, exatamente 24 horas depois; o caminho foi feito por estrada até à Base Aérea de Morón, em Espanha, depois num voo logístico amavelmente proporcionado pela Força Aérea de Espanha.

No dia seguinte, iniciou-se a fase de integração a bordo, que decorreu de forma fluida e tranquila, face à excelente forma como o navio recebeu os marinheiros portugueses. Seguiu-se-lhe a *Joint Mission Preparation (JMP)*, fase com relevante importância onde as várias células do *Operational Headquarters*, em Rota, transmitiram, através de videoconferência, informações fundamentais sobre a operação e respetiva AO, facilitando a integração do comando da Força Tarefa na missão.



INÍCIO DO COMANDO E DAS PRIMEIRAS AÇÕES

Em 2 de dezembro, o COM Diogo Arroteia assumiu o Comando da Força Naval Europeia – Operação ATALANTA (EU NAVFOR Somália) – numa cerimónia singela devido às medidas de segurança da COVID-19, a bordo da fragata italiana ITS *Alpino*, atracada no Djibuti.

Durante a primeira semana de comando, o COM Arroteia e o seu estado-maior tiveram que intervir em três situações distintas. A primeira foi a coordenação do apoio a um veleiro, considerado como navio vulnerável, que estava com falta de combustível para chegar ao seu destino; para tal desígnio houve que contar com a colaboração da fragata japonesa JS *Ariake*, o navio de guerra mais próximo. A segunda ação foi a resposta a um incidente envolvendo atos violentos contra um navio mercante que navegava junto à costa do Iémen; foram empenhados vários meios da Força Tarefa. A terceira intervenção ocorreu na parte oeste do Golfo de Áden, quando foi reportado que diversas embarcações com movimentos considerados dúbios e suspeitos se aproximavam dum outro navio mercante; foram igualmente empenhados meios da força naval. Ambos os navios mercantes puderam seguir a sua rota em segurança.

Na semana seguinte, a atividade mais relevante foi a condução da Operação LOBO, planeada e executada, na totalidade, apenas ao nível da força naval, e que empregou todos os meios e capacidades disponíveis, incluindo a força de operações especiais. Esta operação teve como objetivo principal a recolha de informação sistemática numa região que é um dos principais focos de diversas atividades ilícitas da Somália.

ATIVIDADES CERIMONIAIS E DE RELAÇÕES PÚBLICAS

No dia 13 de dezembro, presidida pelo COM Diogo Arroteia, foi realizada uma cerimónia de entrega de medalhas da Operação ATALANTA aos 44 militares espanhóis que iriam ser rendidos a curto prazo. Cerimónia simples mas digna, no final da qual o Comandante da EU NAVFOR Somália proferiu uma breve alocução, congratulando os agraciados e agradecendo o esforço e dedicação de todos em prol do cumprimento da missão.

Chegados ao Djibouti em 14 de dezembro, logo nesse dia foi possível realizar, no cais devido às medidas associadas ao COVID-19, um encontro com o destacamento de proteção de navios mercantes de Montenegro, que se encontra embarcado num navio do PAM, de forma a garantir a sua proteção e a distribuição de ajuda humanitária por diversos portos da Somália.

No dia seguinte o navio recebeu a visita do CEMGFA de Espanha, General Miguel Angel Villarroja, tendo o COM Arroteia aproveitado a ocasião para realizar um breve encontro “bilateral”, agradecendo a disponibilidade da Armada Espanhola em proporcionar um

navio-almirante à Marinha Portuguesa, para poder, assim, comandar a força naval da operação ATALANTA.

Com o objetivo de dar a conhecer aos portugueses os teatros de operações internacionais que contam com a contribuição das Forças Armadas de Portugal, o Comandante da EU NAVFOR Somália concedeu uma entrevista à rádio Antena 1, ao programa “Há Conversa” de José Candeias, a qual foi emitida em 21 de dezembro e pode ser escutada em *podcast* (<https://www.rtp.pt/play/p855/e513462/jose-candeias-ha-conversa>).

REGRESSO AO MAR. O NATAL

De volta ao mar, foi localizado um navio de interesse para a operação; cumprindo com as ordens recebidas, a fragata *Reina Sofia* realizou uma aproximação amigável com a sua equipa de abordagem, principalmente constituída por fuzileiros. Devido às limitações COVID-19, a equipa de abordagem não entrou a bordo do navio-alvo, mas cumpriu com o *check-list* aplicável, nomeadamente a verificação da documentação do navio.



Foto ITEN Pedro Faustino

Aproximava-se o Natal. Enquanto militares, há a consciência que as datas festivas nem sempre podem ser passadas com quem ou como se gostaria, devido às missões atribuídas. Desta vez, algo ainda mais incomum iria acontecer – uma “première” – pois os elementos nacionais destacados encontravam-se a navegar, num navio de outra nacionalidade, numa missão internacional.

A ausência da família é sempre sentida por qualquer um, mas as famílias navais, neste caso de duas nacionalidades diferentes, colmataram parte desse sentimento. A consoada foi passada em convívio comum, à mesa – elementos das famílias navais portuguesa e espanhola unidos, disfrutando da refeição e da companhia uns dos outros. Uma consoada vivida na câmara de oficiais, com um repasto a condizer, mas que não fez esquecer o nosso apetitoso bacalhau.

Foi um Natal diferente para todos a bordo. Mas também o foi para as famílias dos marinheiros, em Portugal; além de sentirem a falta dos entes queridos algures no Índico, sofriam também as restrições impostas pela situação pandémica da COVID-19. Uma forma duplamente atípica de viver o Natal.

A PASSAGEM DE ANO

Também a passagem de ano foi diferente, pelas mesmas razões já apontadas, muito embora o navio-almirante se encontrasse agora atracado no porto de Duqm, em Omã. O jantar dessa noite foi tipo volante, servido no convés de voo com toda a guarnição.

O COM Diogo Arroteia e o seu estado-maior desejaram um 2021 de volta à normalidade nas vidas de todos. A missão continuará até 17 de março.



Colaboração do **COMANDO PORTUGUÊS DA FORÇA NAVAL NA OPERAÇÃO ATALANTA**

EMBARQUE NO SPS *JUAN SEBASTIAN DE ELCANO*

COMEMORAÇÃO POSSÍVEL DO V CENTENÁRIO DA PRIMEIRA PASSAGEM NO ESTREITO DE MAGALHÃES

Gorada que foi a presença do NRP *Sagres* em muitos dos eventos, principalmente nas cidades magalhânicas, comemorativos dos 500 anos da Viagem de Circum-navegação de Fernão de Magalhães, a Armada Espanhola endereçou um convite à Marinha Portuguesa para um oficial português embarcar no navio-escola espanhol *Juan Sebastián de Elcano* (JSE) que, apesar da pandemia Covid-19 continuar a grassar no mundo inteiro, largou da Andaluzia em meados de agosto de 2020 e rumou à América do Sul.

ESTADIA NA ESCOLA NAVAL DO URUGUAI



Coube ao 1TEN David Morgado, oficial do NRP *Sagres*, a honra do embarque (de Montevideu a Guayaquil) e da consequente representação portuguesa nos atos comemorativos dos 500 anos da Viagem de Fernão de Magalhães.

Esta missão iria revelar-se única, sob os mais variados aspetos. Começando pelas restrições anti-Covid. Para além da quarentena necessária antes de embarcar, mesmo durante a navegação as ordens existentes eram que ninguém saía de bordo. O isolamento imposto para evitar um possível contágio, tanto antes como durante o embarque, testou a resolução do militar, tendo o primeiro teste começado em Montevideu, na Escola Naval do Uruguai.

Esta crónica começa com os 15 dias de estadia na Escola Naval do Uruguai (ENU), onde o tenente Morgado cumpriu a quarentena pré-embarque. Recebido na ENU de forma singela e amável, foi-lhe destinada uma pequena camarata para 3 alunos. Tirando a sua “prisão”, o militar só se podia deslocar à sala em frente para tomar as refeições, e às casas de banho/chuveiros quando necessário. Tudo o resto só poderia ser observado à distância. Apesar da *Internet* providenciada permitir algum contacto com o mundo exterior, eram as visitas diárias da equipa médica e dos oficiais de serviço que alegravam os dias, mesmo que sob distanciamento social. Em suma, foi uma experiência inolvidável.

Deu, porém, para aprender um pouco sobre as tradições, o ensino e a disciplina militar administradas na ENU. Por exemplo, como a meritocracia é aplicada, desde a antiguidade dos cadetes até à escolha da Classe, sempre com base nas suas notas na ENU. Outro exemplo interessante – os oficiais responsáveis pelos cadetes, são não só os seus supervisores na parte académica, mas também nos



O Comandante do navio-escola Juan Sebastian de Elcano com o 1TEN Morgado.

exercícios de teste à resistência física e psicológica dos cadetes, muitas vezes realizados durante a noite.

Foram essas visitas e ensinamentos que preencheram uma estadia forçada, em que a alimentação era rotineiramente carne, com exceção do dia em que o corpo de oficiais se juntou para conseguir arranjar um peixe para o seu hóspede. É que a alimentação no Uruguai tem na sua base a carne, pois o peixe é caro e difícil de adquirir. Pequenos detalhes que nunca serão esquecidos. Mesmo quando a verdadeira missão só agora ia começar.



EMBARQUE E NAVEGAÇÃO I

A receção a bordo do JSE foi igualmente calorosa. Depois de uma longa navegação e nem pisar o cais estar autorizado, ter alguém diferente a bordo foi uma novidade bem-vinda.



O Comandante da EN do Uruguai com o 1TEN Morgado.



Integração nos quartos à ponte e aprendizagem da nomenclatura naval espanhola.

Na apresentação ao Comandante do navio, ficou combinado o papel do 1TEN Morgado como representante português nos atos protocolares, o seu acompanhamento pelos vários Serviços do navio e nos quartos à ponte. É de destacar que, em todos os atos protocolares, a Armada Espanhola através do Comandante do navio ou do seu próprio Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada (CEMA), referiram sempre a presença de Portugal nesses atos, assim como o papel de Portugal na pessoa de Fernão de Magalhães, cujos conhecimentos náuticos tornaram possível a realização de uma expedição daquela dimensão.

Mais de 2 meses embarcado permitiram a familiarização com a organização de bordo e constatar o estado de conservação do navio. Quanto a este último aspeto, era notória a necessidade de manutenção que um navio desta natureza sempre precisa; apesar de ter sido intervencionado antes do início da viagem, subsistiam vários problemas no aparelho, no casco, nos geradores e em diversos equipamentos de bordo. Quanto à guarnição, parte dela eram militares recentemente admitidos na Armada Espanhola, tendo o navio efetuado treino antes de iniciar a viagem por forma a mitigar esse problema.

Na ponte, o 1TEN Morgado foi acompanhando todos os oficiais que realizavam quartos, assistindo aos seus procedimentos e comparando com a doutrina nacional. As maiores diferenças residem na organização do navio nas várias condições e nos procedimentos realizados em fainas e manobras; em termos de navegação, também alguns procedimentos são diferentes.

Se, ao início, a presença dum “intruso” acompanhando o desenrolar dos serviços de bordo foi algo de estranho para a guarnição, rapidamente o “Magalhães” passou a ser encarada como mais um dos seus elementos constituintes. Durante o embarque, o tenente Morgado acompanhou e participou em atividades como exercícios de defesa própria do navio, limitação de avarias, operações de mergulho e revisão da formação dos Guarda-marinhas.

EMBARQUE E NAVEGAÇÃO II

Na passagem do Estreito de Magalhães, um dos locais mais emblemáticos e desafiantes para qualquer marinheiro, o único português a bordo auxiliou o navio no controlo da sua posição. Houve, ainda, oportunidade de trocar ideias com os pilotos que embarcavam, nomeadamente os pilotos da Armada Chilena que acompanharam o navio pelos canais chilenos.

Esta integração na vida de bordo permitiu ainda atestar o real estado – motivação e disciplina – da guarnição. Apesar de existir um trato mais próximo a nível informal entre os militares, comparando com a nossa Marinha, a nível profissional a deferência e a disciplina são mais rígidas. Já a nível motivacional e psicológico, se uma navegação de longa duração já pode provocar transtornos, nomeadamente a nível pessoal e familiar, a distância aliada à pouca privacidade (nem nos espaços dedicados ao lazer se conseguia

alguns momentos a sós) e ao facto de quase sempre não se poder sair de bordo, ia provocando efeitos nefastos de forma gradual. Isso era patente nos momentos mais sensíveis como fainas, trabalhos de manutenção; muitas conversas levavam a discussões sobre todo o tipo de problemas e não problemas.

Ciente desses constrangimentos, a Armada Espanhola conseguiu que a guarnição fosse autorizada a visitar locais “Covid-free”. Cada elemento pôde assim dispor de cerca de 6 horas livres para pisar *Puerto Harris* e a ilha *Quiriquina* no Chile, e a ilha de *San Lorenzo* no Peru. O resultado foi visível na moral da guarnição, sobretudo a nível das praças, cujas cobertas albergam em média cerca de 21 militares.

Durante o período em que o 1TEN Morgado esteve embarcado, o *JSE* atracou em *Punta Arenas* e *Talcahuano* no Chile, *El Callao* no Peru e *Guayaquil* no Equador. O navio fundeou ainda em *San Julian* na Argentina, *Fortescue* e *Puerto Harris* no Chile. Passou-se ainda junto ao glaciário *Pío XI*.

CERIMONIAL MARÍTIMO E PROTOCOLO

Quanto aos eventos levados a cabo no âmbito da comemoração do V Centenário da Viagem de Circum-Navegação de Fernão de Magalhães, o primeiro decorreu com o navio fundeado em *San Julian*; tratou-se duma homenagem aos marinheiros mortos na expedição de Magalhães.

Em *Punta Arenas* e *Guayaquil*, com o navio atracado, os eventos decorreram em terra, nomeadamente no cais, com a guarnição formada à borda. Fundeado em *Fortescue*, o navio recebeu a visita dos ALM CEMA de Espanha e do Chile; o 1TEN Morgado participou no jantar protocolar e, no dia seguinte, na missa a bordo da fragata chilena *Almirante Williams*; comemorou-se então a primeira missa católica dada naquele local.

Ao longo da navegação, o *JSE* cruzou-se com vários navios das Marinhas dos países por onde passou, tendo inclusive navegado em companhia de alguns, nomeadamente do navio-escola chileno *Esmeralda* e do navio-escola peruano *Unión*. Com todos, realizaram-se os devidos cumprimentos definidos no cerimonial marítimo espanhol, praticamente igual ao português em termos de honras a navegar.

