

N.º 566 • ANO LI
SETEMBRO / OUTUBRO 2021
MENSAL • € 1,50

Revista da ARMADA

50
ANOS



50 ANOS DE UTILIZAÇÃO DAS CORVETAS

UMA EFEMÉRIDE, UMA HOMENAGEM, UM EXEMPLO

MDN VISITA
ILHA DE LESBOS

NRP ANTÓNIO ENES
BREVE HISTÓRIA DE UMA FOTO

CMG AZEVEDO COUTINHO
1871-1955



ACADEMIA DE MARINHA

Sessão Comemorativa



Oradores:

- Calm EMQ Roque Martins (RM)
- Com MN Bronze Carvalho (BC)
- Cfr FZ Semedo de Matos (SM)

14 OUT

Fita de Tempo	Abertura	Presidente Academia de Marinha	Orador SM	Orador RM	Orador BC	Diretor Revista da Armada	Porto de Honra
17:00	17:05	17:15	17:35	17:55	18:15	18:30	19:00

Na Galeria da Academia de Marinha estarão patentes *roll ups* alusivos à efeméride

SUMÁRIO

- 02** Sessão Comemorativa – 50 Anos Revista da Armada

- 04** Strategia (66)

- 07** Operação INDALO 21.2. NRP *Mondego*

- 08** Exercício AL CÂNTARA 2021. NRP *Corte-Real*

- 09** Patrulhando o Mar Mediterrâneo. NRP *Tridente*

- 10** Escola Naval – 52º Campeonato Mundial Militar de Vela

- 11** Escola Naval – Exercício Troia 2021

- 16** 50 anos de utilização das corvetas. Uma Efeméride, uma Homenagem, um Exemplo

- 22** NRP *António Enes*. 50 Anos

- 23** A criminalidade marítima no Golfo da Guiné. Conclusão

- 29** Guerra no Pacífico. O significado de Midway

- 30** Estórias (73)

- 32** Saúde para Todos (90)

- 33** Quarto de Folga

- 34** Notícias Pessoais / Protocolos

- 35** Concurso de Fotografia

- CC** Naus de Pedra em Lisboa

MINISTRO DA DEFESA NACIONAL VISITA ILHA DE LESBOS

06



12 NRP ANTÓNIO ENES BREVE HISTÓRIA DE UMA FOTOGRAFIA



CMG VÍTOR HUGO DE AZEVEDO COUTINHO (1871-1955)

26



Capa

Cerimónia de batismo seguida do lançamento à água do NRP *António Enes* a 6 de agosto de 1969, nos Estaleiros Navais Bazan, em Cartagena (Espanha).



Revista da ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 566 / Ano LI
Setembro / Outubro 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 M Fernando Manuel Carrondo Dias

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SCH C Luís Fernando Pereira de Oliveira

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

What Colour Is This?
wcit.pt
info@wcit.pt
Tl: +351219267950

Tiragem média mensal:
3700 exemplares

ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR 2021-2030

ANTECEDENTES

Em Portugal, a primeira Estratégia Nacional para o Mar (ENM) foi aprovada em novembro de 2006, sendo válida para o período 2006-2016. Essa estratégia aproveitou, sintetizou e sistematizou o trabalho contido num relatório de 2004 da Comissão Estratégica dos Oceanos, intitulado “O Oceano, um desígnio nacional para o século XXI”. A ENM 2006-2016 procurou valorizar o mar, tendo apostado numa abordagem integrada para a sua governação. Foi um documento importante, mas ainda antes do fim do seu período de validade foi sentida a necessidade da sua atualização.

Dessa forma, em 2013, foi preparada uma nova ENM, a vigorar entre 2013 e 2020. Essa estratégia viria a ser aprovada já em janeiro de 2014, com a particularidade extremamente interessante de ter sido divulgada em versões em língua portuguesa e inglesa. A ENM 2013-2020 procurou criar uma marca distintiva que espelhasse a aproximação dos portugueses ao mar: o “Mar-Portugal”, tendo estabelecido a seguinte visão: “O Mar-Portugal é um desígnio nacional cujo potencial será concretizado pela valorização económica, social e ambiental do oceano e das zonas costeiras para benefício de todos os portugueses”. Um dos principais méritos da ENM 2013-2020 foi o facto de ter incluído um plano de ação, o Plano Mar-Portugal, com programas de ação e projetos concretos, cada um dos quais com metas, indicadores e calendário associados.

Entretanto, com o aproximar do final do período de vigência da ENM 2013-2020, foram encetados os trabalhos de preparação de uma nova estratégia, o que evidencia uma dinâmica de continuidade no planeamento dos assuntos do mar, que é de enaltecer, pois embora o retorno de Portugal ao mar não se resolva apenas com mais documentos, mas sim com mais ação (*i.e.*, pondo em prática as ideias constantes desses documentos), não deixa de ser fundamental dispor de uma estratégia orientadora, de alto-nível, capaz de indicar novos rumos e de estabelecer objetivos mobilizadores.

ENM 2021-2030

A ENM 2021-2030 foi aprovada pelo Conselho de Ministros em 6 de maio deste ano e publicada em Diário da República em 4 de junho.

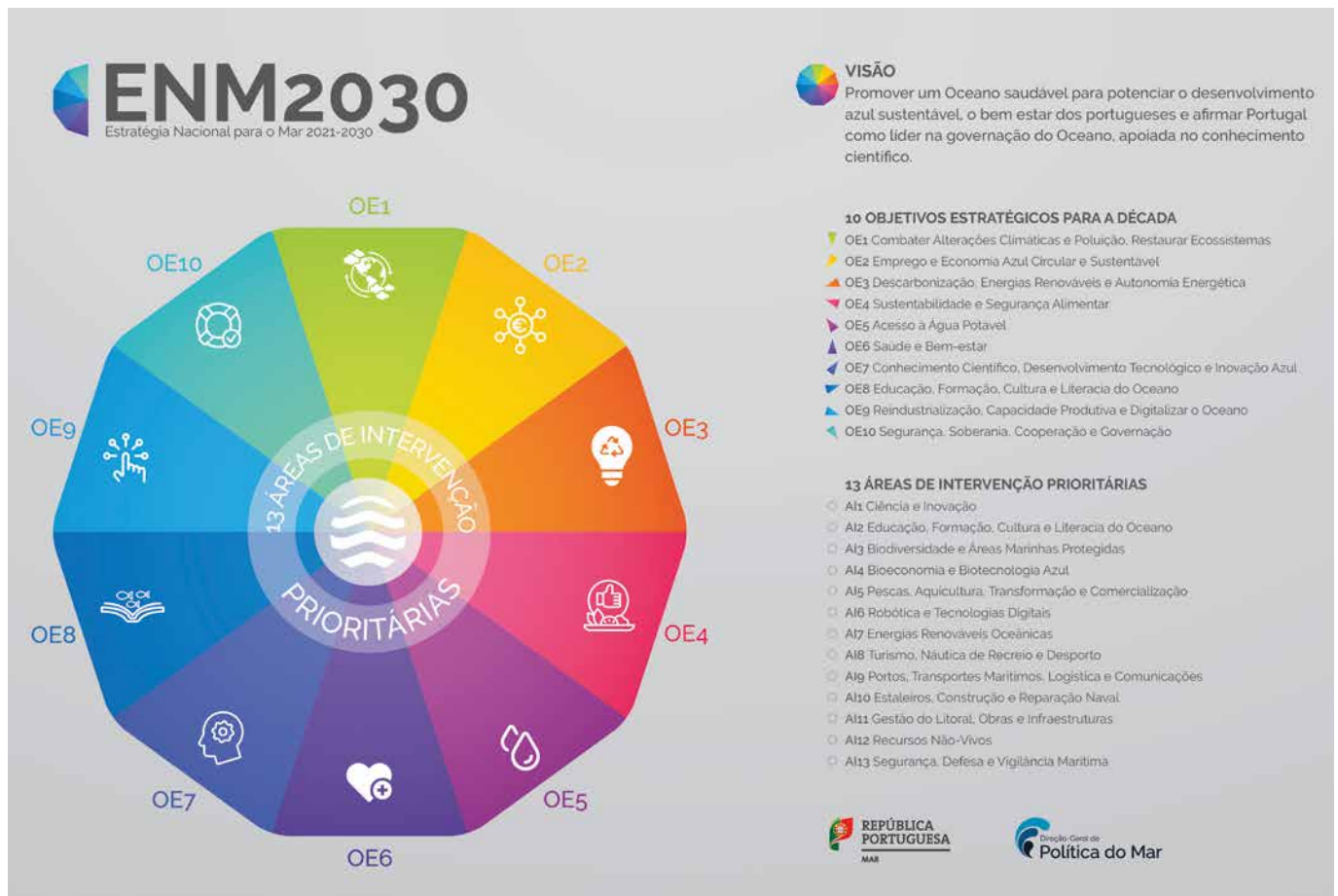
Relativamente ao seu conteúdo, destacam-se os seguintes aspetos:

- **Visão:** A visão desta ENM consiste em “Promover um oceano saudável para potenciar o desenvolvimento azul sustentável, o bem-estar dos portugueses e afirmar Portugal como líder na governação do oceano, apoiada no conhecimento científico”. Neste âmbito, releva-se a intenção de Portugal assumir as vantagens estratégicas decorrentes da sua posição geográfica e da

sua tradição marítima, procurando assumir um papel de liderança ativa na procura de soluções globais para os oceanos, em linha, aliás, com o que tem vindo a acontecer nos últimos anos.

- **Análise SWOT:** Após a formulação da visão, efetua-se uma análise da situação relativa ao mar português, através de uma matriz SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*), que sistematiza as mais significativas potencialidades e vulnerabilidades de âmbito nacional, assim como as principais oportunidades e ameaças externas, para o uso do mar por parte de Portugal.
- **Objetivos Estratégicos:** A partir da análise SWOT são formulados dez Objetivos Estratégicos, especialmente dirigidos para aproveitar as potencialidades e mitigar as vulnerabilidades nacionais nos assuntos do mar, bem como para explorar as oportunidades e evitar as ameaças externas. A sistematização desses Objetivos Estratégicos pelas dimensões *ambiental, geopolítica, social e económica*, além de se revelar bastante adequada, evidencia a extensão e a abrangência desta estratégia, para fazer face aos grandes desafios relacionados com os oceanos.
- **Áreas de Intervenção Prioritárias:** A ENM 2021-2030 identifica 13 Áreas de Intervenção Prioritárias, que representam áreas ou setores ligados ao Mar, no âmbito dos quais se pretendem desenvolver medidas, estímulos e apoios para a consecução dos Objetivos Estratégicos.
- **Metas:** Finalmente, a ENM 2021-2030 elenca 34 metas, que estão alinhadas com os dez Objetivos Estratégicos. Essas metas são estabelecidas para o ano de 2030 e são bastante abrangentes, incluindo, por exemplo, as seguintes:
 - Aumentar o peso da economia do mar nacional no todo da economia portuguesa para 7% do Valor Acrescentado Bruto;
 - Aumentar o emprego na economia azul nacional em 30% e assegurar que a remuneração média correspondente é 8% superior à da média nacional;
 - Reduzir 17% nas emissões de gases com efeito de estufa provocadas por atividades ligadas ao mar e garantir que 100% das embalagens de plástico do mercado nacional são reutilizáveis ou recicláveis;
 - Duplicar o número de praticantes de desportos náuticos e da náutica de recreio;
 - Aumentar em 50% o número de mestres e doutores nas áreas científicas ligadas ao oceano; ou
 - Duplicar o número de *startups* na economia azul, bem como o número de projetos inovadores azuis.

Em complemento da ENM 2021-2030, foi preparado o correspondente Plano de Ação, que foi aprovado em diploma autónomo e será objeto de atualizações periódicas. Esse Plano de Ação inclui 185 medidas concretas, que visam materializar os dez Ob-



jetivos Estratégicos. Sabendo que muitas vezes as estratégias, apesar de corretamente formuladas, falham na sua implementação, a existência deste Plano de Ação será, certamente, um instrumento de apoio fundamental para se alcançarem os resultados desejados.

Além disso, uma das principais novidades da ENM 2021-2030 é o facto de estabelecer pontes entre duas áreas que, tanto a nível europeu, como a nível nacional, são frequentemente tratadas de forma autónoma: os assuntos do mar e os assuntos de segurança e defesa. Efetivamente, na orgânica governamental, existe uma separação entre essas duas áreas – a primeira colocada no âmbito do Ministério do Mar e a segunda no âmbito do Ministério da Defesa Nacional. Naturalmente, isso resulta em diferente documentação estruturante: por um lado, a Estratégia Nacional para o Mar (que tem sido, acima de tudo, uma estratégia para o desenvolvimento sustentável no mar e a partir do mar) e, por outro lado, o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (direcionado para as matérias de segurança e defesa, incluindo nos espaços marítimos). Porém, nesta ENM 2021-2030 verifica-se uma maior presença e uma maior ponderação dos aspetos de segurança e defesa no mar, o que se considera bastante adequado. Vejamos em que é que isso se materializa.

Na análise SWOT, aponta-se como vulnerabilidade nacional a insuficiência de meios para assegurar a proteção dos recursos, sendo que, no quadrante das ameaças, se dá uma grande ênfase às ameaças securitárias, como a confrontação geopolítica, a pesca ilegal, a pirataria, a migração irregular e outros ilícitos marítimos, assim como as ciberameaças em ambiente marítimo.

Naturalmente, isso tem tradução na formulação do 10.º Objetivo Estratégico: “Garantir a segurança, soberania, cooperação e governação” e na identificação da 13.ª Área de Intervenção Prioritária: “Segurança, defesa e vigilância marítima”. Em termos de medidas e de acordo com o projeto de Plano de Ação divul-

gado publicamente, destaca-se a que preconiza a formulação e operacionalização de uma Estratégia Nacional de Segurança Marítima, à semelhança do que já acontece, *inter alia*, nos EUA (desde 2005), em Espanha (desde 2013), na União Europeia (desde 2014), no Reino Unido (desde 2014), em França (desde 2015) e na Polónia (desde 2017). Essa Estratégia Nacional de Segurança Marítima deverá ser devidamente articulada com a própria ENM 2021-2030 e, também, com outros documentos estruturantes, como o Conceito Estratégico de Defesa Nacional, a Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia e a Estratégia Marítima da NATO, entre outros. Além dessa medida, destaca-se ainda, neste âmbito, a que remete para o desenvolvimento de programas de construção de meios navais, tripulados e não-tripulados, para vigilância, inspeção e controlo do mar português. Não obstante, cabe referir que esta estratégia (tal como as antecessoras) não possui um envelope orçamental associado, pelo que a sua implementação dependerá de investimentos públicos e privados que será necessário encontrar / identificar.

Para finalizar, aplaude-se o lançamento deste documento, que é mais um indicador do interesse crescente dos poderes públicos pelos assuntos do mar e que evidencia uma cada vez maior preocupação em abordar as matérias atinentes de forma holística. Neste quadro, saúda-se particularmente o facto de esta estratégia ser, globalmente, *amiga da implementação*, possuindo um Plano de Ação associado, com medidas concretas e acionáveis, o que contribuirá certamente para a sua operacionalização.