BALANÇO FINAL

Apesar de não ter sido possível acompanhar o embarque e a formação dos Guarda-marinhas espanhóis, que só embarcaram em *Guayaquil*, a missão foi uma experiência única. Não só foi possível representar o país em numerosos eventos comemorativos da primeira circum-navegação da Humanidade, como houve lugar a uma troca de conhecimentos, momentos e amizades. Épico!



David Martins Morgado
1TEN



Jantar protocolar a bordo com o CEMA de Espanha e o CEMA do Chile.



Cumprimentos do Comandante do JSE ao Presidente do Chile, Sebastián Piñera, em Punta Arenas, Chile.

NRP ARPÃO

10º ANIVERSÁRIO

Completou-se no passado dia 22 de dezembro, dez anos que Portugal recebeu a segunda unidade da classe *Tridente*, o NRP *Arpão*. Projetado e construído no estaleiro alemão Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW), em Kiel, a sua construção teve início em 2005, tendo sido batizado e lançado à água em 19 de junho de 2009, sendo a madrinha a Dra. Maria Barroso.

RECORDANDO A ENTREGA À MARINHA



A entrega do NRP *Arpão* à Marinha Portuguesa não diferiu do que é apanágio nestas cerimónias. Às 10h30 (hora local) da fria manhã de 22 de dezembro de 2010, a guarnição encontrava-se formada no local de receção, enquanto a *big band* da Schleswig-Holstein *Polizei* ressoava alguns trechos musicais. Para a cerimónia, foram convidadas as mais ilustres individualidades, nomeadamente: o Ministro Conselheiro da Embaixada de Portugal em Berlim, Dr. Albuquerque Moniz, o CEMA, ALM Saldanha Lopes, o Comandante Naval, VALM Monteiro Montenegro, o Comandante da Esquadilha de Submarinos, CMG Gouveia e Melo, estando a Marinha Alemã representada pelo Vice-chefe do Estado-Maior da *Bundesmarine*, CALM Heinrich Lange.

Após os discursos do gestor de projeto da HDW e do CALM Heinrich Lange, a *Big Band* da Polícia executaria o Hino Nacional alemão ao som do qual seria arriada a bordo a Bandeira Nacional alemã, transportada de seguida por um grupo composto por elementos da guarnição de prova da HDW. Seguiu-se-lhe a assinatura do Protocolo de Transferência do navio, do lado do Estado Português pelo ALM CEMA, do lado da HDW pelos Srs. Andreas Burmester e Thies Stüber, gestores do projeto.

Após a assinatura do Protocolo, o ALM CEMA discursou para os presentes, terminando com palavras de bênção para o navio e para todos que nele viessem a servir. De seguida foram então lidas as portarias do aumento do NRP *Arpão* ao efetivo dos navios da Armada e da nomeação do seu primeiro Comandante, CTEN Baptista Pereira.

Às 11h45 soava o Hino Nacional acompanhando o içar, pela primeira vez, da Bandeira Nacional, do Jaque e da Flâmula, a bordo do NRP *Arpão*; terminou assim a cerimónia de receção da mais recente plataforma submarina ao serviço de Portugal.

Com o NRP *Arpão*, a Marinha viu completa a nova classe, substanciando a 5ª Esquadilha, que daria continuidade aos já mais de 100 anos de operação da arma submarina em Portugal. Esta classe veio substituir a antiga classe *Albacora*, pertencente à 4ª Esquadilha e trazer para o rol operacional nacional uma série

de novas capacidades que permitiram à Marinha Portuguesa manter-se a par das mais recentes capacidades presentes em outras Marinhas e assegurar os seus compromissos nas mais exigentes missões de nível nacional e internacional.

PERCURSO DO NOVO SUBMARINO

O *Arpão* navegou, garboso, pela primeira vez no Tejo no dia 30 de abril de 2011. Desde então o *Arpão* esteve integrado no dispositivo de forças nacionais, tendo executado vigilâncias da área marítima de interesse nacional e colaborado com outras agências e autoridades do Estado, bem como assegurado a participação em diversos exercícios nacionais e internacionais como: SPONTEX, *Flag Officer Sea Training* (FOST), *Recognize Environmental Picture* (REP), NOBLE MARINER, SWORDFISH, REAL THAW, ATLAS, INSTREX, JOINT WOLFPACK e PRONTEX; colaborou também em inúmeros planos de treino das fragatas das classes *Vasco da Gama* e *Bartolomeu Dias*.

Ao NRP *Arpão* coube o privilégio, em 2012, da primeira integração de um submarino português numa força naval permanente da NATO. Destaque ainda para duas participações na força naval da União Europeia no Mediterrâneo (Operação SOPHIA – 2017 e 2018) e uma na Operação *Sea Guardian* da NATO.

Em abril de 2019, o NRP *Arpão* deu início à primeira Revisão Intermédia (RI) do seu ciclo de vida. Este período de manutenção planeada está em curso até meados de 2021 nas instalações do estaleiro da Arsenal do Alfeite, SA.

Ao longo destes dez anos ao serviço de Portugal, o NRP *Arpão* percorreu cerca de 80.300 milhas náuticas – equivalendo a, aproximadamente, 4 voltas ao mundo – perfazendo mais de 16.200 horas de navegação, das quais 13.390 horas em imersão.

Após a RI iniciar-se-á um novo ciclo operacional, sendo certo que o NRP *Arpão* continuará, como sempre, a desempenhar de forma exemplar as missões que lhe forem atribuídas, seja em águas nacionais, seja em âmbito das Forças Nacionais Destacadas.



Foto CMG Farinha Alves



MARINHA NO RUMO DA INOVAÇÃO

"If you always do what you always did, you will always get what you always got."

A. Einstein

PRESENTE

A palavra Inovação, com origem no latim *innovatio*, refere-se à aplicação "de uma nova ou significativamente melhorada solução, capacidade, sistema, equipamento, produto ou processo"¹, ou à aplicação de uma tecnologia existente a um problema ou domínio diferente. Isto é, a utilização de novas abordagens ao uso de tecnologias antigas, a aplicação de novas tecnologias a velhos problemas e a convergência criativa e integração de velhas e novas tecnologias.

Um erro comum é considerar que as inovações são apenas tecnológicas ou materiais. Existe um importante vetor da inovação a considerar, que se baseia nos conceitos, valores, princípios, normas internas e missão da organização: a renovação da cultura organizacional — e é aqui que entra a Cultura de Inovação.

Ao introduzir, no setor de defesa, tecnologias inovadoras provenientes de outros domínios, tanto o risco de investimento inicial como o tempo que decorre entre a idealização e a entrega de uma nova capacidade militar podem ser francamente reduzidos. A Inovação no setor de Defesa deve, portanto, ter como objetivo principal o aumento das capacidades militares.

Nesse contexto, há duas abordagens a considerar, relativamente à inovação. A inovação disruptiva, que muda radicalmente a forma de operar ("de fazer as coisas") e, portanto, com um impacto significativo na forma como as Forças Armadas conduzem as suas operações. Em contraste, a inovação sustentada aumenta ou melhora o desempenho de produtos, serviços, processos, organizações ou métodos existentes. Como exemplo, de inovação sustentada, poderemos considerar os processos de modernização em curso.

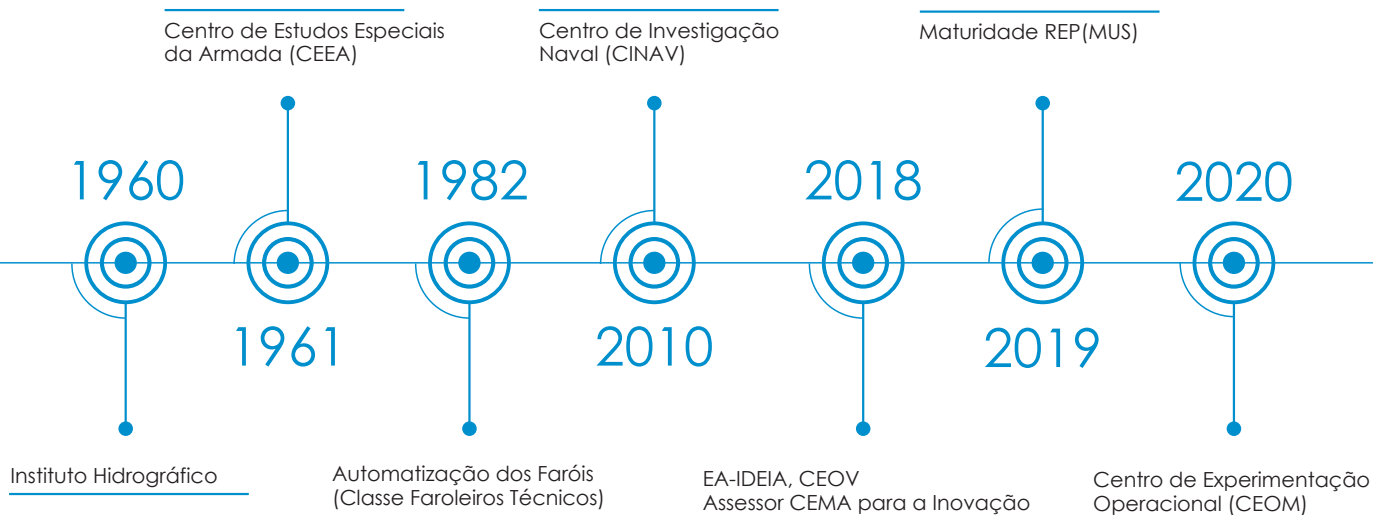


Figura 1 – Cronologia da história recente da Inovação na Marinha.

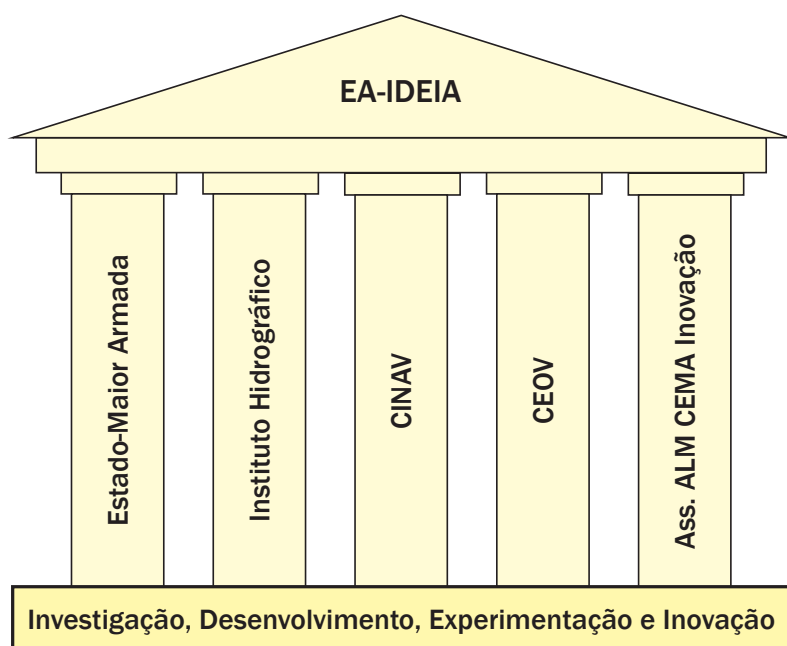


Figura 2 – Pilares da EA-IDEIA.

Uma Cultura de Inovação está permanentemente presente nas organizações que procuram preservar a sua credibilidade e o seu prestígio. A Marinha sempre olhou para além do horizonte, na procura de soluções que permitissem reduzir os efeitos dos riscos e incertezas, explorando através de uma abordagem sistémica, novas formas de cumprir a missão, com melhor eficiência e maior eficácia (Fig. 1).

Na nota introdutória da Diretiva Estratégica da Marinha de 2018, o Almirante CEMA aponta o reforço de uma postura organizacional de inovação como forma de identificar respostas mais eficazes e eficientes para os desafios da Marinha. A referência à necessidade de inovar prossegue na Diretiva, seja na busca de soluções para o sistema de forças, sejam novos conceitos de emprego, nas formas de comunicação e na mitigação das lacunas existentes na capacidade de vigilância marítima.

Assim, em 2018 foi criado o cargo de Assessor do Almirante CEMA para a Inovação e edificada uma Estrutura de Acompanhamento da Investigação, Desenvolvimento, Experimentação e Inovação da Armada (EA-IDEIA), para coordenar o esforço e o investimento nestas áreas, assegurando uma adequada articulação que permita uma efetiva resposta aos objetivos estratégicos definidos na documentação estruturante da estratégia naval.

Além da sincronização do esforço dos diferentes setores da Marinha em projetos de Investigação, Desenvolvimento, Experimentação e Inovação (IDEI), a EA-IDEIA coordena, ainda, a interação com entidades externas, no domínio da defesa e do planeamento de capacidades, nomeadamente com o Ministério da Defesa (MDN), o Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA), bem como a Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO) e a União Europeia (UE), no quadro dos projetos cooperativos inseridos nas respetivas iniciativas de desenvolvimento de capacidades.

A EA-IDEIA assenta nos seguintes pilares: Estado-Maior da Armada (EMA); Instituto Hidrográfico (IH); Centro de Investigação Naval (CINAV); Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados Aéreos (CEOV); e Assessor do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada para a Inovação (Fig. 2).

Realizado pela Marinha desde 2010, o exercício REP, *Recognised Environmental Picture*, passou, em 2019, a designar-se REP (MUS) – *Robotics Experimentation and Prototyping augmented by Maritime Unmanned Systems*, constituindo-se como o

exercício de referência da NATO nesta área (ver RA n.º 545).

Em 2020 foi realizada a primeira conferência IDEIA, durante a qual o Almirante CEMA referiu a necessidade de acelerar o desenvolvimento de projetos de inovação que representem uma mais-valia para o cumprimento da missão da Marinha, no mais curto espaço de tempo possível, estabelecendo a seguinte visão²:

“Identificar e desenvolver os projetos para edificação de novas capacidades na Marinha, necessárias ao cumprimento das suas missões, dando prioridade aos que possam atingir a Capacidade Operacional Inicial no mais curto espaço de tempo.”