MINISTRO DA DEFESA NACIONAL

VISITA ILHA DE LESBOS



O Ministro da Defesa Nacional (MDN), Prof. Dr. João Gomes Cravinho, visitou pela primeira vez a equipa da Polícia Marítima (PM) em missão na ilha de Lesbos, na Grécia, no dia 12 de julho.

Nesta visita o MDN foi acompanhado pela Embaixadora de Portugal naquele país, Dra. Helena Alexandra Paiva, pelo Diretor-geral da Autoridade Marítima e Comandante-geral da Polícia Marítima (DGAM), VALM Coelho Cândido, pelo Diretor-geral de Política de Defesa Nacional, Dr. Paulo Lourenço, pelo Adido de Defesa a exercer funções em Atenas e Roma, COR Hilário Peixeiro, e pelo Assessor Diplomático, Dr. Nuno Gabriel Cabral.

A visita iniciou-se pelo local onde a equipa da Polícia Marítima se encontra sediada, onde decorreu um briefing sobre a missão da PM. Seguiu-se-lhe um momento de confraternização com os elementos da PM destacados em Lesbos.

O programa da visita incluiu ainda a deslocação do MDN: a um dos locais onde opera a viatura de Vigilância Costeira da PM, onde decorreu uma demonstração do funcionamento dos equipamentos; e ao porto de Molivos, onde lhe foi dado a conhecer os meios náuticos que a PM tem na Grécia.

Já a bordo de uma das embarcações da PM, navegou-se até à área de operações; foi assim dada a conhecer ao MDN a forma como as equipas da PM, integradas na missão POSEIDON, operam na zona fronteiriça Grécia-Turquia.



Colaboração da DGAM

MISSÃO POSEIDON – GRÉCIA

A Polícia Marítima iniciou a sua participação na missão POSEIDON em abril de 2014, inicialmente por períodos de alguns meses; porém desde maio de 2017 que o faz ininterruptamente. No desempenho das funções de Guarda Costeira Europeia, a PM tem cooperado no controlo e vigilância das fronteiras marítimas gregas e externas da Europa, no combate ao crime transfronteiriço e na prevenção à migração irregular proveniente da costa ocidental turca com destino à Grécia.

Meios na área de operação:

- Uma equipa constituída por 12 elementos da PM e três militares/militarizados para apoio técnico e manutenção de meios e equipamentos;
- Duas embarcações semirrígidas cabinadas com 17 e 13 metros de comprimento respetivamente;
- Uma viatura de Vigilância Costeira equipada com radar, receptor de Automatic Identification System (AIS), equipamento de visão noturna e comunicações em VHF.

Desde que iniciou a sua participação na missão POSEIDON, a PM resgatou 7.065 pessoas e navegou mais de 12.500 horas, totalizando cerca de 76.000 milhas náuticas. Cumpriu mais de 2.500 missões e identificou cerca de 12.000 embarcações e navios.



OPERAÇÃO INDALO 21.2

NRP MONDEGO

A Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (FRONTEX) é responsável por coordenar várias operações nas fronteiras externas dos Estados-Membros (EM) da União Europeia (UE) e dos países associados do espaço Schengen, sendo uma delas a INDALO, na parte ocidental do Mar Mediterrâneo.



A Marinha Portuguesa colabora frequentemente com a FRONTEX, sendo esta a segunda missão deste tipo de operações, no presente ano, para o NRP *Mondego*. O navio largou no dia 11 de agosto da Base Naval de Lisboa (BNL), com o objetivo de integrar a operação INDALO 21.2,

focada na “zona leste” de Almería, no Sul de Espanha.

Para além das principais funções atribuídas no âmbito da FRONTEX, os meios facultados pelos EM estão igualmente disponíveis para prestar apoio às ações de *Search and Rescue* (SAR) e apoiar as autoridades nacionais e a outras agências da UE.



Embarcação com 17 migrantes irregulares

Durante os 33 dias de missão (regresso à BNL a 12 de setembro), 29 dias foram dedicados à Operação INDALO, perfazendo um total de 290 horas de patrulha na área de operações atribuída.

Para a execução desta missão, o navio contou com um total de 29 elementos embarcados, entre os quais uma equipa de dois mergulhadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores N.º 2 (DMS2). A 13 de agosto, em Almería, foi recebido a

bordo um elemento de ligação da *Guardia Civil*, para apoiar as operações e o contacto com as autoridades espanholas que exercem jurisdição na área de operações.

Entrando e saindo de Almería, cada ação de patrulha e vigilância compreendia entre 10 a 34 horas de navegação, conforme o planeamento semanal aprovado pelo *International Coordination Centre* (ICC) em Madrid.

O Oficial de Ligação Nacional (OLN), presente no ICC, apoiou a missão através da transmissão e receção de informação, da coordenação do empenhamento do NRP *Mondego* ao longo das suas patrulhas e do eventual acionamento dos meios adequados se necessário.

No decurso das patrulhas, foram detetadas duas embarcações utilizadas para migração irregular, que transportavam um total de 20 elementos que esperavam alcançar a costa espanhola. Nos dois casos, o NRP *Mondego* permaneceu junto às embarcações por forma a garantir a sua segurança até à chegada das embarcações da *Guardia Civil* e do Serviço de Salvamento Marítimo Espanhol (SASEMAR), que procederam à sua recolha e entrega às autoridades em terra.

Adicionalmente, foram detetadas cerca de uma dezena de embarcações rápidas não identificadas, suspeitas de estarem a executar atividades ilícitas, e foram reportadas embarcações à deriva que constituíam um perigo à navegação na área. De entre estas últimas, o NRP *Mondego* procedeu à recolha de um bote com motor fora de borda e com diverso material de uso pessoal a bordo, posteriormente entregue às autoridades em Almería.

O NRP *Mondego* navegou um total de 373 horas e percorreu 3682 milhas náuticas durante a missão, contribuindo desse modo para o sucesso do controlo da migração irregular, da gestão de fronteiras e do combate à criminalidade transfronteiriça – os objetivos principais da operação INDALO 21.2.



Colaboração do **COMANDO DO NRP MONDEGO**



FRONTEX | OPERAÇÃO INDALO



Elemento da Guardia Civil embarcado

EXERCÍCIO AL CÂNTARA 2021

NRP CORTE REAL



Fotos ISAR ETI Luís Gomes



O NRP *Corte-Real* largou da Base Naval de Lisboa no passado dia 12 de agosto para uma missão de patrulha dos espaços marítimos sob soberania nacional, tendo realizado, nos dias 13, 14 e 15 de agosto, o exercício *Al Cântara 2021* em conjunto com uma fragata da Marinha do Reino de Marrocos.

O *Al Cântara* é um exercício naval bilateral, anual (ver a referência ao exercício de 2020 na edição 550 da RA), que junta as Marinhas da República Portuguesa e do Reino de Marrocos. O exercício tem como objetivo reforçar os laços de cooperação existentes entre os dois países no âmbito da segurança marítima, incrementando a interoperabilidade e assegurando a solidez de uma ligação de séculos com o nosso vizinho magrebino mais próximo.

Em 2021 o *Al Cântara* decorreu em águas portuguesas, tendo como pano de fundo a Serra da Arrábida e o litoral alentejano. Ao longo de três intensos dias, o NRP *Corte-Real* e o RMN *Allal Ben Abdellah* conduziram diversos exercícios, revezando-se no controlo de diferentes séries táticas. Apesar de relativamente curto, o exercício permitiu abordar todas as áreas das operações navais convencionais, contando com exercícios de luta antissubmarina e de luta de superfície (com simulação de emprego de armas de forma combinada e coordenada), de defesa aérea, assim como de tiro de artilharia naval, não descurando a área da navegação (incluindo manobras e evoluções) e as comunicações (morse luminoso, bandeiras, fonia).