O relatório da EA-IDEIA (**Relatório anual 2019-2020**), fez um “ponto ao meio dia” sobre a Inovação na Marinha, aferindo a sua maturidade, através da aplicação de uma adaptação do modelo desenvolvido pela COTEC – o *Innovation Scoring*.

A aplicação deste modelo permitiu aferir o processo de Inovação na Marinha, identificando os pontos fortes e assinalando as áreas passíveis de melhoria, de forma a ajustar o rumo de construção de uma cultura de inovação mais robusta na nossa organização.

Como resultado desta avaliação, verificou-se a necessidade de reforçar os mecanismos e ferramentas que promovam a geração e partilha de ideias, bem como dos processos definidos para



Figura 3 – UAV OGASSA na pista do CEOM, durante o REP (MUS) 2019.

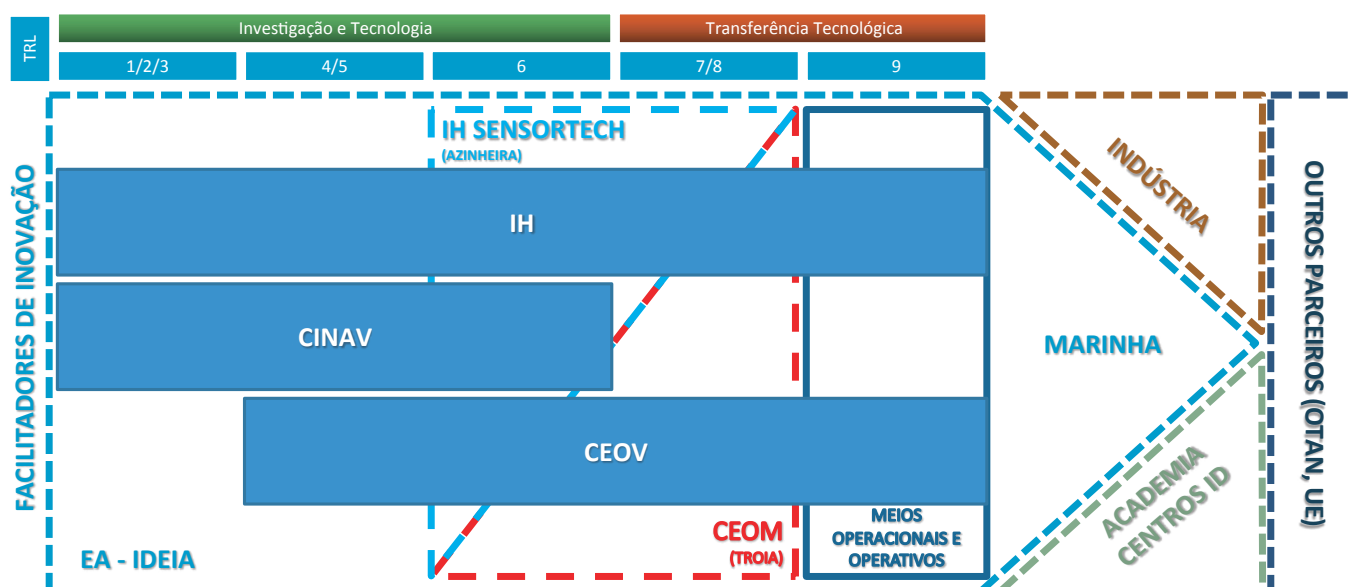


Figura 4 – Facilitadores de Inovação.

a sua avaliação e seleção para subsequente desenvolvimento. Além disso, foi identificada a necessidade de formalizar processos para o planeamento, organização, acompanhamento e controlo de projetos IDEI, de forma individualizada, bem como para a coordenação entre projetos de forma holística.

Identificou-se, ainda, a necessidade de coordenação e articulação intersectorial e, em paralelo, com entidades externas, no âmbito do acesso a financiamentos supletivos.

Assim, para colmatar as lacunas identificadas, foi criada a Divisão de Inovação do EMA e criado o Programa Intersectorial para a Inovação (PIINOV), com o propósito de dotar a Marinha com a capacidade contínua de inovar e experimentar.

No sentido de permitir uma melhoria contínua dos processos, incluiu-se como produto parcelar do PIINOV a realização do Autodiagnóstico de Cultura de Inovação na Marinha, aplicando uma diferente metodologia, desenvolvida pelo INA³ e mais adaptada a uma organização governamental.

Desta forma, a Inovação na Marinha fica dotada de um propósito alinhado com a estratégia, organização, infraestruturas e financiamento. Considerando o financiamento a atribuir pelo Almirante CEMA para apoio a projetos de inovação disruptiva (prioritários) e sustentada, este permitirá:

- (i) acelerar o desenvolvimento dos mais promissores com nível de maturidade tecnológica sete ou superior;
- (ii) torná-los disponíveis para experimentação operacional;
- (iii) testá-los em missão; e
- (iv) aprová-los para emprego operacional o mais rapidamente possível.

FUTURO

A Inovação no setor da Defesa surge da necessidade de enfrentar novas ameaças emergentes quando as soluções disponíveis são insuficientes e/ou revelam lacunas na sua capacidade de emprego.

É importante referir que Inovação não está exclusivamente ligada à tecnologia e à produção de novas plataformas ou de novas armas, deve antes ser encarada como uma nova forma de estar, associada a uma cultura que estimule formas diferentes de pensar, na procura de fazer mais e melhor.

A atitude inovadora requer um espírito criativo, mas só se inova realmente quando as soluções são postas em prática de uma forma sustentada, consolidada e com resultados mensuráveis. Para tal, torna-se imperativo criar as condições que facilitem a promoção de uma Cultura de Inovação, através da edificação de uma organização dedicada, dotada das ferramentas e recursos indispensáveis para implementar essas soluções. Os caminhos da Inovação têm como fator de sucesso uma **Liderança** forte, com a visão e a coragem para fazer face ao risco e à incerteza, estimulando o desenvolvimento de linhas de pensamento que questionem o *status quo*.



DESTAQUES DA INOVAÇÃO

Divisão de Inovação⁴ (DIVI9) – criada em outubro de 2020, no âmbito da reestruturação do Estado-Maior da Armada, tem como missão a promoção da Inovação na Marinha, incluindo o desenvolvimento da estrutura de inovação e a coordenação dos processos ligados à investigação, desenvolvimento, experimentação, inovação e respetivo financiamento, bem como a ligação com a Academia e a Indústria.

Estrutura de Acompanhamento da Investigação, Desenvolvimento, Experimentação e Inovação da Armada⁵ (EA-IDEIA) – criada para coordenar o esforço e o investimento em Investigação, Desenvolvimento, Experimentação e Inovação na Marinha, assegurando uma articulação orientada para a resposta aos objetivos estratégicos definidos na documentação estruturante da estratégia naval.

Centro de Experimentação Operacional da Marinha⁶ (CEOM) – na dependência do Comandante Naval, funciona nas infraestruturas do Ponto de Apoio Naval de Troia (Fig. 3), e tem por missão apoiar a experimentação operacional na Marinha, combinando as capacidades e os conhecimentos necessários para que a Marinha e as entidades parceiras na investigação, desenvolvimento e experimentação, trabalhem de forma interdisciplinar, visando o desenvolvimento futuro das tecnologias emergentes, contribuindo para o respetivo desenvolvimento científico e inovação na Marinha.

Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados (CEOV) – na dependência do Comandante Naval, funciona nas infraestruturas da Base Naval de Lisboa, e visa promover a

experimentação operacional e desenvolvimento de sistemas não tripulados associados a táticas que sejam disruptivas envolvendo Técnicas, Táticas e Procedimentos (TTP) inovadoras.

Centro de Desenvolvimento de Tecnologias de Observação do Oceano⁷ (IH SENSORTECH) – funciona nas infraestruturas da Base Hidrográfica, localizada na Azinheira, Seixal, e tem por missão apoiar o desenvolvimento de tecnologias de observação do meio marinho, visando a satisfação das necessidades internas do IH, bem como a cooperação com os demais laboratórios do Estado, universidades, centros de investigação tecnológica, laboratórios colaborativos e indústria, em especial *startups*, por forma a contribuir para o desenvolvimento científico nacional.

Robotics Experimentation and Prototyping (Maritime Unmanned Systems) – REP (MUS) – exercício de experimentação operacional que é organizado pela Marinha desde 2010 e que, atualmente, inclui como coorganizadores a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), o Centre for Maritime Research and Experimentation (CMRE) e a Maritime Unmanned Systems Initiative (MUSI), ambos da NATO. O REP (MUS) 21 decorrerá em Troia, de 8 a 24 de setembro deste ano.

Portal da Inovação – em fase de implementação, irá disponibilizar ferramentas para o lançamento de desafios e submissão de ideias, bem como a gestão de comunidades de interesse, para potenciar a colaboração interna e com parceiros externos à Marinha. Este portal será sustentado numa das plataformas mais inovadoras do mercado, na área da gestão da Inovação, a PLANBOX.

Assim, uma **Marinha Inovadora** tem a flexibilidade necessária para redirecionar recursos de forma a promover novas ideias, bem como a capacidade de remover obstáculos burocráticos, cultivando agilidade nos processos de tomada de decisão, o que permite acelerar a implementação de novas soluções.

Podemos falar de uma Cultura de Inovação, de criatividade, da necessidade de “pensar fora da caixa”, de não ter medo de falhar (*fail fast*) e outros chavões normalmente ligados à Inovação. No entanto, numa organização como a Marinha, que diariamente enfrenta desafios práticos no mar, somos formados e treinados para estar “dentro da caixa”, com pouca margem de erro face ao ambiente adverso em que são desenvolvidas as nossas atividades.

Como abraçar então uma Cultura de criatividade e Inovação? Primeiro, em vez de se falar na necessidade de errar (*fail fast*), devemos encarar os erros como oportunidades de aprendizagem (*learn fast and fail better*). Em segundo lugar, é preciso criar as condições necessárias para permitir identificar e premiar as boas ideias, que apresentem soluções adequadas, exequíveis, aceitáveis e com capacidade de ser implementadas num curto espaço de tempo.

O fluxo de informação e a partilha de ideias são fundamentais para uma inovação robusta e credível, suportada numa sólida rede de conhecimento em parceria com a Academia, a Indústria e os nossos Aliados (Fig. 4).

Desta forma, torna-se indispensável dispor das ferramentas necessárias, integradas num **Portal da Inovação**, que facilite a promoção de dinâmicas de Inovação Aberta, permitindo o envolvimento de toda a Marinha, bem como a criação de redes colaborativas para partilha de conhecimento e a valorização do nosso capital humano nas mais diversas áreas do conhecimento. Dessa forma a Marinha afirma-se como uma instituição inovadora nos processos, nas tecnologias, nas técnicas de comunicação, nos padrões de segurança, na gestão dos recursos, nos modelos de formação

e treino, na liderança e na forma de combater e vencer as novas ameaças, mantendo princípios éticos e elevado sentido de responsabilidade como ator da sustentabilidade global – em particular na proteção dos oceanos e na preservação dos seus recursos.

A Inovação e a criatividade fazem parte da nossa tradição e continuarão a definir-nos e a direcionar as nossas capacidades para o futuro. O caminho mais curto para dar continuidade a esta tradição, passa por reconhecer a sua relevância ao nível da gestão de topo e, simultaneamente, cultivá-la em todos os níveis da organização.

Assim, desafiamos todas as pessoas a apresentar ideias no **Portal da Inovação**, nos mais diversos domínios, dos conceitos, dos processos ou das tecnologias e de outras áreas que venham a identificar como áreas de melhoria da Marinha, na organização e na forma como desenvolvemos as nossas múltiplas atividades. Os desafios que enfrentamos exigem determinação na procura de soluções que aproveitem o capital intelectual da nossa Organização, dando prioridade à criação das condições necessárias para que este capital se transforme em valor para melhorar a eficácia e a eficiência no cumprimento da missão da Marinha.



Colaboração da **DIVISÃO DE INOVAÇÃO – ESTADO MAIOR DA ARMADA**

Notas

¹ Despacho do Almirante CEMA, n.º 55/18, de 28 de novembro.

² Discurso do Almirante CEMA, por ocasião da conferência IDEIA 2020, Escola Naval, 23 de janeiro de 2020.

³ Designação abreviada da Direção-Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas.

⁴ Despacho do Almirante CEMA, n.º 53/20, de 29 de setembro.

⁵ Despacho do Almirante CEMA, n.º 55/18, de 28 de novembro.

⁶ Despacho do Almirante CEMA, n.º 52/20, de 29 de setembro.

⁷ Despacho do Almirante CEMA, n.º 61/20, de 11 de novembro.

POLÍCIA DOS ESTABELECIMENTOS DE MARINHA

166º ANIVERSÁRIO

Entrada da Estação Naval

FUNÇÕES, CARACTERÍSTICAS, LOCAIS DE ATUAÇÃO



A Polícia dos Estabelecimentos de Marinha (PEM) é um corpo militarizado da Marinha Portuguesa a quem compete a guarda e a segurança dos estabelecimentos da Marinha, exercendo o respetivo policiamento e fiscalização; neste âmbito, essas funções não contemplam as que são desempenhadas pela Polícia Naval ou por outros militares.

Além disso, compete em especial à PEM a fiscalização do cumprimento dos regulamentos dos estabelecimentos da Marinha e o combate às fraudes aduaneiras. No essencial, a PEM exerce a sua função policial e de segurança militar no interior das unidades, estabelecimentos e organismos sob jurisdição da Marinha.

Dado o nível de exigência das funções que exercem, o pessoal da PEM, para além de uma criteriosa seleção, é sujeito a uma permanente avaliação física e psicológica e a um processo de treino contínuo, cobrindo as áreas de tiro, defesa pessoal e preparação física geral. É muito importante que cada militarizado desta Polícia possua uma preparação física adequada à sua função, bem como competências técnicas que lhe permitam manter a ordem em situações delicadas e sensíveis.

O pessoal da PEM usa um uniforme em tudo semelhante ao dos militares da Marinha, embora com algumas adaptações e uso de insígnias próprias. O seu distintivo de bolso, metálico, é uma estrela de seis pontas, englobando um tridente e o Escudo Nacional.

Atualmente com um quadro de 124 militarizados, o grosso dos efetivos (74) da PEM está colocado na Base Naval de Lisboa (BNL); há também elementos nas Instalações Centrais da Marinha, no Museu de Marinha, na Biblioteca Central de Marinha, no

Planetário Calouste Gulbenkian, no Aquário Vasco da Gama, no Instituto Hidrográfico, na Direção de Faróis, na Repartição de Militarizados e Cíveis da Direção de Pessoal e no Gabinete de Formação da PEM sito na Escola de Tecnologias Navais (ETNA).

RESENHA HISTÓRICA ATRAVÉS DA MONARQUIA

Dentro desta dinâmica do desenvolvimento do comércio marítimo e da construção naval em Portugal, foram criados a Casa da Índia, os Armazéns de Índia e Guiné e os Armazéns da Ribeira. Estas instalações, que tinham por finalidade armazenar as mercadorias provinhas da expansão marítima e os materiais de construção naval usados na Ribeira das Naus e no Arsenal Real da Marinha, tinham de ser controladas e protegidas de desvios, roubos ou mau uso do valioso material nelas arrecadado. Surgiram, assim, por volta de 1524, os Porteiros e os Guardas que tinham por missão vigiar e garantir a segurança destes lugares de grande interesse para a Coroa, deles dependendo, em boa parte, o erário régio.

A origem da atual PEM remonta, oficialmente, a 1854, quando, por decreto de 22 de novembro desse ano, é aprovado o “Regulamento para a Direção, Administração e Polícia da Fábrica Nacional de Cordoaria”. Em 1868, com a criação da Intendência da Marinha de Lisboa, é criada na sua dependência a Direção de Polícia e Fiscalização do Arsenal da Marinha.

RESENHA HISTÓRICA ATRAVÉS DA REPÚBLICA

Na sequência das reformas introduzidas pela 1.ª República, a Polícia da Fábrica Nacional de Cordoaria virá a fundir-se, em 1913, com a Polícia e Fiscalização do Arsenal da Marinha, que,



Posto de controlo do Portão Verde



1965 - Mateiros da BNL com CFR Coelho Metzener

POLÍCIA DOS ESTABELECIMENTOS DE MARINHA



Controlo aleatório de alcoolemia



Controlo de saída de material



Controlo de velocidade

entretanto, dera origem ao Corpo de Polícia do Arsenal da Marinha, diretamente subordinado à Direção de Construções Navais. Fora desta unificação (e até aos dias de hoje) ficará a Polícia Marítima, criada em 1919.

Em 1946, pelo decreto-lei 36.081, o Corpo de Polícia do Arsenal de Marinha passou a designar-se por Corpo de Polícia e Fiscalização dos Estabelecimentos de Marinha; em 1956 foram estabelecidas as equivalências, para determinados efeitos, entre o pessoal do Corpo de Polícia e os militares da Armada.

Com a extinção da Intendência de Marinha do Alfeite em 1958 e a criação da BNL, o Corpo de Polícia e Fiscalização dos Estabelecimentos de Marinha passou a fazer parte dos meios de que a Base dispunha para efeitos de segurança. Com a promulgação, em 1966, do Regulamento Interno da BNL, são definidas as funções, composição e competência do Corpo de Polícia, ainda restritas a esta unidade. Como consequência da reestruturação do Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha em 1970, no qual o Corpo de Polícia se incluía, foram definidas, pelo decreto-lei 172/71, as respetivas atribuições, comando e estrutura.

RESENHA HISTÓRICA - MILITARIZAÇÃO

A militarização do Corpo de Polícia surge por força do decreto-lei 190/75. Surge então o Quadro do Pessoal dos Serviços de Polícia e Transportes da Marinha, onde são também integrados o pessoal que desempenhava funções de Guarda de Museu e os Mateiros (guardas florestais) da BNL, já que pela natureza das funções e horários praticados, estavam em situação idêntica à do pessoal militar.

No ano seguinte, o decreto-lei 282/76 extingue o Quadro do Pessoal dos Serviços de Polícia e Transportes da Marinha, e cria, em sua substituição, o Quadro do Pessoal Militarizado da Marinha, aproximando mais as condições de serviço do pessoal militarizado às do pessoal militar.

Finalmente, em 1984, pelo decreto-lei 191/84 de 8 de junho, o Corpo de Polícia dos Estabelecimentos de Marinha passou a designar-se Polícia dos Estabelecimentos de Marinha.

No ano seguinte foi criado, pela portaria 551/85 de 8 de agosto, o Centro de Instrução do Pessoal do Quadro da Polícia dos Estabelecimentos de Marinha; adstrito à BNL, depende diretamente do seu Comandante, sob a autoridade funcional do Superintendente do Pessoal da Armada. Em 2010, aquando da reestruturação do ensino na Marinha, este centro foi deslocado para a ETNA, onde o Gabinete de Formação da PEM integra o Departamento de Formação Geral.

TAREFAS DO DIA-A-DIA

É nos portões dos estabelecimentos de Marinha que a presença da PEM costuma ser mais visível. Nesses locais os elementos da PEM guarnecem os respetivos postos de vigilância durante o seu horário normal de funcionamento – alguns apenas durante o horário de expediente, outros, 24 horas por dia. Não haverá, decerto, militar, militarizado ou civil da Marinha que não tenha já passado por este controlo de entradas (e, por vezes, de saídas) e testemunhado o profissionalismo – e, quantas vezes!, a simpatia e solicitude – destes militarizados. São os militarizados da PEM os primeiros que nos recebem pela manhã e aqueles que se despedem dos

Oficiais			
Sargentos			
	INSPETOR (PRIMEIRO-TENENTE)	SUBINSPETOR (SEGUNDO-TENENTE)	CHEFE (SUBTENENTE)
			SUBCHEFE (SARGENTO-AJUDANTE)



Instrução de Defesa Pessoal



Vigilância sobre a Estação Naval e Bacia de Manobra

que regressam a casa ao final do dia. E são estes militarizados que dão a primeira imagem da Marinha a quem a vê do exterior.

Mais discreta é a sua função de policiamento no interior das unidades, órgãos e serviços, que em unidades de grande dimensão, como é o caso da BNL, exige o recurso permanente à video-vigilância (guarnecendo a sala de controlo do Centro de Operações Portuárias – COP) e a um extenso patrulhamento (180 a 200 km/dia, incluindo rondas à extensa Mata do Alfeite – 117 hectares – e à área da Ponta dos Corvos), com especial incidência nas zonas mais sensíveis.

Caso surjam incidentes ou casos de intrusão, a PEM tem sempre prontas as suas equipas de intervenção, cuja ação chega a estender-se à bacia de manobra do Alfeite (com o apoio das embarcações do Serviço de Apoio Portuário). Só na BNL, a PEM é responsável por emitir e controlar 4000 cartões pessoais e 6550 dísticos para viaturas, tarefa que inclui a receção e encaminhamento de documentação, além da indispensável gestão de acessos.

A estas incumbências acresce, ainda, o apoio a cerimónias militares e a eventos desportivos/recreativos, o controlo diário de alcoolemia, o controlo da velocidade auto, o registo de ocorrências (incluindo sinistros rodoviários), os acompanhamentos de visitantes (militares ou civis, nacionais e estrangeiros) e o apoio à segurança no âmbito da Limitação de Avarias.

O trabalho da PEM não é fácil; para além de ser um serviço maioritariamente exercido no exterior, à mercê do rigor dos elementos atmosféricos, é muitas vezes tenso e desgastante. E requer permanente atenção, flexibilidade e, sobretudo, sangue-frio, para lidar do modo mais correto com as situações que vão surgindo.

CELEBRAÇÃO DO 166º ANIVERSÁRIO E CONCLUSÃO

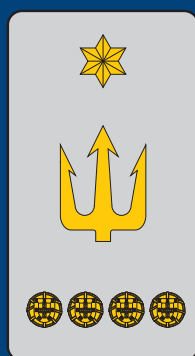
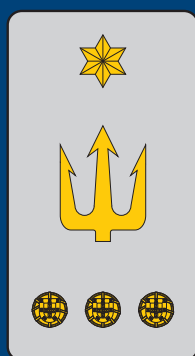
A natureza centenária da PEM, com a excelência dos serviços prestados à Marinha ao longo dos tempos, impõe que se celebre de forma condigna o seu aniversário, i.e., que se homenageie não só o pessoal no ativo, mas também todos aqueles que serviram em tempos a PEM. A atual crise pandémica não permitiu, infelizmente, conferir um maior destaque a essas celebrações, como seria adequado e justo.

Instituições como a PEM, à semelhança da nossa sociedade, estão em constante evolução e transformação. À semelhança dos demais órgãos, serviços e unidades da Marinha, a PEM tem sentido alguma erosão e envelhecimento do seu quadro de pessoal; tal fato tem tornado ainda mais desafiante a satisfação das múltiplas e contínuas solicitações de que é alvo.

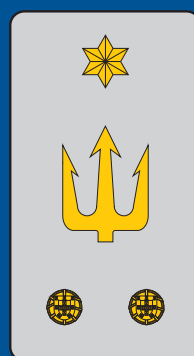
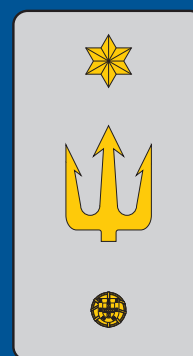
Tal como os militares, outros militarizados e civis da Marinha, também os profissionais da PEM dão, diariamente, o seu melhor contributo (muito empenho, dedicação e profissionalismo) para que os diferentes estabelecimentos da Marinha funcionem com a necessária normalidade.

Parafraseando o capelão Delmar Barreiros (ver RA Nº 120), “uma coisa é certa: trabalho não falta aos elementos da PEM, quer destacados na margem Norte, quer destacados na margem Sul, e na dedicação ao trabalho vão vivendo os dias de hoje, na esperança dos melhores dias de amanhã. E lá que os merecem, dessa estou eu certo, dessa não duvido”.

Sábias palavras que, neste tempo, continuam a fazer todo o sentido. Parabéns à Polícia dos Estabelecimentos de Marinha!

GUARDA DE 1ª CLASSE
(PRIMEIRO-SARGENTO)GUARDA DE 2ª CLASSE
(SEGUNDO-SARGENTO)

Praças

GUARDA DE 3ª CLASSE
(CABO)GUARDA AUXILIAR
(PRIMEIRO-MARINHEIRO)

SECÇÃO DE CÃES-POLÍCIA

HISTORIAL

Em 1946, pelo decreto-lei 36.081, surge, no Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha, por reestruturação do pessoal civil dos Ministérios Militares, o Grupo dos Mateiros (grupo H), composto por um Mateiro-Chefe e seis mateiros.

No ano de 1960, o CALM Teixeira Viana, Comandante da BNL, criou nessa unidade a Secção de Cães-Polícia. Por solicitação da Marinha, o Grupo de Instrução de Cães do Centro de Instrução da Guarda Nacional Republicana instruiu os mateiros no uso daquela capacidade.

Seguidamente, foram adquiridos à GNR, vindos da Alemanha, os primeiros cães desta secção, o “Uno” e o “Arco”, ambos de raça pastor alemão. Em 1963 foram adquiridos, também à GNR, quatro cachorros: o “Dentadas”, o “Veloz”, o “Tejo” e o “Saltão”. Do acasalamento de uma cadela particular com o “Uno”, nasceu a “Cuca”, que viria a ser mãe do primeiro cão nascido na BNL, o “King”.

De 1964 a 1972, estiveram sempre em serviço ativo oito cães-polícia e oito mateiros-tratadores. A secção contava ainda com uma pista de obstáculos e destreza, local onde os cães eram treinados com regularidade.

Em 1975 os mateiros são integrados na PEM, que disporá assim, durante 15 anos, de uma Secção de Cães-Polícia. Aquando da desativação da Secção, em outubro de 1989, por determinação do então Comandante da BNL, CALM Sarmento Gouveia, estavam ao serviço o Chefe da Secção, cinco guardas-tratadores e cinco cães-polícia: o “Ulisses”, o “Ivan”, a “Chaca”, o “Puma” e o “Lavrador”.

O CÃO-POLÍCIA

Durante os cerca de trinta anos de existência, a Secção de Cães-Polícia constituiu um importante reforço na vigilância do perímetro de segurança da BNL. Ao cão-polícia, usado como sentinela patrulha, pode ser dado um perímetro fixo ou qualquer área de uma instalação para patrulhar.

É impossível estabelecer, com segurança, a extensão do perímetro que a sentinela e o seu cão podem patrulhar com eficiência, visto que isso varia com a morfologia do terreno. Contudo, a cobertura da patrulha é consideravelmente maior, visto o cão, com o seu apurado sentido de olfato e não menos aguçada audição, ser capaz de localizar e indicar à sentinela a presença de qualquer intruso que, de outro modo, escaparia à sua atenção. Por seu lado uma sentinela, mesmo que pressinta o intruso, pode facilmente falhar a sua captura, enquanto o cão-polícia, uma vez solto, não o deixa escapar.

Os guardas-tratadores eram responsáveis pela limpeza, banho, alimentação, exercício e cuidados profiláticos/higiénicos dos cães que tinham a seu cargo. Quando



1990 – Treino de destreza com obstáculos – “IVAN”

Foto Arquivo da PEM

em patrulha, os elementos humanos do binómio cão-guarda dispunham inicialmente, como armamento, de pistolas Parabellum e espingardas Mauser; posteriormente passaram a usar a pistola Walther de 9,0 m/m e a Walther PP e PPK de 7,65 m/m.

Diariamente, em horários/percursos aleatórios, eram efetuadas patrulhas em toda a área da Mata do Alfeite e pontos sensíveis das instalações militares, assim como aos postos de controlo da periferia da unidade. Quando ocorriam cerimónias na Base, era habitual a presença dos cães-polícia em locais estratégicos.

DEMONSTRAÇÕES DE HABILIDADE

Foram várias as demonstrações de habilidade, destreza e encenação de ataque a meliantes efetuadas pelos cães da Secção, na presença de altas individualidades; merece, porém, destaque a demonstração ao então Presidente da República, ALM Rodrigues Thomaz, e ao Ministro da Marinha, ALM Quintanilha Dias.

Os cães-polícia participaram em inúmeras exposições caninas nacionais e internacionais, onde conquistaram vários troféus.

Foram medalhados individualmente o “Uno”, a “Cuca”, a “Base”, o “Tejo”, o “Gunga” e o “Chui”, e, em pares, o “Dentadas” e o “Saltão”.

RETOMA DE CAPACIDADE?

Apesar da sua extinção oficial, a Secção retomou simbolicamente a sua atividade em junho de 2019, com a chegada de duas cadelas (a “Furnas” e a “Fogo”) nascidas em 20 de abril de 2019 em Rabo de Peixe, ilha de São Miguel. Uma vez entregues aos cuidados da PEM da BNL, passaram a ser treinadas e tratadas por um elemento daquele corpo.