O Reino de Marrocos, enquanto nação parceira da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO), no seio do programa Diálogo para o Mediterrâneo, acompanha, em grande

medida, a doutrina naval e os procedimentos táticos da Aliança Atlântica. Tal ficou bem patente no decorrer deste exercício, onde o RMN *Allal Ben Abdellah* demonstrou capacidade e proficiência tática em linha com os normais padrões exigidos a uma unidade naval da Aliança Atlântica.

O *Al Cântara 2021* terminou com o NRP *Corte-Real* e o RMN *Allal Ben Abdellah* a prestar honras militares recíprocas em sinal da excelente cooperação, parceria e amizade existente entre a Marinha Portuguesa e a Marinha Real de Marrocos, bem patente na forma como decorreu este exercício.



Colaboração do COMANDO DO NRP CORTE REAL



PATRULHANDO O MAR MEDITERRÂNEO

NRP TRIDENTE



EUNAVFOR MED
operation **IRINI**



O NRP *Tridente* participou na Operação *Sea Guardian* da NATO e na Operação *Irini* da União Europeia, contribuindo para o sucesso das mesmas, ao potenciar patrulhas de forma discreta sem alterar o padrão de vida no local.

À largada para a missão, a 15 de junho, o navio e os seus 33 militares tiveram a honra e o privilégio de receber o Ministro da Defesa Nacional, Prof Dr. João Cravinho, acompanhado pelo Comandante Naval, VALM Silvestre Correia e pelo Comandante da Esquadilha de Subsuperfície e CTG 443.10, CMG Farinha Alves. Dirigindo-se ao Comandante do navio e respetiva guarnição, o MDN reconheceu a capacidade submarina portuguesa, destacando a sua "capacidade de recolha de informações única".

No decorrer da missão, para efeitos de manutenção da plataforma e de apoio logístico, foram visitados os portos de Cartagena (Espanha), Cagliari (Ilha da Sardenha – Itália) e Souda (Ilha de Creta – Grécia). Regressou à Base Naval de Lisboa a 20 de agosto, após 67 dias de missão, 5.000 milhas náuticas percorridas e mais de 1200 horas de navegação, 1150 das quais efetuadas em imersão.

No Mediterrâneo foram recolhidos dados de mais de 7000 contatos, 1900 dos quais de interesse para a NATO e União Europeia. No que respeita à Operação *Sea Guardian*, o NRP *Tridente* esteve em apoio direto ao Comando de Submarinos da NATO (COM-SUBNATO), com o objetivo de garantir a segurança marítima no Mediterrâneo, assegurando a liberdade de navegação e fazendo o conhecimento situacional; o submarino realizou a recolha de

informações, a análise dos padrões de comportamento na área e efetuou o controlo do espaço marítimo, com enfoque nas atividades de tráfico de estupefacientes, armas e pessoas, vigilância do tráfego marítimo e poluição marinha.

Paralelamente, o NRP *Tridente* participou na Operação *Irini*, tendo como principal missão a realização de inspeções a navios a navegar em alto mar que se deslocassem de/e para a Líbia, suspeitos de transportarem armas; como missão secundária, monitorizou e recolheu informações sobre as exportações ilícitas de petróleo a partir da Líbia, e contribuiu para a rutura de redes de contrabando e tráfico de seres humanos.

"Sabemos quais é que são as tarefas de uma missão e de outra missão. (...) Obviamente dá trabalho, porque para uma missão é só um relatório, para duas missões são dois relatórios. Mas nós fazemos, e fazemos com muito gosto. Temos de ter aqui algum jogo de cintura, alguma ginástica, muita resiliência e muita dedicação", salientou o Comandante do navio, CTEN Ribeiro da Paz.

À chegada, o submarino e sua guarnição foram cerimoniosamente recebidos pelo MDN, acompanhado pelo CEMA, ALM Mendes Calado, pelo Chefe de Estado-Maior do Comando Conjunto para as Operações Militares, TGEN Paulino Serronha, pelo 2º Comandante Naval, CALM Antunes Rodrigues e pelo CTG 443.10. Para além das boas-vindas ao submarino e à sua guarnição, o MDN expressou o seu agrado pela forma como a guarnição do submarino cumpriu a missão com honra e prestígio para Portugal. "O vosso trabalho consolida a inserção de Portugal numa sólida rede de alianças, defende e afirma a credibilidade externa do Estado, e contribui para a promoção da paz e da segurança internacional", afirmou o MDN. O trabalho simultâneo com a NATO e a UE ajudou a que "as duas organizações saibam trabalhar juntas em áreas de interesse convergente".

Colaboração do **COMANDO DO NRP TRIDENTE**



ESCOLA NAVAL

52º CAMPEONATO MUNDIAL MILITAR DE VELA

Portugal foi convidado a participar no 52º Campeonato Mundial Militar de Vela 2021 (52nd World Military Sailing Championship), que se realizou no período de 6 a 12 de junho, em Marín - Espanha, sob a égide do Conselho Internacional do Desporto Militar (CISM). Foi o primeiro evento em 15 meses, i.e., desde o início da crise-pandemia de COVID-19, que envolveu atletas militares.

ABERTURA

As Forças Armadas Portuguesas foram representadas por uma comitiva da Escola Naval (EN), tendo como chefe de Missão o CTEN Pedro Dias, como treinador o 2TEN Pedro Frazão e como atletas os cadetes Francisca Maurício e Gonçalo Branco, ambos do 4º ano.

A prova foi disputada entre 9 países, Portugal, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos América, França, Grécia, Itália, Rússia e Ucrânia. No primeiro dia (06JUN) deu-se a chegada das equipas participantes, o seu registo e as primeiras sessões de treino de vela e ambientação aos pequenos veleiros. No segundo dia (07JUN) houve uma primeira reunião conjunta, seguida pela Cerimónia de Abertura presidida pelo Comte. da Escuela Naval Militar (ENM), Capitán de Navio Ignacio Cuartero Núñez, e pelo Presidente do CISM, COR Hervé Piccirillo; seguiram-se-lhe novos treinos e o jantar oficial.

REGATAS



De 08 a 11JUN teve então lugar a competição desportiva. Foram realizadas 12 provas na classe *Snipe*, com equipas constituídas por 1 elemento masculino e 1 elemento feminino. De salientar que as únicas equipas constituídas exclusivamente por cadetes foram a Portuguesa e a Norte Americana.

Os percursos de cada regata (iguais aos dos Jogos Olímpicos), no estuário da Ria de Pontevedra entre Raxó e Tambo, variavam de acordo com a direção e intensidade do vento (triangulares com ventos mais fortes e numa única direção, mas em dois sentidos – a favor e contra – com ventos mais fracos).

Na classificação final a Itália (Niccolo Bertola/Sveva Carraro) obteve o 1º lugar, seguida das equipas Russa e Ucrainiana; a equipa da casa ficou em 4º lugar. O Troféu de “Fair Play”, votado pelos atletas participantes, foi atribuído à equipa da EN Portuguesa por, durante toda a prova, terem demonstrado elevada dedicação e espírito desportivo com todas as equipas presentes no campeonato. A Cerimónia de Encerramento e de Entrega de Prémios teve lugar no final do dia 11JUN, tendo a Itália levado para casa o Troféu “Juan Sebastian de Elcano”.

AMIZADE

A competição de vela teve como lema “Friendship through Sport”. E de fato, durante o período da prova, existiram alguns momentos de descontração que se revelaram essenciais para a troca de experiências entre equipas, assim como para estreitar laços de camaradagem com militares de outros países, sendo de destacar a proximidade que se criou com os elementos das equipas dos Estados Unidos da América e Espanha.

A experiência de representar Portugal num campeonato mundial, onde nunca antes se tinha participado, foi uma oportunidade única e de grande prestígio para os cadetes que nela participaram e que orgulhosamente representaram a Marinha e Portugal, fazendo jus ao lema da EN “Talant de Bien Faire”.