Para além do potencial que os referidos caninos, numa fase mais adulta, podem oferecer à PEM no exercício das suas atividades de vigilância, a sua presença constitui um fator de motivação para os militarizados que com eles convivem diariamente.



2019 – Chegada das cadelas Furnas e Fogo



Colaboração do COMANDO DA BNL

ESTRATÉGIA NAVAL JAPONESA

A INCURSÃO NO ÍNDICO

RUMO A OESTE

Na primavera de 1942, o avanço avassalador das forças navais japonesas parecia imparável. Com a esquadra americana do Pacífico debilitada e com os navios dos países aliados do comando ABDA destruídos na Batalha do Mar de Java, a 27 fevereiro, a única força naval que poderia, eventualmente, fazer frente à Marinha Imperial Japonesa (MIJ) era a esquadra inglesa do Oriente, constituída por 29 navios, sob o comando do VALM James Somerville (1882-1949).

No final de março, a força naval da MIJ no sul, comandada pelo VALM Nobutake Kondo (1886-1953), constituída pela esquadra da Malásia, uma força de submarinos e a força de ataque (Kido Butai), entrou na Baía de Bengala. A sua missão incluía três objetivos principais: apoiar a ofensiva do exército japonês na Birmânia; afundar

uma patrulha de quatro meses, afundou 9 navios mercantes e danificou o couraçado HMS *Ramillies*.

FUNESTA MUDANÇA DE PLANOS

A tarefa de eliminar a esquadra inglesa do Oriente, com o nome de código "Operação C", foi atribuída ao Kido Butai do VALM Chuichi Nagumo (1887-1944), constituído pelos porta-aviões *Akagi*, *Hiryu*, *Soryu*, *Shokaku* e *Zuikaku*, com mais de 300 aeronaves, apoiados por 4 couraçados, 7 cruzadores e 19 contratorpedeiros.

Nagumo esperava surpreender a esquadra inglesa, à semelhança do que tinha acontecido em Pearl Harbor, mas Somerville estava ciente dos planos japoneses e tinha recebido diretivas no sentido de salvar os seus navios da destruição, mesmo que isso implicasse a perda de Ceilão. Cumprindo essas instruções, Somerville destacou a maioria dos seus navios para o Atol de Addu, uma pequena base de apoio naval nas Maldivas, a cerca de 600 milhas a sudoeste de Ceilão.

O ataque aéreo japonês no dia 5 de abril, domingo de Páscoa, encontrou apenas 2 navios no porto de Colombo, 1 cruzador e 1 velho contratorpedeiro, que foram rapidamente afundados. A primeira vaga de ataque bombardeou ainda as instalações militares e aeródromos e abateu pelo menos 27 aeronaves britânicas. Uma segunda vaga de ataque japonesa localizou no mar e afundou os cruzadores britânicos HMS *Cornwall* e HMS *Dorsetshire*.

A 9 de abril, Nagumo lançou um ataque contra as instalações navais britânicas no porto de Trincomalee, na costa nordeste de Ceilão, durante o qual fundou o porta-aviões HMS *Hermes*, a corveta HMS *Hollyhock* e o contratorpedeiro australiano HMAS *Vampire* e provocou estragos nas infraestruturas portuárias. A 12 de abril, a esquadra de Nagumo, que estava no mar desde o final de novembro de 1941, navegou para as suas bases no Japão para um período de descanso das guarnições e manutenção dos navios. Em todas estas operações tinha perdido apenas cerca de 30 aeronaves.

Na verdade, temeu-se que os japoneses se preparassem para a invasão de Ceilão. Mas isso nunca aconteceu, em parte devido à oposição do Exército japonês (alegadamente por não ter meios para realizar tal operação), em parte porque o objetivo final da MIJ era o estabelecimento de uma base de submarinos na ilha de Madagascar, que se encontrava na esfera do governo de Vichy. A operação dos submarinos a partir desta base permitiria interromper as linhas de comunicação marítimas entre o Egito, a União Soviética (através do Golfo Pérsico) e a Índia.

Este projeto caiu por terra quando o Estado-Maior Imperial, confrontado com o ataque aéreo ao Japão pelos aviões do TCor James Doolittle (1896-1993), no dia 18 de abril, finalmente, aceitou o plano do ALM Isoroku Yamamoto (1884-1943) para uma grande operação no Pacífico central: o ataque ao pequeno atol de Midway.



a navegação Aliada; e, o mais importante, eliminar a esquadra Inglesa do Oriente.

Winston Churchill (1874-1965) diria mais tarde: *o momento mais perigoso da guerra, e aquele que mais me alarmou, foi quando a esquadra japonesa se dirigiu para Ceilão. A captura de Ceilão, o consequente controlo do Oceano Índico e a possibilidade de, ao mesmo tempo, se concretizar a conquista alemã do Egito, teriam fechado o círculo e o futuro teria sido negro.*

A esquadra da Malásia, sob o comando do VALM Jisaburo Ozawa (1866-1966), foi a primeira a entrar em cena. Depois de apoiar o desembarque anfíbio nas Ilhas Andaman (conquistadas num só dia e sem disparar um só tiro), Ozawa continuou para oeste, afundando cerca de 23 navios Aliados. A 6 de abril lançou ataques aéreos a dois portos na costa leste da Índia, que provocaram danos em várias instalações e infraestruturas. Os submarinos japoneses, em patrulha na costa oeste da Índia, ao mesmo tempo que faziam reconhecimento, afundavam navios Aliados. Um deles, o I-10, foi até à costa oeste de Madagascar e, durante

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

DIRETOR DE ANÁLISE E GESTÃO DA INFORMAÇÃO

Foto IMAR FZ Nogueira



No passado dia 22 de setembro de 2020, tomou posse como Diretor de Análise e Gestão da Informação (DAGI), o CMG EMA Moita Rodrigues. A cerimónia decorreu no *open space* da UAICM contíguo à DAGI e foi presidida pelo Superintendente das Tecnologias da Informação (STI), COM Manuel Domingues.

Atendendo à atual situação de contingência resultante da pandemia COVID-19, a participação foi reduzida e restringida a elementos representantes do setor STI.

Foi dado início à cerimónia com a leitura da Ordem do Dia à STI com o despacho da promoção; seguiu-se-lhe uma alocução pelo empossado, referindo os desafios que tinha pela frente no novo cargo. No final, o COM STI fez uso da palavra, realçando o papel da DAGI no setor reafirmando a sua confiança no empossado. Uma vez encerrada a cerimónia, foram apresentados cumprimentos ao novo Diretor de Análise e Gestão da Informação.

O CMG EMA Luís Eduardo Moita Rodrigues nasceu em 1966 em Luanda, Angola, e concorreu à Escola Naval em 1984 tendo concluído o curso de Marinha em 1989. Foi promovido ao posto atual em 2 de fevereiro de 2010.

Entre 1989 e 1991 serviu a bordo dos NRP *Schultz Xavier* e NRP *Almeida Carvalho*. Após o Curso de Especialização em Artilharia, foi Chefe do Serviço de Artilharia dos NRP *João Belo* (1991/1992) e NRP *Sacadura Cabral* (1992/1993).

Em 1996 obteve o grau de *Master of Science in Applied Physics*, na *Naval Postgraduate School*, após o que entrou no quadro de Engenheiros de Material.

Serviu seguidamente na Direção de Navios até 2013, tendo integrado e chefiado várias Secções e Divisões, e o Departamento de Armas e Eletrónica. Liderou e acompanhou uma série de projetos relacionados com os Sistemas de Guerra Eletrónica, a capacidade de *in-port communications* e das redes de dados estruturadas das unidades

navais, a capacidade de comunicações por satélite nos navios oceânicos e os sistemas integrados de controlo de comunicações de vários navios. Também integrou as equipas que definiram os requisitos técnicos e avaliaram as propostas para a aquisição dos sistemas integrados de comunicações e de guerra eletrónica dos novos submarinos e navios de patrulha oceânica. Participou ainda no processo de aquisição dos simuladores de Radar, Navegação e Manobra, e liderou a respetiva instalação, receção e colocação em serviço.

De 2013 a 2018 foi Diretor de Tecnologias de Informação e Comunicações da Superintendência das Tecnologias de Informação.

Após a conclusão do Curso de Promoção a Oficial General, foi Coordenador da Área de Ensino de Comportamento Humano e Administração de Recursos, no Instituto Universitário Militar, até setembro de 2020.

COMANDANTE DA BASE NAVAL DE LISBOA

Presidida pelo Comandante Naval, VALM Silvestre Correia, decorreu no passado dia 22 de setembro, no salão nobre do Palácio do Alfeite, a entrega de comando da Base Naval de Lisboa, com a rendição do CMG Armando Pereira da Costa Valente Tinoco pelo CMG Paulo Jorge de Oliveira Cavaleiro Ângelo.

Numa cerimónia restrita, ditada pela situação de pandemia que Portugal atravessa, usaram da palavra o Comandante cessante e o novo titular do cargo. No final, o VALM Comandante Naval, proferiu uma breve alocução, enaltecendo o trabalho do Comandante Valente Tinoco e desejando felicidades e sucessos ao seu substituto.

O evento foi encerrado com um Porto de Honra nos jardins do Palácio.



O CMG Cavaleiro Ângelo nasceu a 27 de abril de 1967. Ingressou na Escola Naval em 1985, na classe de Marinha. Como Guarda-marinha prestou serviço nos NRP *Augusto Castilho* e NRP *Alabarda*.

Após a especialização em Armas Submarinas, chefiou vários serviços no NRP *Comandante Sacadura Cabral* entre 1992 e 1994 e participou na Operação *Sharp Fence*. De seguida chefiou a Secção de Treino e Avaliação da Esquadilha de Escoltas Oceânicos, antes de embarcar no NRP *Corte-Real* como oficial de ação tática; neste navio participou na Operação "Crocodilo-Falcão" em 1998, na Operação "Pré-Tarraço" em 1999 e na *Operation Allied Force*.

Voltou às Escolas de Armas Submarinas e de Informações de Combate, de que foi subdiretor e Diretor. De 2004 a 2005 esteve colocado CITAN e, cumulativamente, pertenceu à Força Naval Portuguesa, chegando a seu Chefe do Estado-Maior. Entre 2005 e 2006 desem-

penhou as funções de *Staff Anti-Submarine Warfare Officer* e de *Staff Force Protection Officer* na SNMG1.

Foi ainda 2.º Comandante da Esquadilha de Escoltas Oceânicos e adjunto de Marinha do CEMGFA.

Antes de passar pelo Quartel-General da NATO em Bruxelas, onde durante 3 anos exerceu funções de *Staff Officer* no *International Military Staff*, frequentou o *Senior Course* no Colégio de Defesa da NATO, em Roma.

Entre 2014 e 2016, comandou o NRP *Bartolomeu Dias*, após o que exerceu as funções de *Deputy Chief of Staff Support* na STRIKFORNATO, em Oeiras.

Em julho de 2020 concluiu o Curso de Promoção a Oficial General no Instituto Universitário Militar.



ACADEMIA DE MARINHA

SESSÃO SOLENE COMEMORATIVA DOS 150 ANOS DOS ANAIS DO CLUBE MILITAR NAVAL

A celebração da passagem do tempo para uma instituição é mais do que uma ocasião para festejar. É um momento de oportunidade, onde se pode refletir o caminho percorrido e aquele ainda a percorrer.

A passagem de décadas com o enfrentar de vicissitudes várias, a luta pela manutenção das linhas essenciais de atuação e a conciliação de visões nem sempre coincidentes, tornam o passar do tempo e a resiliência institucional motivos para reflexão e celebração. E se ao invés de décadas falarmos de século e meio, estas duas ações tomam uma urgência quase essencial.

Foi assim que na sessão solene de 24 de novembro, presidida pelo Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, VALM Novo Palma, em representação do Comandante da Marinha, a **Academia de Marinha** se associou ao **Clube Militar Naval** na celebração e reflexão dos **150 anos dos Anais do Clube Militar Naval**.

Coube ao Presidente da Academia de Marinha, ALM Vidal Abreu, abrir esta sessão, relembrando precisamente as dificuldades enfrentadas na condução de uma instituição com uma longa existência e experiência. Destacou também a opção lógica de se marcar os 150 anos dos Anais na Academia de Marinha, uma vez que, apesar de distintas, ambas as instituições têm como missão fundamental a contribuição para uma sociedade mais próxima do mar, da Marinha e das artes, letras e ciências, aprofundando o debate e a reflexão sobre os mesmos temas.

De seguida, tomou a palavra o Comandante Valente Zambujo, na qualidade de Presidente da Comissão de Redação dos Anais, cargo que ocupa desde 2013. Na sua intervenção, elaborou uma



Fotos IMAR L Mendes Matias

pequena reflexão sobre o percurso dos Anais enquanto publicação de prestígio, cujas páginas são o fruto dos esforços de incontáveis oficiais de Marinha.

A comunicação central desta sessão, ficou a cargo do Comandante Costa Canas, Secretário da Comissão de Redação dos Anais, que teve a árdua tarefa de resumir 150 anos em 20 minutos. De forma hábil, o Comandante Canas focou os anos iniciais da publicação e daí partiu para a descrição daqueles que, até hoje, continuam a ser os seus traços característicos – a grande variedade de temas discutidos, que não procuram formar a doutrina oficial da Armada mas que, muitas vezes, a informam, influenciando a sua decisão e pensamento.

Nessa alocução foi ainda realizado um olhar sobre alguns dos consócios mais influentes e prolíficos na história dos Anais, bem como sobre a sua primeira composição da Comissão de Redação dos Anais.

A intervenção final coube ao Presidente da Direção do Clube Militar Naval, Comandante Santos Silva, que de modo sucinto expressou um profundo sentido de agradecimento ao apoio dado pela Marinha ao Clube e aos seus Anais, e em particular aos seus consócios que, através dos seu «*Talent de bien faire*», mantêm os Anais com a qualidade e vivacidade de há 150 anos.



CMG Valente Zambujo



CMG Costa Canas



CFR Santos Silva

ACADEMIA DE MARINHA

APRESENTAÇÃO E LANÇAMENTO DE DOIS LIVROS

A possibilidade de poder associar-se aos seus académicos na edição e lançamento de obras que se coadunem com a missão de divulgação de conhecimentos sobre o mar e a marinha, constitui-se para a Academia de Marinha (AM) como uma grata honra. Dando continuidade, não só à sua missão, mas também a uma das principais marcas do seu atual Conselho Académico – a intensa atividade editorial – a AM promoveu no dia 3 de dezembro uma sessão cultural de apresentação e de lançamento de duas obras por si editadas.

A AÇÃO NAVAL E DIPLOMÁTICA PORTUGUESA NA GRANDE CHINA (1925-1928)

A elaboração da obra com o título «**A ação naval e diplomática portuguesa na grande China (1925-1928)**» foi da responsabilidade do Académico João Moreira Freire. A apresentação ficou a cargo, não só do seu autor, mas também de um grupo de entidades por ele convidadas e que proporcionaram intervenções de grande vulto.

A primeira intervenção foi conduzida pelo CALM Nobre de Carvalho que aproveitou esta oportunidade para rever fatos da história da China e de Macau, local onde prestou serviço. Sobre a obra destacou a leitura interessante e erudita, proporcionando momentos de reflexão que, no seu caso, lhe permitiu relacionar a realidade descrita com aquela vivida.

De seguida, falou o Embaixador António Jorge Mendes, também ele familiarizado com a China pela sua experiência profissional. Começando por uma curta caracterização do período dos anos 20 e 30 deste país, focou a cativante e informativa leitura que constitui a obra, fruto da ampla pesquisa e riqueza dos temas tratados, constituindo-se assim como uma ótima fonte de informação sobre a história da China e da sua realidade atual.

Fechando a apresentação desta obra, falou o seu autor, o Académico Moreira Freire, que além dos agradecimentos ao apoio e edição da obra, fez uma resumida apresentação das fontes onde se inspirou para a realização deste trabalho, destacando a influência dos relatórios do Comandante Ivens Ferraz, dos quais considera a obra tributária.

GAGO COUTINHO - A NAVEGAÇÃO AÉREA E A NAVEGAÇÃO MARÍTIMA. CONTRIBUIÇÃO PARA O SEU ESTUDO

A elaboração da obra com o título «**Gago Coutinho – a Navegação Aérea e a Navegação Marítima. Contribuição para o seu Estudo**» foi da responsabilidade do Académico José Malhão Pereira. A apre-

sentação foi realizada pelo Académico José de Arez Romão e pelo seu autor.

O Professor Arez Romão começou por contextualizar o panorama político e social em que a Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul se realizou, destacando os efeitos que a Primeira Guerra Mundial e a Pandemia da Pneumónica tiveram em Portugal, e como a Travessia se afirmou como um tónico para o espírito nacional.

Quanto ao modo como a obra se debruça sobre o tema, considera que a mesma, através da compilação de vários trabalhos do autor sobre o assunto, foca aquele que é o aspeto menos conhecido e divulgado da Travessia – a Navegação – sendo por isso a sua edição muito oportuna.

Concluindo a apresentação e a sessão, o Académico Malhão Pereira destacou que a obra é não só fruto da sua colaboração nas comemorações do nascimento e morte do Almirante Gago Coutinho, mas também da admiração pessoal por este grande português, admiração essa que o influenciaram de forma indelével, não só na elaboração desta obra, como na sua vida.



Fotos IMAR L Mendes Matias



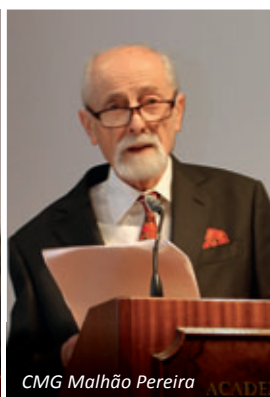
Académico João Freire



CALM Nobre de Carvalho



Embaixador Jorge Mendes



CMG Malhão Pereira



Professor Arez Romão

ENCERRAMENTO DO ANO ACADÉMICO

SESSÃO SOLENE

O ano de 2020 foi repleto em acontecimentos singulares e extraordinários, que em muito impactaram a vida dos cidadãos e das instituições a um nível global. Apesar disso, foram grandes os esforços de muitos para que a atividade se aproximasse, o mais rapidamente possível, da normalidade.

CONDECORAÇÃO

Nesses esforços, a Marinha pôde contar com a sua Academia, que apesar de ter visto 20 das suas sessões canceladas e, como tal, adiadas fruto do contexto pandémico, nem por isso deixou de levar a cabo a sua missão de divulgação do conhecimento do mar e das atividades marítimas através da edição de 6 novas obras, da remodelação das suas instalações e das sessões culturais, que voltaram a realizar-se a partir de setembro.

Assim, no dia 15 de dezembro, a Academia de Marinha (AM) marcou o Encerramento do Ano Académico 2020 com uma sessão solene presidida pelo CEMA/AMN, ALM Mendes Calado. Esta presença, como fez questão de referir o Presidente da AM, ALM Vidal Abreu, garantiu à cerimónia toda a solenidade por ela exigida, premiando assim os esforços de todos os que contribuíram para que a Academia não parasse, e voltando a afirmar todo o apoio dado pelo ALM CEMA/AMN ao setor cultural da Marinha.

A sessão abriu com a cerimónia de imposição da Medalha Militar de Serviços Distintos, Grau Prata, ao SAJ Santos Maia, em reconhecimento do seu esforço abnegado e brioso ao serviço da Marinha e do país, muito contribuindo para que a AM levasse a cabo a sua missão.

CONFERÊNCIA

Seguiu-se uma brilhante reflexão sobre o comportamento dos homens em tempos de pandemia, intitulada «Fugir para longe, depressa e por muito tempo. O comportamento dos Homens acossados pela Peste», da autoria da Académica Maria Helena da Cruz Coelho. Esta comunicação lembrou à audiência que, por muito singulares e extraordinários que sejam os tempos em que vivemos, eles estão longe de ser uma novidade para a Humanidade como um todo.

Focando a sua análise no período medieval, mais concretamente na pandemia de Peste Negra que assolou o «mundo conhecido» do século XIV, a mão segura da Académica serviu de guia à audiência: no início, uma pequena contextualização das origens e propagação da doença, fruto da bactéria *Yersinia Pestis*; depois, a perceção do carácter pandémico e contagiante da doença; seguiu-se a teorização da sua natureza à luz do conhecimento científico e teológico da época; e por fim, como a combater.

A análise da Professora Doutora Maria Helena prosseguiu centrada no *Decameron*, de Boccaccio, que através dos seus quadros apresenta quatro respostas dadas à Peste: a adoção de uma vida casta, alheia ao excesso; a assunção desses excessos, aproveitando ao máximo os prazeres da vida; a procura de um meio termo, mais conectado com o mundo natural; e finalmente a fuga, rápida, para longe e de longa duração, tal como o título da comunicação anunciara.



Fotos SAJ ETC Silva Parracho



Professora Doutora Maria Helena da Cruz Coelho

Finalizando, a conferencista debruçou-se sobre os devastadores efeitos sociais e económicos, fruto da terrível quebra demográfica trazida pela Peste, e as consequentes mutações na ordem das coisas – foi necessário inovar, buscar novos meios de subsistência, o que em Portugal significou, por força da necessidade, ouvir o chamamento do mar e partir à Descoberta.

Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA

“TREINAR O TREINADOR”

COMO PODE O TREINO TORNAR-SE DE CADA UM DE NÓS?

“Failure is simply the opportunity to begin again, this time more intelligently”

Henry Ford

Sexta-feira à tarde, ao largo de Sesimbra. A Equipa de Treino e Avaliação do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (EACITAN) desembarca depois de uma semana de treino intenso da guarnição. Os resultados demonstram uma guarnição empenhada na melhoria do desempenho, na concretização dos objetivos que são propostos e com vontade de manter os níveis de proficiências adquiridos ao longo de todas as séries de treino realizadas. Toda a guarnição se sente cansada, mas profundamente realizada após o final de um intenso período de treino... Mas o que acontece após a equipa do CITAN desembarcar? Quem “agarra” o treino como seu e consegue manter o nível de competências da guarnição depois do navio ser dado como pronto?

COMO MANTER A MAESTRIA ALCANÇADA

Como se costuma dizer nas mais diversas áreas, é importante que cada indivíduo e cada equipa, no seu dia-a-dia, consigam desenvolver a capacidade de funcionar sozinhos depois de concluírem a sua formação e de terminarem a sua fase de treino. É fundamental que cada indivíduo, na sua área de trabalho e de especialização, tenha a autonomia necessária para desempenhar as suas tarefas, para saber quem faz o quê em cada instante na sua equipa, para que, caso necessário, e assim seja identificado, ser capaz de conduzir o treino da equipa e da sua guarnição, no caso de se tratar de um navio o seu local de trabalho. Mas afinal que características deverá ter este indivíduo para conseguir ser o responsável pelo treino da sua equipa? Ao ser responsável por treinar os indivíduos da sua equipa, ele será o seu “treinador”, permitindo dar continuidade ao Plano de Treino executado pelo Departamento de Treino e Avaliação (DTA).

A junção do plano de treino com o treino próprio, desenvolvido por cada navio, permitirá prolongar no tempo as proficiências

técnicas e não-técnicas adquiridas durante as diferentes fases de treino e formação. Esta conjugação permitirá otimizar os desempenhos de todos, melhorar os modelos mentais partilhados da equipa e aumentar a coesão entre os elementos que dela fizeram parte. Mas, para alcançar este retorno positivo do treino desenvolvido, importa que os elementos-chave, de entre todos os que compõem a guarnição, tenham as competências técnicas e as competências não-técnicas que lhes permitam conduzir o treino próprio do navio. E como se pode, na prática, conseguir isto?

No campo do treino e da formação, existem diferentes metodologias que permitem desenvolver as capacidades e as competências para treinar equipas e para dar formação. Tal como existe o curso que habilita qualquer um de nós para dar formação, o Curso de Formação Pedagógica Inicial de Formadores, existe também formação e modelos de desenvolvimento de competências específicos para quem ministra sessões de treino. Um desses modelos, e que tem aplicabilidade nas mais diversas áreas do conhecimento, é o modelo “Treinar o Treinador”. E como funciona este modelo?



DESENVOLVER AS EQUIPAS DESENVOLVENDO QUEM TREINA

O modelo “Treinar o Treinador”, mais do que um modelo desenvolvido em contexto académico, corresponde a uma metodologia de treino direcionada para o desempenho em contexto de trabalho, a importante e fundamental componente da formação *on-the-job* para qualquer organização. De forma resumida, este modelo permite “pegar” nos indivíduos de uma equipa, no local onde habitualmente desempenham as suas funções, treinando-os para melhorar o seu desempenho, enquanto lhes permite desenvolver os conhecimentos e as competências necessárias para treinar outros indivíduos. Mais do que colocar o enfoque da formação nos aspetos técnicos das funções desempenhadas e treinadas, o modelo “Treinar o Treinador” centra-se em aspetos tão fundamentais da relação entre o responsável do treino e a sua equipa treinada, como perceber o propósito do treino, entender como utilizar e potenciar o *feedback* que a equipa treinada está a transmitir e identificar quais as abordagens ao treino que mais se ajustam a cada pessoa.

Aplicar este modelo na realidade de uma organização passa por compreender e aprender a desenvolver um bom esquema de treino, desde a sua fase de preparação e identificação das proficiências a serem desenvolvidas, até à fase de avaliação do treino. Ao longo deste processo, o futuro responsável pelo treino desenvolve dois conjuntos de competências fundamentais para as suas tarefas de “treinar” a sua equipa: competências técnicas, relacionadas com o conteúdo da sessão de treino, e as competências não-técnicas, que concretizam as formas ideais de transmitir os conhecimentos que possui aos indivíduos que está a treinar, de forma a que eles obtenham o melhor retorno da sessão de treino. E como colocar este modelo em prática?

AUTONOMIA E LIDERANÇA NO TREINO PRÓPRIO

Antes de mais, importa refletir qual o objetivo final que se pretende com a implementação do modelo “Treinar o Treinador”. Se é necessário que a equipa treinada se sinta envolvida e que retenha mais facilmente a informação que lhe está a ser transmitida, importa que o responsável pelo treino seja reconhecido como uma autoridade, aspeto fundamental para o sucesso do treino. Por outro lado, não existe efetiva aprendizagem e evolução do desempenho sem que os indivíduos treinados não sejam convidados a participar no treino, dando o seu *feedback*, interiorizando o *feedback* que recebem e fazendo uma autoanálise sobre os resultados das atividades que tenham desenvolvido. É desta forma, tendo estes dois objetivos no horizonte, que se deve planejar a formação e a implementação do modelo “Treinar o Treinador”, enquanto se identificam os indivíduos-chave a quem ele vai ser aplicado.

Recordando o cenário do preâmbulo deste artigo... Depois da EACITAN terminar o plano de treino a bordo do navio e de este ser dado como pronto, é fundamental que indivíduos-chave da guarnição sejam capazes de desenvolver, conduzir e avaliar o treino próprio de que o seu navio necessita para manter os níveis de proficiência adquiridos durante o plano de treino. Por melhor retorno que o plano de treino executado pelo CITAN tenha tido, se o treino não for continuado e integrado naquela que é a realidade diária da guarnição do navio, as proficiências técnicas e não-técnicas irão perder-se e a curva de desempenho começará a cair. É imprescindível que a guarnição sinta o treino como seu, se reveja nas valências que ele pode ter e que compreenda que uma equipa coesa apenas se consegue quando o treino se constituir como um dos alicerces do seu funcionamento e existência. “Treinar o Treinador” é ir mais além:



é conferir autonomia no treino, apostar nas pessoas que se identificam como sendo elementos agregadores da equipa e, acima de tudo, dar retorno e *feedback* às pessoas daquilo que é o seu papel. Uma equipa ou uma guarnição que atinja este nível de consciência, consegue ir mais além e isso é fundamental para uma Esquadra pronta e capacitada para o cumprimento das missões atribuídas, essencial para “contribuir que Portugal use o mar”.

Sandra Campaniço Cavaleiro
1TEN TSN-QUI

Para quem tiver interesse em conhecer em maior profundidade este modelo de formação, sugerem-se as seguintes fontes:

- American Society for Training & Development (2008). *Info-line Train the Trainer Vol. 1: Foundations & Delivery*. Association for Talent Development.
- Black, R. (2017). *Train the Trainer Guide: The Essential Guide for Those Who Wish to Present Workshops and Classes for Adults*. Creatspace Independent Publishing Platform.
- O’Carroll, E. (2012). *Train the Trainer: Unlock your potential as a professional trainer*. Gill Books.