EXERCÍCIO TROIA 2021

Cumprindo o seu Plano Anual de Atividades Escolares, no período de 1 a 6 de junho, a Escola Naval (EN) realizou um exercício na área da Base Naval de Lisboa (BNL), Mata da Machada e Escola de Fuzileiros, denominado Troia 21, envolvendo um total de 186 cadetes. Este exercício, realizado anualmente, tem por objetivo que os cadetes ponham em prática os conhecimentos adquiridos na formação militar naval, consolidando os conhecimentos adquiridos no âmbito da formação marinheira e do comportamento organizacional, organização e instrução militar, permitindo-lhes, igualmente, desenvolverem e treinarem a capacidade de liderança, sentido de camaradagem, espírito de corpo, coragem física e moral, consolidando, deste modo, qualidades de chefia e de liderança relevantes no desenvolvimento da carreira de um oficial de Marinha.

Atendendo às restrições da situação pandémica, e realçando que no ano de 2020 o exercício Troia não foi realizado, a edição deste ano foi planeada de modo a reduzir as necessidades logísticas, daí que o exercício não tenha sido realizado na habitual área da península de Troia.

No dia 1 de junho, com os cadetes dos 4 anos inseridos numa organização operacional de três companhias, teve início com a projeção com recurso a botes pneumáticos a remos, desde a BNL até à Escola de Fuzileiros, num percurso total de 8 quilómetros.

Nos dias 2 e 3 de junho foram realizados exercícios de patrulha militar, na Mata da Machada, e prática de tiro com espingarda automática G3, na carreira de tiro de Marinha. Simultaneamente foi ministrada formação de socorrismo aos cadetes na vertente de traumas perfurantes por armas de fogo, hemorragias, queimaduras, imobilização de membros, transporte e remoção de feridos. No rio Coia os cadetes realizaram ainda um percurso de 50 metros de natação utilitária.

A tarde de dia 3 de junho e o dia 4 de junho foram reservados para a prática desportiva, com a realização de competições desportivas intercurso, nomeadamente, voleibol, futsal, orientação, rãguebi, natação, tração à corda, duatlo anfibio e prova de 30 minutos de corrida.

Durante o dia 5 de junho realizou-se o exercício simulado de ajuda humanitária, designado *Humanitarian Aid Exercise (Humanaidex)*, exercício com duração de 10 horas, realizado dentro

do perímetro da Escola de Fuzileiros, onde os alunos se organizaram por forma a implementarem uma estrutura funcional composta por uma equipa de coordenação (Posto de Comando), nove equipas de reconhecimento e segurança, cinco equipas de busca e salvamento (com capacidade de executar escoramentos de edifícios, recuperação de infraestruturas, remoção de feridos de planos elevados), três equipas médicas, três equipas técnicas (mecânica, limitação de avarias e eletrónica/telecomunicações), uma equipa de apoio logístico, uma equipa de apoio alimentar e duas equipas de relações públicas. No final da série os cadetes foram retraídos, com recurso a botes a motor, para a Ponta dos Corvos, onde montaram acampamento e pernottaram.

Por fim, no dia 6 de junho, foi executada a marcha militar por cursos, entre a Ponta dos Corvos e a EN, num percurso total de 12 quilómetros, com os cadetes equipados com fato de exercício e arma G3. O 3º Ano, Curso Contra-almirante Manuel Armando Ferraz, ganhou a prova da Marcha Militar, assim como o prémio das competições desportivas intercurso, tendo recebido os respetivos prémios durante o almoço de encerramento do exercício.

O exercício foi enquadrado por cerca de 70 militares, com a colaboração de diversas unidades da Marinha e da Autoridade Marítima, desde logo o Corpo de Fuzileiros, através da Unidade de Meios de Desembarque e da Escola de Fuzileiros, Esquadrilha de Subsuperfície, através do Destacamento de Mergulhadores n.º 2, BNL, Escola de Tecnologias Navais, Direção de Transportes e Capitania do Porto de Lisboa.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**

NRP ANTÓNIO ENES

BREVE HISTÓRIA DE UMA FOTOGRAFIA

Uma imagem vale por mil palavras, por certo que todos concordarão que esta frase, atribuída ao filósofo chinês Confúcio, aplica-se em todo o seu sentido e amplitude à icónica fotografia da *António Enes* galgando as ondas. Sem desprimor para outras fotografias tiradas ao longo da extensa vida do navio, será aquela por certo uma das mais marcantes, não fosse ela a fotografia de “primeira página” a ilustrar as comemorações do seu meio século de vida. Com este artigo pretende-se dar a conhecer as circunstâncias envolventes à fotografia, tirada há mais de dez anos, mas principalmente mostrar o apreço e agradecimento ao seu autor, que gentilmente cedeu a sua utilização por parte da Marinha.

O ACIDENTE NO CABO CARVOEIRO

Pelo título introdutório se deixa antever o local da fotografia, nas águas de Peniche ao Sul do Cabo Carvoeiro. Decorria o mês de fevereiro de 2010 e, talvez por infortúnio, ocorreram então, separados por cinco dias¹, dois acidentes marítimos na área de jurisdição da Capitania do Porto de Peniche, levando ao empenhamento do NRP *António Enes*, em missão de busca e salvamento. No final do dia 18 foi recebido um alerta de falta de notícia de uma embarcação de pesca, que não regressou conforme previsto ao Porto de Peniche no final da faina de pesca. Iniciou-se então uma operação SAR, sendo inicialmente empenhados na área de busca, o salva-vidas *Vigilante* da Estação Salva-vidas de Peniche e um helicóptero EH-101 da Força Aérea, aos quais se juntou durante a madrugada do dia 19 a “*António Enes*”. Após obtidas mais informações e recolhidos diversos indícios logo ao raiar do dia 19, confirmou-se o que o que mais se temia – o naufrágio da embarcação de pesca e o desaparecimento dos seus quatro tripulantes.

A operação SAR continuou, assim, numa área de busca definida entre Peniche e a Ericeira. Nos dias seguintes as condições meteorológicas e do mar agravavam-se progressivamente, com vento forte e mar alteroso. Na madrugada do dia 23, um novo alerta – queda de uma pessoa do Cabo Carvoeiro. Três jovens estudantes vão observar o mar na Lage dos Pargos² por volta das duas da manhã, são apanhados por uma onda e um deles cai ao mar. Nova operação SAR é iniciada de imediato, sendo empregues todos os meios disponíveis. As condições são bastantes adversas – vento forte, vagas alterosas fustigam toda a península de Peniche. No local, perante o breu da noite, apenas se vislumbram as luzes da equipa de grande ângulo dos Bombeiros Voluntários de Peniche que, como “homens aranha”, percorrem a falésia no meio da surriada, suspensos por uma “teia”. Mesmo ali lado, os faróis de navegação da *António Enes* e, por cima, o farol de busca do helicóptero; estão todos a fazer um trabalho difícil, mas sem dúvida que quem está a ser mais fustigado é o navio e a sua guarnição.



Com os primeiros alvares, consegue-se observar o “tratamento” que o mar está a dar à *António Enes*, que continua a fazer as pernadas do plano de busca entre o porto de Peniche e o Cabo Carvoeiro sobre um mar alteroso. O caturrar do navio e a surriada são uma constante; da gente que está do lado de terra – população, jornalistas e entidades oficiais³ – não restam dúvidas sobre o tormento que o navio e a sua guarnição estão a passar, fixando neles os olhos cada vez que o navio dá mais “um salto”. A espaços é audível um estrondo rouco – é a proa, desamparada, que se deixa cair sobre a vaga seguinte. Um desse “saltos” faz saltar uma das boiás sinalizadoras da popa do navio – a *António Enes* a esconder-se por detrás das vagas, da surriada e de uma nuvem de fumo vermelho, pareciam efeitos especiais de um filme. Parafraseando o piloto comandante do EH-101 em operação naquela noite, é preciso ser-se um alguém especial para estar ali⁴. Recordo-me de, na altura, ter sido interpelado por uma jornalista sobre as condições para efetuar as buscas, à qual terei retorquido: *“Repare bem como o mar está a tratar o navio de mais de 1000 toneladas que ali está”*.