A MESA “NATAL EM BELÉM”

A mesa “Natal em Belém”, foi uma iniciativa concebida inicialmente para a sala de jantar do Palácio de Belém, onde esteve exposta no Natal de 2017. A mesa agrega trabalhos da autoria de crianças hospitalizadas em serviços de pediatria do Serviço Nacional de Saúde português, realizados com imaginação, e criatividade, recorrendo a diversas técnicas.

NASCIMENTO E CONCRETIZAÇÃO DO PROJETO

A “Ceia de Natal” foi concretizada com os pratos tradicionais das diferentes regiões de Portugal continental e ilhas alusivos à quadra natalícia. Sob a coordenação da Equipa Educativa do Centro Hospitalar Universitário de São João, do Porto, os serviços de pediatria do Serviço Nacional de Saúde – as crianças internadas, as suas famílias, os profissionais e os voluntários – reproduziram os alimentos típicos desta quadra com os mais variados materiais.

Para servir esta ceia de Natal, foi produzido e oferecido pela Vista Alegre um serviço de jantar. Desenhado com motivos alusivos ao Natal católico, da autoria de Emília Dias da Costa, o presépio é o grande protagonista. O serviço recebeu a designação de Greccio, local onde, no século XIII, São Francisco de Assis criou o primeiro presépio como hoje é conhecido. Os desenhos da louça do serviço de jantar foram posteriormente pintados pelas crianças internadas, com o apoio das suas famílias, dos profissionais dos serviços de pediatria e dos voluntários.

EDIÇÕES SUBSEQUENTES

No Natal de 2020 a Mesa de Natal chega ao EMGFA, inaugurada em 23 de dezembro pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN), acompanhado dos Chefes Militares ou seus representantes, agora enriquecida com a gastronomia típica de todos os Estados-Membros da União Europeia, para assinalar a Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia no 1º semestre de 2021.

A 7 de janeiro o ex-Diretor da Comissão Cultural de Marinha, CALM Valente dos Santos, teve o ensejo de oferecer um exemplar do livro “Marinheiros da Esperança, na rota de Magalhães e Elcano” ao Secretário de Estado Adjunto e da Saúde (SEAS), Dr. Lacerda Sales. A cerimónia foi presidida pelo ALM CEMGFA, acompanhado pela Secretária de Estado dos Recursos Humanos e Antigos Combatentes (SERHAC), e orientada pela Dr.ª Ana Príncipe, Coordenadora do Projeto, acompanhada por responsáveis de serviços educativos de vários hospitais do país.



O MDN, o CEMGFA e o CEMA, acompanhados pela Dr.ª Ana Príncipe, Coordenadora do Projeto.

MARINHEIROS DA ESPERANÇA

Desde 2017 que a Marinha Portuguesa (ALM CEMA Silva Ribeiro e ALM CEMA Mendes Calado) tem dado o seu alto patrocínio a várias ações elaboradas em diversos Serviços de Pediatria do SNS, através do Projeto “Marinheiros da Esperança”. De entre as várias ações realizadas, realce para a edição em 2017 do livro “Marinheiros da Esperança”, onde através de desenhos realizados em Serviços de Pediatria de todos os Distritos de Portugal se narra a História dos 700 Anos da Marinha Portuguesa. Este primeiro livro tem prefácio do Presidente da República, Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, e do então CEMA.

Na sequência de uma exposição, inaugurada em 20 de setembro de 2019, evocando o quicentenário da partida para a viagem que viria a ser a primeira circum-navegação da Terra, em que estiveram patentes ao público dezenas de desenhos sobre o tema elaborados por crianças e jovens de hospitais de vários países, a Marinha Portuguesa decidiu editar um novo livro, “Marinheiros da Esperança, na rota de Magalhães e Elcano”, alusivo aos 500 Anos da Primeira Circum-navegação da Humanidade. Este livro, inspirado no texto do cronista Pigafetta, é ilustrado com desenhos realizados por crianças e jovens internados em Pediatrias de Hospitais públicos, principalmente de Portugal, Espanha e Itália; está escrito nos 3 idiomas, PRT-ESP-ITA (países de origem de Magalhães, Elcano e Pigafetta) e tem prefácios dos chefes (Almirantes CEMA) das três Marinhas.

A primeira edição em novembro de 2020 contou com o apoio da Estrutura de Missão para as Comemorações de Fernão de Magalhães.

Já foram estabelecidos contactos entre a dinamizadora do projeto, Dr.ª Ana Príncipe, e alguns Hospitais Britânicos, nomeadamente o de Oxford, para uma nova parceria internacional, envolvendo as respetivas pediatrias e celebrando a assinatura do Tratado de Windsor – a mais antiga aliança diplomática entre dois países – e que contará, mais uma vez, com o apoio da Marinha, ao mais alto nível (Almirante CEMA).



Oferta do livro ao Dr. António Lacerda Sales (SEAS) e à Dra. Catarina Sarmento e Castro (SERHAC)

	LOCAL	INAUGURAÇÃO	VISITA VIP
NATAL 2018	Museu Nacional Soares dos Reis	PR – Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa	
NATAL 2019	Palácio das Necessidades (Sala Rainha Maria Pia)	MNE – Prof. Dr. Augusto Santos Silva	MS – Prof.ª Dra. Marta Temido
NATAL 2020	Estado Maior-General das Forças Armadas	MDN – Prof. Dr. João Gomes Cravinho	SEAS – Dr. António Sales

Coordenação da COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA

NOTÍCIAS

SUPERINTENDÊNCIA DAS FINANÇAS 46º ANIVERSÁRIO

No passado dia 18 de setembro comemorou-se o 46º aniversário da Superintendência das Finanças (SF). Apesar dos tempos excepcionais, a data ficou assinalada com uma cerimónia de Imposição de Condecorações, limitada a dez pessoas, presidida pelo Superintendente das Finanças, CALM Alves Domingos, onde foram agraciados cinco militares, com as medalhas de Serviços Distintos (1), Cruz de São Jorge (2) e Comportamento Exemplar (2).

Apesar de singelo, este evento teve um significado redobrado, onde a solenidade da comemoração do aniversário da SF se firmou no “elemento humano”, como centro de gravidade da nossa organização, dando inequívoca expressão ao sentimento sempre presente na ação de comando do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada: “A Marinha somos nós ...!”



Colaboração da SUPERINTENDÊNCIA DAS FINANÇAS



Foto SAU ETC Silva Parracho

ASSOCIAÇÃO DE SUBMARINISTAS

Foto SAU ETC Silva Parracho



A 8 de outubro, um grupo de elementos que integram a comissão instaladora da Associação de Submarinistas foi recebido pelo CEMA, ALM Mendes Calado. Os membros da comissão instaladora tiveram a oportunidade de transmitir ao ALM CEMA quais eram os objetivos da Associação e qual a sua inspiração.

De forma rápida, foram passados em revista os aspetos em que, apesar da sua natureza autónoma e civil, se poderia verificar uma frutífera colaboração com a Marinha. Pela sua parte, o ALM CEMA manifestou apreço pela iniciativa e, tecendo considerações quanto à importância de que a Associação se poderia revestir no futuro, desejou aos elementos da Associação presentes os maiores sucessos na constituição da mesma.



NOVOS CURSOS DE ESPECIALIZAÇÃO EM MANUTENÇÃO DE HELICÓPTEROS



Antecipando a chegada da primeira aeronave modernizada à Esquadilha de Helicópteros (EH), tornou-se necessário dotar os supervisores e os técnicos de manutenção com os conhecimentos necessários para efetuarem o seu trabalho de forma profissional, como só na EH.

Desta forma, encontram-se a decorrer no Centro de Instrução de Helicópteros, localizado na EH, o 1º Curso de Especialização de Sargentos em Manutenção de Helicópteros (CESMH), bem como o 1º Curso de Especialização de Praças em Manutenção de Helicópteros (CEPMH) para a aeronave Lynx Mk95A.

O CESMH encontra-se dividido em seis partes distintas; as primeiras quatro são essencialmente teóricas – conceitos gerais

sobre aeronáutica; características do Lynx Mk95A; diagnóstico e investigação de avarias; e inspeções de voo. Segue-se o *on job training* e, por último, o exame oral final, onde os futuros supervisores de manutenção demonstram já dispor dos necessários conhecimentos.

O CEPMH, naturalmente menos aprofundado que o anterior, encontra-se dividido em três módulos – dois essencialmente teóricos (conceitos genéricos sobre aeronáutica, e conversão ao Lynx Mk95A), seguidos por um de *on job training*, onde os futuros técnicos de manutenção colocam em prática o que aprenderam anteriormente.



Colaboração da ESQUADILHA DE HELICÓPTEROS

SEQUELAS DE UM COMBATE

Quando, na noite de 22 de Novembro de 1795, o capitão Manuel do Nascimento Costa regressou a bordo do seu navio, *S. António Polifemo*, depois de se ter rendido após um combate de 5 horas com a fragata francesa *La Preneuse*, combate descrito e analisado na obra “Batalhas Navais...” do Comandante Saturnino Monteiro, certamente deveria estar bem longe de imaginar os trabalhos que o esperavam para regressar no navio que os franceses não quiseram levar.

Reinava então a bordo grande desordem, especialmente entre os degredados e os soldados, parte deles embriagados e alguns convencidos pelos franceses de que eram livres e donos do navio.

Ao Comandante Nascimento deparavam-se, principalmente, dois problemas, por um lado efectuar a reparação das avarias e, por outro, garantir a manutenção da disciplina por forma a poder navegar com segurança. Para tanto, procurou, juntamente com os oficiais e alguns tripulantes, encontrar qualquer tipo de arma que houvesse escapado ao saque dos franceses, tendo recolhido um jogo de facas de sapateiro que distribuiu pela tripulação organizando duas bordadas; aproveitando o ferro da cinta, mandou confeccionar chuços e catanas que foram igualmente distribuídos entre os elementos de confiança da guarnição.

A posse deste armamento possibilitou que, na noite de 23, fossem postos a ferros 2 degredados que se assumiam como franceses e donos do navio.

Na noite de 24 verificou-se um motim, originado pelo falso alarme de incêndio, motim esse controlado pelos oficiais armados com as facas, os chuços e catanas, o que causou grande estupefacção entre os amotinados.

Na sequência das buscas efectuadas foram encontradas duas espingardas, sendo as respectivas munições feitas com a pólvora ainda existente nalgumas das peças.

Tendo o Comandante conhecimento de uma conjura dos degredados para escaparem para terra e incendiar o navio, na noite de 2 de Dezembro, pelas 04h00, cercou e dominou os amotinados e meteu-os num alojamento sob a cobertura, vigiados por duas sentinelas armadas de duas peças de artilharia com metralha.

Ainda nesse mesmo dia 2 foram postos a ferros 4 degredados, 3 por serem os cabecilhas da conjura e 1 por agressão a uma das sentinelas.

A 4 de Dezembro foram igualmente postos a ferros mais 4 amotinados, 3 por fumarem na cobertura e 1 por se recusar a limpar o que sujara.

A 6 de Dezembro verificou-se nova prisão de um degredado, por ter proferido ameaças, enquanto no dia 8 foram presos mais 2, por agressão às sentinelas.

A 9 de Dezembro, véspera da chegada à Baía, foram presos mais 4 degredados, 3 deles por terem sido quem espalhou o falso alarme de incêndio e um outro por, aquando da permanência a bordo dos franceses, ter expulso da sua cama um marinheiro do navio.



Cmdt. E. Gomes

Fonte: AHU doc. 16172 e seg. Baía CA

Notas

Registe-se, como curiosidade, o diferente destino de cada um dos comandantes. O português, que fora derrotado no combate, foi louvado e promovido, enquanto o francês, apesar de vencedor, foi desobrigado do comando por não ter ficado na posse do navio português. Tal situação é um dos muitos casos em que a sabedoria popular, quando afirma “capitão vencido não é louvado”, demonstra estar errada.

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

CABEÇAS DE PARDAIS... E UM CASO DE DOUTORES!

Umas coisas trazem outras... Na sequência da investigação sobre a explosão da Fragata D. Maria II¹, em 1850, descortinou-se, no jornal *O Patriota* n.º 1986, de 4 de Fevereiro de 1851, um artigo abordando uma *estória* sobre *cabeças de pardais* que não resistimos partilhar com o ilustre leitor.

O autor confessa que a primeira impressão foi tratar-se de uma expressão idiomática, como *pé direito*, *cabeça de turco*, *cabeça de tremço* ou *cabeça de casal* (também, e sobretudo, um termo jurídico)... Mas não, cabeças de pardais é mesmo... cabeças de pardais! E, na realidade, uma rápida pesquisa na *Internet* permitiu encontrar diversas disposições camarárias, de diferentes concelhos portugueses (Arraiolos, Lisboa, Sardoal, Porto Santo, entre outros), desde meados do século XVIII até ao 3º quartel do século XIX, impondo aos proprietários e rendeiros de searas a obrigatoriedade de entregar, uma vez por ano, um número variável de cabeças de pardais (sob pena de multa). Era uma forma de combater as perdas causadas pelos bandos dessas pequenas criaturas.



Autor: STEN TSN-ARQ Paulo Guedes

Ordena o Senado da Camara: Que cada hum dos Lavradores, e Seareiros de todos os Julgados do Termo desta Cidade mate huma duzia de Pardais, e isto desde o primeiro de Janeiro do anno que vem de 1767, até o ultimo de Março do mesmo anno, e as cabeças da dita duzia de Pardais virão entregar ao Escrivão da Camara do mesmo Senado (no decurso do referido tempo) o qual lhe ha de dar bilhete, porque conste lizerão a dita entrega; e o que faltar ao cumprimento do que neste Edital se ordena incorrerá na pena de dois mil réis para a Cidade; e da dita pena serão exccutores os Almotacés, que forem á Correição do Termo; e o Escrivão de cada hum dos referidos Julgados fará affixar este em as partes mais publicas do Julgado, que lhe competir. Lisboa 2 de Dezembro de 1766. Pedro Correa Manoel de Aboim.

Impresso Avulso.

Excerto de disposições camarárias de Lisboa, em 1766 (in <http://www.governodosoutros.ics.ul.pt>)

No caso de entregarem mais do que o estipulado, tinham, inclusivamente, prémios pecuniários! Estas disposições sofreram críticas e contestação² a partir de, pelo menos, 1862, por parte de personalidades mais esclarecidas que alertavam para o facto dos pardais contribuírem significativamente para o combate das pragas de insectos ...