Esta operação concluir-se-ia na manhã do dia 24, com a recolha do corpo do jovem desaparecido da falésia a cerca de mil metros a leste do local da queda. Durante aquele dia circularam pela *Internet* diversas fotografias das operações de busca. Normalmente nesta situações, as fotografias que merecem maior atenção são as de aeronaves; desta vez a *António Enes*, teve também o seu merecido destaque. Todavia, apenas alguns dias mais tarde tive o privilégio de visualizar, quase em primeira mão, a icónica fotografia que foi disponibilizada ao Comando Local da Polícia Marítima de Peniche. O pessoal presente na ocasião ficou sem palavras, ou talvez tenham proferido algumas que aqui não se possam transcrever. Ficou-se também a conhecer o seu autor, o fotógrafo Nelson Vitorino.

A VERSÃO “DO OUTRO LADO”

Eis o relato na primeira pessoa, de bordo do NRP António Enes.

Considerando, em primeira instância, a tarefa atribuída – participar no esforço de busca e salvamento de um jovem que caíra ao mar na vertente sul do Cabo Carvoeiro – e, em segundo lugar, o estado do mar e a sua direção, parecia claro que qualquer contributo válido no esforço de busca passaria por concentrar a nossa ação entre o porto de Peniche e o Cabo Carvoeiro, o mais próximo de terra quanto possível. O Capitão do Porto, que coordenava as ações, concordou com a linha de ação proposta.

Tinha sido interdita a circulação de pessoal no exterior do navio, exceção feita às asas da ponte, sendo que mesmo aí a permanência no exterior era controlada e nem sempre era possível. O mar de sudoeste não dava tréguas, nem havia sinais que estas fossem concedidas a breve trecho; de facto, sem tréguas, iniciámos as buscas em rumos leste e oeste, aguentando o mar uma e outra vez, sucessivamente na alheta de estibordo e depois na amura de bombordo, mantendo uma distância de 500 jardas a terra, sempre com uma máquina avante devagar e a outra parada, que apenas arrancava para ajudar na inversão de rumo no final de cada pernada. Esse era o momento mais crítico do plano de buscas que conduzíamos, pois inevitavelmente o navio ficaria atravessado ao mar. Antes de iniciar cada uma dessas manobras, procurávamos encontrar o espaço entre ondas que permitisse reduzir o tempo de exposição, para não adicionar um violento balanço ao já violento arfar e cabeceio, que muitas vezes resultava em ainda mais violento caturrar.

É impossível ter a plena certeza de qual a onda cavalgada na altura em que foi feita a fotografia; contudo lembro-me de, numa altura de acalmia, passe o óbvio exagero, se ter invertido o rumo



junto ao porto de Peniche e, ao completar a rotação, quase sem safanões laterais adicionais, perceber que se aproximava uma onda pela amura de bombordo. Havia que esperar por ela, como irremediavelmente o navio esperava por todas as restantes, só que esta foi diferente e, à medida que se aproximou do navio, cresceu muito mais do que as outras, até ao momento em que parecia ser a mãe de todas as anteriores que nos tinham castigado... O navio subiu a onda diminuindo a velocidade até ficar suspenso, quase levitando, ao que se seguiu um precipício... Ainda hoje estou convencido que foi esse o momento em que a fotografia foi feita!

Não foi o pior dos momentos que se viveram enquanto se efetuaram as buscas. Houve uma altura em que um vigia avistou uma pessoa na água; o navio aproximou-se para investigar e fazer a recuperação se fosse possível, ou dar indicação para que outro meio marítimo a fizesse. Acabou por ser um “falso alarme” - era uma antiga boia de pesca à deriva... Haveria tanto tempo que estava no mar que já tinha limo no topo. Foi uma confusão perfeitamente admissível pois o cor-de-laranja era já um amarelo esbatido, quase cor de pele, e o limo confundia-se com cabelo. A questão é que não havia maneira de confirmar o que seria aquele esperançoso avistamento a não ser aproximar o navio e parar quase por completo a seu lado. Quando tal foi feito, o navio atravessou-se ao vento e ao mar, como seria de esperar, e no momento em que o vigia gritava: “NÃO É!”, o navio foi atingido por três ondas sucessivas no costado. Não recordo ter sentido o balanço. O estrondo daquelas três “chapadas” de água sobrepôs-se a qualquer desvio da vertical do lugar que o navio possa ter sofrido.

Recebemos, mais tarde, a fotografia por intermédio do Capitão do Porto, que tinha sido contactado pelo seu autor, o Sr. Nélsón Vitorino. O próprio fotógrafo fez-nos chegar um DVD com a fotografia na capa, contendo todas as fotografias que tinha feito à *António Enes*, não só naquela ação, mas também numa outra ação de busca e salvamento em que o navio tinha estado envolvido no ano anterior, em 2009, com condições de mar muito mais benévolas.

No verão seguinte, aquando de mais uma comissão na Zona Marítima dos Açores um militar da guarnição viu a fotografia, que já conhecia, num café/bar de Ponta Delgada – o “Cantinho dos Anjos”. Ao primeiro relato do achado, sucedeu-se uma quase romaria àquele lugar... Eu não fui exceção... E ainda bem! Percebeu-se que impressão não tinha sido feita a partir da fotografia original, era uma digitalização duma impressão em que o bordo superior da folha estava rasgado. Curiosamente, estou

convencido que foi essa versão que mais circulou nos primeiros tempos e que se tornou a fotografia conhecida... tal a força da imagem! Mas o que relevou foi, em primeiro lugar, a atribuição dos créditos ao autor da fotografia; houve também que clarificar alguns “pormenores”... é que o navio estava identificado como sendo um outro navio da nossa Marinha e o local como sendo “à saída do porto da Horta”!

Os navios têm alma, alma que lhes é emprestada pela sua guarnição, presente e passada. A alma da *António Enes*, feita de abnegação e vontade de servir, ficou registada naquele fotograma. Muito obrigado sr. Nélsón Vitorino.

O OLHAR POR DETRÁS DA OBJETIVA

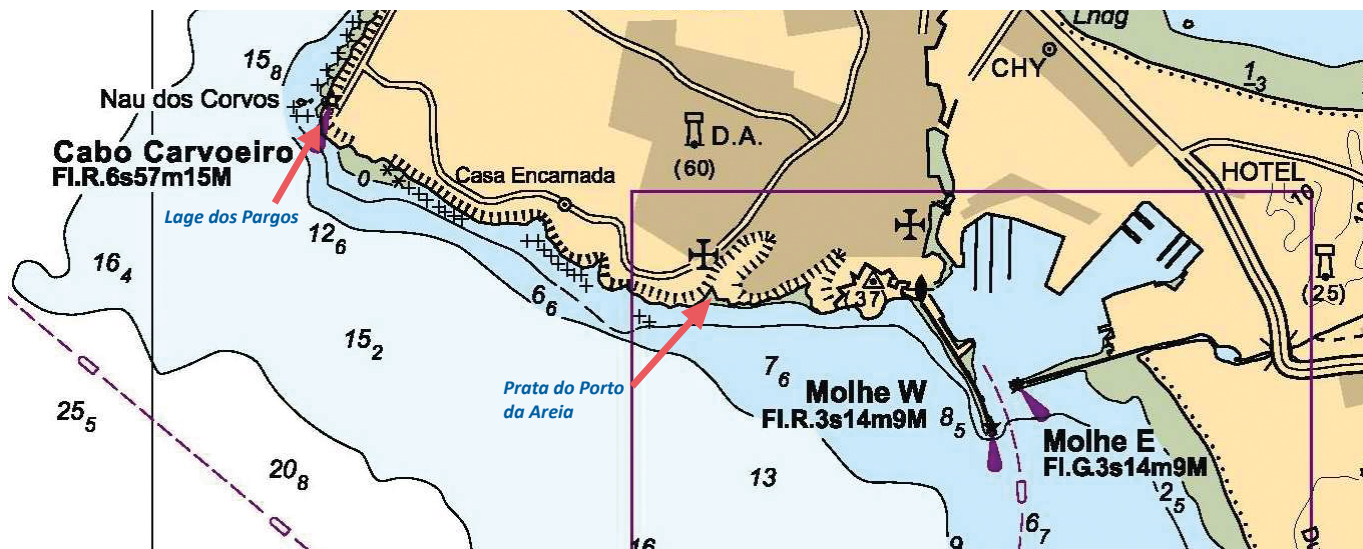
Passados dez anos, a memória dos cinco longos dias em que acompanhei as buscas é bem viva...

Do mar nada percebo, no entanto, pouco depois da notícia ter caído nas redações, rapidamente chego ao Cabo Carvoeiro e cedo percebo que tinha uma árdua tarefa pela frente, a fim de conseguir algumas imagens que pudessem resumir ou transmitir tudo o que ali se passava. Como esperado nestes momentos, tive de tentar trabalhar entre as emoções de gentes que ali afloram a tentar perceber o que realmente se passara, tendo sempre, no plano de fundo, as condições adversas do mar, da temperatura, da humidade e do próprio comportamento da luz no local.

Muita coisa a acontecer ao mesmo tempo, muito por onde fotografar, sem grandes condições, mesmo com todo o apoio e respeito de todos os intervenientes nas buscas que muito me ajudaram; o trabalho apresentou-se permanentemente difícil. A minha atenção ficou inicialmente focada no helicóptero EH-101 da Força Aérea, impossível desviar o olhar da sua magnificência, devido à parte da minha vida ligada à aviação! Isto sem nunca perder o olhar nas buscas apeadas pelas rochas, por parte do Bombeiros de Peniche.

No entanto, num dado momento, avisto do nada, entre as rochas, a *António Enes*, em luta perante um mar que não dava descanso. Como disse anteriormente, do mar nada percebo, mas deu para sentir o castigo a que todos a bordo estavam sujeitos. O meu olhar vidrou a partir desse momento, foi uma busca incessante por imagens com qualidade, mais que não fossem do ponto vista muito técnico.

Durante cinco dias segui literalmente por terra, a pé ou de carro, até onde era possível fotografar – sempre entre o Porto da Areia Sul e o Cabo Carvoeiro – com condições muito difíceis, sempre com o foco na atenção que a *António Enes* e os seus homens mereciam no momento.





A Lage dos Pargos situa-se na zona onde está a rebentar a onda

Foto Carlos Tiago

Nos primeiros dias, embora sempre muito fustigada pelas ondas, a corveta tinha um comportamento muito normal para mim, nos mares de Peniche, mesmo para as condições na altura. Ao terceiro dia, a *António Enes* começa a apresentar para a objetiva, e para o meu olhar, a parte debaixo da proa, ao subir as ondas. Horas passaram e o comportamento era cada vez mais evidente, quando no dia 23 de fevereiro, às 17h29min, junto ao Porto da Areia Sul, num momento bastante calmo comparado com os restantes dias, na sua derradeira volta antes de rumar a sul, a *António Enes* inverte o rumo, sem hesitação. E do nada ergue-se a maior onda, possante, ouve-se o roncar dos motores, como se alguém colocasse o pé no acelerador, com algo para fazer, desse por onde desse.

Nunca pensei que um navio de mais de mil toneladas invertesse rumo tão rapidamente como naquele momento, subindo a onda de frente. Uma massa de água varre por completo todo o convés, quando por fim, num som ensurdecido, que leva a mente a acreditar em coisas que as razões dos olhos não alcançam, emerge da onda, “tal como um submarino emergisse a grande velocidade numa busca por oxigénio”. Foi nesse exato momento que a fotografia foi feita!

Na plateia que junto de mim se juntara a ver todo aquele espetáculo, que nem os melhores efeitos especiais de Hollywood conseguem recriar, alguns assustados e incrédulos proferiram palavras de espanto, e depressa exclamaram em voz gritante, “conseguiu, tu conseguiu!”. Ao perceber o que tinha alcançado, confesso que levei uns momentos em que a emoção superou o pensamento.... Corri para casa, a fim de descarregar as fotos e ver com os meus próprios olhos o que realmente tinha feito, a foto de uma vida, aquela foto!

Nesse momento, disse para comigo mesmo que esta imagem não podia ficar guardada ou ficar a mercê de um pequeno grupo de pessoas. Foi quando a decidi entregar aos seus legítimos guardiões, fazendo jus a todo trabalho e castigo que ali passaram.

Sou grato por ser o autor... Sou grato por ter conseguido esta imagem e por saber que está nas mãos da nossa Marinha e de todas as guarnições da *António Enes*.

A FOTOGRAFIA QUE VALE POR MIL PALAVRAS

Gostaria de mais uma vez, agora passados mais de 10 anos, mostrar o apreço e agradecer ao sr. Nelson Vitorino, por aquela fantástica fotografia e pela gentil e pronta disponibilização da sua obra; por parte da Marinha, um grande bem-haja. Também mais uma vez, reconhecer o empenho e profissionalismo do Comandante e guarnição de 2010, do NRP *António Enes*; por certo mal sabiam que o esforço que estavam a fazer, viria a ser registado daquela forma; a todos, mar chão e ventos de feição.

Com este artigo, para o qual agradeço a inigualável narrativa, pelo próprio punho, do CFR Rafael da Silva e do Sr. Nelson Vitorino, pretendeu-se contar a história envolvente à captura daquele momento e não enunciar as tais mil palavras que a fotografia vale de acordo com o ditado. Isso caberá à sensibilidade e interpretação individual de cada um, e talvez apenas um poeta a possa melhor caracterizar; “*Mostra a possante nau, que move espanto, Vendo que se sustém nas ondas tanto.*”⁵.

Mas sem dúvida que esta fotografia poderá perfeitamente ilustrar um dos lemas da nossa Marinha, *Talant de bien faire* (vontade de bem fazer).



Patrocínio Tomás

CFR

Com a colaboração do CFR Rafael da Silva e do Sr. Nelson Vitorino

Notas

¹ Precisamente entre as datas dos acidentes de Peniche, ocorreu no dia 20 de fevereiro, na Ilha da Madeira, uma das piores tempestades da sua história, com forte precipitação, cheias e enxurradas de lama.

² Lage localizada na face Sul do Cabo Carvoeiro, a meia altura da falésia, cujo o acesso é efetuado por um caminho estreito, acidentado e sinuoso.

³ Intervieram no local as seguintes entidades: Bombeiros Voluntários de Peniche, Força Aérea com helicópteros EH-101, INEM, ANPC com helicópteros Kamov Ka-32, Polícia Judiciária, Serviço Municipal de Proteção Civil de Peniche e os órgãos locais da AMN - Estação Salva-vidas, Polícia Marítima e Capitania.

⁴ Texto integral disponível em <http://merlin37.com/home-1/setecentosanos>, publicado por ocasião da comemoração dos 700 anos da Marinha.

⁵ In Lusíadas, Canto VI – est. 74, episódio “A Tempestade”.