Mas voltemos ao *Patriota* e ao artigo que deu origem a esta *estória*, que se passa a transcrever na íntegra:

Ah! Estamos regalados! Mettam-se lá com os Doutores!

Um doutor que tem uma quinta, foi declarado pela camara municipal de Lisboa incurso na postura que condemna em quatro mil réis quem não apresentar certo numero de cabeças de pardais. E o doutor foi remetido á policia correccional, para alli se lhe aplicar aquella pena.

Outro doutor foi á policia correccional defender o seu colega. A defeza consistiu no seguinte:

“Está em vigor a postura que exige dos lavradores certo numero de cabeças de pardais.

“Mas para ter cabeças de pardais, é preciso mata-los.

“Um pardal não é pássaro que cáia nas costellas. Só a tiro é que se lhe chega.

“As armas de fogo estão prohibidas³.

“Logo a postura não póde cumprir-se.

“Ninguém portanto póde ser condemnado por não matar pardais, em quanto o uso de espingardas não for permitido.”

O juiz absolveu o doutor acusado.

Em conclusão: ontem como hoje, a argúcia (leia-se **manha**, na verdadeira acepção) dos causídicos é de respeito!



Rui Pires de Carvalho

TCOR Med Res

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

Notas

¹ Artigo publicado na Revista da Armada n.º 532.

² Ver: Pe. Macedo, “Os vereadores e os pardais” in *O Bejense*, Ano II, nº 59, p. 3., 08-02-1862, <http://www.fcsh.unl.pt/pragasnosperiodicos/items/show/1567> e S. R. Lima, “CRÓNICA AGRÍCOLA” in *O Vimaranesense*, I Ano, nº 41, p. 4., 19-09-1862 <http://www.fcsh.unl.pt/pragasnosperiodicos/items/show/1545>.

³ Nota do autor: em 1846 tinha rebentado a Revolta da Maria da Fonte e, posteriormente, a Patuleia, motivo que originou disposições sobre a proibição de armas de fogo por privados/populares.

COLECISTITE AGUDA

A palavra colecistite deriva do grego “cholecyst” que significa “vesícula biliar” e “itis” que significa “inflamação”. A maioria das inflamações da vesícula devem-se à presença de cálculos (pedras) que causam obstrução dos canais biliares, impedindo a bilis de ser lançada no intestino, onde ajuda na digestão. Cerca de 10% dos adultos europeus têm estes cálculos na vesícula. Ocorrem habitualmente após os 40 anos de idade e são mais frequentes em mulheres. Os cálculos podem ser de colesterol, de bilirrubina ou mistos. Sabe-se que a maioria são constituídos por colesterol, por isso uma alimentação saudável e com pouco colesterol, e rica em fibras, pode ajudar na prevenção da formação de cálculos biliares.

A vesícula biliar é um órgão anexo do tubo digestivo, em forma de saco, com cerca de 7–10 cm de comprimento. Localiza-se abaixo do lobo direito do fígado e a sua função é armazenar a bilis (suco produzido de forma contínua no fígado). A parede da vesícula biliar é constituída de músculo liso e contrai-se de forma rítmica a partir do início da digestão, principalmente quando os alimentos ingeridos são gordurosos. Saindo da vesícula, a bilis passa nos canais biliares e é lançada no tubo digestivo a nível do duodeno (primeira parte do intestino delgado), onde atua na digestão das gorduras e facilita a absorção do colesterol e vitaminas lipossolúveis. A bilis também permite eliminar do organismo determinados resíduos (principalmente bilirrubina e colesterol em excesso) e subprodutos de medicamentos.

Quando a vesícula biliar está inflamada chama-se a esta condição colecistite. A inflamação pode ser aguda (iniciou há poucas horas) ou crónica (inflamação da vesícula de longa duração).

A colecistite aguda, o que abordaremos neste artigo, deve-se geralmente à obstrução do canal biliar por onde a bilis sai da vesícula: o canal cístico. Esta obstrução é em mais de 90% dos casos de origem litiasica, ou seja, existe um cálculo (pedra) que encrava no canal e não permite que a bilis siga o seu percurso habitual aquando da digestão. A estase da bilis dentro da vesícula favorece e provoca a libertação de enzimas inflamatórias e a mucosa danificada secreta ainda mais líquidos para dentro da vesícula. A distensão que daqui resulta conduz à libertação de ainda mais mediadores inflamatórios, o que piora a lesão da mucosa e resulta em isquemia (fluxo de sangue e oxigénio inadequado para este órgão), perpetuando a inflamação. Esse círculo vicioso, se não for interrompido, pode levar a necrose (morte) e perfuração da parede da vesícula. A estase da bilis também favorece o crescimento bacteriano, podendo desenvolver-se uma infeção.

Quando não existem cálculos a obstruir o canal cístico, a colecistite chama-se acalculosa e pode ter várias causas, entre elas: jejum prolongado, compressão das vias biliares por neoplasias, doentes em estado crítico (por ex., cirurgias extensas, queimaduras, sepsis, choque), imunodeficiências e vasculites (por ex., lúpus eritematoso sistêmico, poliarterite nodosa).

Um doente com a vesícula inflamada apresenta habitualmente dor intensa na parte superior direita do abdómen, semelhante à dor de uma cólica biliar, mas aqui a dor permanece constante por mais de 6h. A dor agrava na inspiração profunda, com o ato de tossir e também à palpação dessa região do abdómen. Náuseas

e vômitos são frequentes, bem como a perda do apetite. A febre surge apenas em cerca de um terço das pessoas com colecistite aguda. Não existe icterícia ou alteração da cor da urina ou fezes, já que nesta doença a bilis produzida no fígado continua a ser encaminhada para o intestino delgado, apenas a bilis dentro da vesícula biliar se encontra impedida de efetuar o seu trajeto habitual. Em idosos, os sintomas da colecistite podem ser vagos, por ex., podem sentir apenas falta de apetite, cansaço ou náuseas/vômitos.

Para diagnosticar esta doença é importante realizar análises sanguíneas (para avaliar parâmetros inflamatórios e função do fígado, vias biliares e pâncreas) e uma ecografia abdominal, já que esta permite identificar o espessamento da parede da vesícula biliar ou mesmo líquido em redor da mesma, bem como identifica a presença e localização dos cálculos, quando presentes. Pode haver necessidade de outros exames de imagem mais complexos para estudar esta doença ou mesmo para excluir outras causas de dor abdominal como a pancreatite aguda, hepatite ou perfuração de úlcera.

O tratamento inicial passa por analgesia, hidratação endovenosa (soro), antibiótico, antieméticos e interrupção da alimentação (jejum para líquidos e sólidos). O tratamento definitivo é a remoção da vesícula biliar (colecistectomia) por cirurgia. A cirurgia deve ser realizada o mais brevemente possível, de preferência nas primeiras 72h da doença, e hoje em dia costuma ser realizada por via laparoscópica (tipo de cirurgia em que os instrumentos entram no abdómen por pequenos orifícios), embora por vezes seja necessário recorrer à cirurgia convencional. Caso o doente apresente risco elevado para ser submetido a uma cirurgia emergente (ex: doentes que tomam medicação anticoagulante ou que estão hemodinamicamente instáveis) a cirurgia pode ser adiada até que o doente apresente condições para cirurgia. Após a colecistectomia não há perdas de função significativas para o doente, a longo prazo.

Complicações da colecistite aguda, quando não tratada, surgem em cerca de 10% dos casos. As mais frequentes são empiema, gangrena ou perfuração da vesícula, peritonite, obstrução das vias biliares mais a jusante da vesícula, pancreatite, fístula colecistoentérica (quando um cálculo grande perfura a parede da vesícula e cria um trajeto para o intestino) e íleo biliar (quando um cálculo passa pela fístula para o intestino delgado e obstrói-o).



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema nº 241

NORTE (N)												
♠	♥	♦	♣									
9	A	R	D									
8	7	10	5									
3	6	5	4									
			3									

OESTE (W)												
♠	♥	♦	♣									
R	9	D	V									
D	8	V	8									
V	5	9										
10	2											

SUL (S)												
♠	♥	♦	♣									
A	R	A	A									
6	4	7	R									
5	3	2	2									
2												

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

GRAU DE DIFICULDADE – FÁCIL POR SER A 4 MÃOS

E-W vuln. Analise atentamente as 4 mãos e encontre a forma como S deve jogar para cumprir o contrato de 3ST, recebendo a saída a R♠?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 241

Numa primeira análise contam-se 8 vazias rápidas, pelo que falta a 9ª para o contrato ser cumprido. Vejamos então qual o desenvolvimento do jogo que irá permitir o cumprimento: S deixa fazer a 1ª vaza e W insiste naturalmente que S pegue; dá 4 voltas em ♣, bailando o seu mão e W será obrigado a baildar 2 ♠, ficando a mão em E; se E atacar ♠ S fará A e R e dará a mão a W em ♠ deixando o sem defesa, pois ao ter que jogar ♠ permitirá que S faça a 9ª vaza nesse naipe, conforme pode verificar; se atacar ♠ fará o R do morto, jogará A e R de ♠ e colocará a mão em W em ♠, que chega à mesma situação de ter de dar as 2 últimas vazias em ♠ para S cumprir o contrato.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 23

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?

"Produces extended discourse and conveys meaning correctly and effectively. Use of structural devices is flexible and elaborate."

SOLUÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR: Level 2 – Reading

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 73

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 73

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

RESERVA

• CMG EMQ Nuno António Cavalheiro Pires Rodrigues • CMG SEP Gilberto Lourenço Rosa Ferreira • CMG MN Luís Manuel Ribeiro • CTEN STC Leonel Rodrigues António • CFR TS Paulo Jorge de Lima Campos • CFR M António Manuel Gonçalves • STEN MN Diogo Gonçalo Ferreira Clara Mota da Silva • SMOR L José Luís Marques Garrido • SMOR L Cesário Manuel Carvalho Guerra • SMOR B Pedro Manuel Barroca Rodrigues • SMOR C Vitorino Augusto Saraiva • SMOR C Francisco José Gonçalves Gavacho • SMOR B José Manuel Tavares Calheiros • SMOR MQ Carlos Manuel Serralheiro Ribeiro da Cruz • SMOR A João Augusto Ferreira Ramos • SMOR A António Joaquim Gil Coelho • SMOR MQ Paulo Jorge Rocha Pereira • SMOR M Carlos Alberto Pereira Gonçalves • SCH FZ Pedro Manuel Madeira Pina • SCH FZ José Luís Engrossa Amândio • SCH R Francisco José Marques dos Reis • SCH R António Manuel Mourão dos Reis • SCH C Emanuel Vítor dos Santos • SCH C António Manuel Seixas Coelho • SCH MQ Vítor Manuel Pereira Freitas • SCH H António Manuel Parreira Chambel • SCH FZ Paulo José Ferro Caldeira • SAJ T António Manuel Lopes Canuto • SAJ FZ António José Dias Lopes • SAJ TF José Pedro Amador • SAJ TF Daniel Aires Gonçalves Marques • SAJ TF José Luís Mendes Ferreira • SAJ FZ António Lopes Alves • SAJ MQ José Luís Carvalho Freitas • 1SAR L Mário Francisco Malato Lourenço • CMOR L Carlos Alberto Mirrado Roque Nicolau • CMOR T Luís António Medeiros dos Reis • CMOR L Luís Filipe Coelho Ferreira • CMOR TFH Hermano Lourenço Marques • CMOR CM Rui Manuel Duarte Lopes • CMOR M Vítor Manuel Rodrigues da Costa • CMOR A Luís Rodrigues de Almeida • CMOR FZ Jorge Paulo Bento Zacarias • CMOR FZ Paulo Alexandre Rodrigues Monteiro Gonçalves • CMOR CRO Alberto Luís Fernandes Teles Marques • CMOR CM Henrique José Moreira de Sousa Lança • CMOR M Agripino dos

Santos Vieira • CMOR T Fernando Carlos Cardoso • CAB CRO António José Lopes de Almeida • CAB CCT Paulo Jorge Coelho Paixão • CAB CCT António Jorge dos Santos Marques • CAB TFD José Manuel Brito do Carmo • CAB TFD José Miguel Rolo Farias • CAB CM Artur Manuel Duarte Rosa • CAB CRO Oscar de Jesus Ramos Amiguiño • CAB M Carlos Manuel Chinangua Pombo • CAB FZ Luís Miguel da Silva Amoroso.

FALECIDOS

• 17250 CMG FZ REF Heitor Prudêncio dos Santos Patrício • 126062 CMG SEG REF Manuel Mateus Sales Grades • 17083 CFR MN REF João Manuel Costa Casqueiro de Sampaio • 22088 CFR M ACT Luís Miguel da Quinta Marcão • 116452 1TEN SG REF Mário da Conceição Baptista • 313253 1TEN OTS REF João da Costa Milheiro • 344153 1TEN OT REF Fernando Nazaré dos Santos • 430156 1TEN M REF José Andrade Romão • 147264 1TEN OT REF José Joviano Guerreiro Gonçalves • 81469 SMOR H REF José Manuel da Silva • 77873 SCH E REF José dos Santos Antunes • 103281 SCH R REF António João Pentieiros Feiteira • 281351 SAJ CM REF Joaquim de Faria Lopes • 338353 SAJ TF REF Alberto da Conceição Teixeira • 384655 SAJ SEG REF José Ambrósio João • 421956 SAJ CE REF António Nunes • 111870 SAJ V REF Manuel Henrique Grilo Mestre • 144971 SAJ A REF Armando de Jesus Cordeiro • 435556 1SAR TF REF Raul Ganhão Brito Palma • 741661 1SAR FZE REF António João Silveira • 273955 1SAR H REF Álvaro Sá Pereira de Carvalho • 941962 2SAR A REF Severino Pinto Caldas • 278365 2SAR FZ REF Mário de Sousa Sabença • 298780 CAB AP REF Francisco Hermínio Tavares Rodrigues • 121383 CAB V REF José Fernando Viegas Leitão • 713461 1MAR FZ REF João António Quitério Tranca • 31001982 SUB CHEFE QPPM APO Domingos dos Santos Rodrigues.



CONCURSO DE FOTOGRAFIA



Operação ALCANTARA
Foto NRP Corte-Real



Pôr do sol em dezembro
Foto SCH Horta Madeira

junto ao ex-Hospital CUF Infante Santo