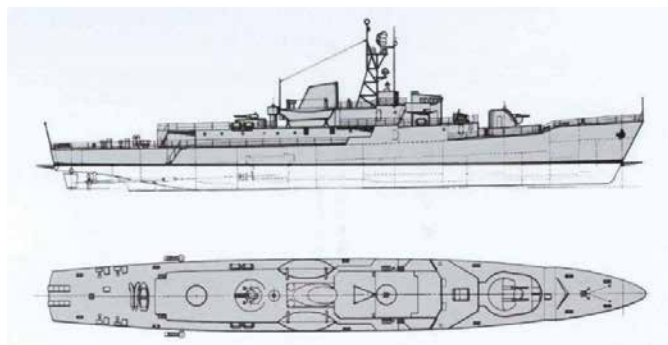
50 ANOS DE UTILIZAÇÃO DAS CORVETAS

UMA EFEMÉRIDE, UMA HOMENAGEM, UM EXEMPLO

INTRODUÇÃO

Os navios construídos no Programa das Corvetas servem a Marinha e o País há 51 anos. O NRP *João Coutinho*¹, o primeiro de uma classe de 10 navios de duas séries, foi aumentado ao efetivo dos navios da Armada em março de 1970, na Base Naval de Kiel, República Federal da Alemanha. No entanto, foi a *António Enes* a primeira a atingir os 50 anos de serviço².

Um navio, construído para uma vida útil de 30 anos, com esta longevidade, a navegar em condições de mar muito adversas como é o caso do Atlântico Norte e em utilização operacional permanente, mantendo as condições de projeto e em segurança, merece reflexão.



Silhueta do navio

Daí a escolha do título: **50 anos de utilização das corvetas: uma efeméride, uma homenagem, um exemplo.**

Uma efeméride, pois um navio navegar 50 anos não é por acaso, e aqui estende-se a análise a todas as corvetas. Significa que o conceito e o projeto básico foram bem pensados e as soluções técnicas encontradas as adequadas, que os navios foram bem construídos e as equipas de fiscalização atentas e profissionais, que houve uma verdadeira escola e um plano de formação credível, que foram conduzidas e operadas por marinheiros competentes, que o treino, o abastecimento e as políticas de manutenção, bem como as consequentes decisões e a respetiva execução ao longo dos anos foi bem conseguida. Em suma, funcionou como uma capacidade.

Uma homenagem ao Contra-almirante Engenheiro Construtor Naval Rogério Silva d'Oliveira (1921-2021), distinto engenheiro, professor e líder, que tive o privilégio de conhecer, acompanhar em diversas situações, onde testemunhei o reconhecimento que lhe era devido na Marinha³, no País e no estrangeiro, e que sendo a alma do projeto, esteve na sua génese e preparou com mestria o processo de decisão que conduziu à aprovação do Programa, isto sem esquecer os homens e mulheres que serviram e servem nas corvetas.

Um exemplo, uma vez que se tratou de um programa à frente do seu tempo, usou conceitos de Ciclo de Vida e de Custo de Ciclo de Vida, incluindo a previsão de modernizações, conceitos que ainda hoje, por vezes, não são seguidos. Foi a base de projetos internacionais também de grande sucesso, como as corvetas da classe *Descubierta* na Marinha Real de Espanha, os avisos A69

da classe *D'Estienne d'Orves* na Marinha Francesa e as corvetas MEKO 140, um projeto do estaleiro alemão Blohm+Voss (B+V) para a Marinha Argentina, e, como é fácil de demonstrar, serviram e continuam a servir a Marinha de acordo com as especificações de construção.

O PROCESSO DE DECISÃO

No livro "A Corveta Portuguesa dos anos 70"⁴, o CALM ECN Rogério d'Oliveira descreve e caracteriza de forma notável o programa de construção das corvetas, sendo o Preâmbulo do projeto um documento que considero um verdadeiro tratado da arte da engenharia naval, em particular na apresentação do projeto preliminar de um navio, "que foi de conceção original da Marinha Portuguesa"⁵.

No início da década de 1960, os navios com capacidade oceânica estavam na sua maioria obsoletos. Uns, sobreviventes do Plano Naval Magalhães Corrêa (década de 30), outros, recebidos já muito usados, de países aliados. Com o eclodir da Guerra do Ultramar, tornou-se premente a renovação da esquadra, o que levou a iniciar-se o programa de substituição dos avisos (navios construídos para o serviço nas então colónias), além da construção de novos submarinos, fragatas, patrulhas e outros meios de ação naval.

Neste sentido, relativamente à substituição dos avisos, foram formulados os requisitos operacionais (RO) e enviados para uma conceituada firma internacional de projeto de navios, que, fazendo a respetiva interpretação, apresentou um conceito de navio de maiores dimensões do que o previsto, com um nível de complexidade também superior ao desejado e com um custo muito acima do orçamento disponível. Desta forma, não foi possível avançar com o projeto, ficando a aguardar outra solução...

De facto, **a formulação de RO é um elemento fundamental** para o desenvolvimento de qualquer projeto, pois além de dever permitir aos projetistas uma interpretação clara para que seja possível apresentar soluções técnicas adequadas à missão, determina e condiciona o custo de Ciclo de Vida, ou seja, o custo de sustentação nos 30 ou 35 anos seguintes. A ligação entre utilizador e projetista tem que ser próxima e em estreita colaboração, o que aconteceu neste caso, com o resultado bem à vista. Por outro lado, e apenas como ilustração, ao tempo da 1ª República, num processo semelhante que levou à construção dos *destroyers* da classe Douro (1913), a discussão acabou num duelo⁶ entre os principais intervenientes. Outros tempos...

Voltando às corvetas, passados alguns anos da primeira tentativa, o então CMG ECN Rogério d'Oliveira, já com créditos firmados no projeto de navios para a Marinha de Comércio nacional e de engenheiro-chefe do programa de construção das fragatas da classe *Almirante Pereira da Silva*, faz uma abordagem completamente diferente à inicial e, um pouco à margem da estrutura, apresenta o embrião do projeto que levou à construção das corvetas, assente em alguns elementos de grande relevância: navios polivalentes e adequados às missões, conceitos de manutenção e de custo unitário e de Ciclo de Vida dentro do orçamento disponível, possibilidade de modernização contínua e de "adapta-

ção aos vários teatros de guerra possíveis de ocorrer, conforto da guarnição, aparelho motor seguro e de baixo custo de manutenção”⁷. Este conceito foi apresentado ao ALM CEMA em fevereiro de 1966, que desde logo aprovou o Programa⁸.

Já numa fase mais avançada, a firma que tinha efetuado a interpretação dos requisitos antes da interrupção do programa de substituição dos avisos, ficou com o “trabalho de pormenorização, sob a direção da Inspeção das Construções Navais”⁹. Por outras palavras: a responsabilidade do projeto era da Marinha.

Faltava ainda uma decisão importante. Onde construir os navios. De acordo com o transmitido pelo CALM Rogério d’Oliveira, “esteve sempre no propósito da Marinha construir-se os navios em estaleiros nacionais, mas a experiência das construções anteriores tinha evidenciado que a capacidade de produzir navios dentro de prazos úteis e preços razoáveis era duvidosa”¹⁰, o que levou o Governo a abrir um concurso limitado de âmbito internacional, tendo sido consultados 3 estaleiros nacionais e 3 estrangeiros.

A decisão foi adjudicar a construção de 2 navios ao estaleiro alemão B+V e 2 navios ao estaleiro do Estado espanhol E. N. Bazan, embora, logo de seguida, tenha sido adjudicada a construção de mais um navio a cada um dos estaleiros¹¹. Foram as seis corvetas da 1ª série.



Corveta António Enes, cerimónia de lançamento ao mar, E. N. Bazan, Cartagena, agosto de 1969 (Foto do espólio do CALM ECN Rogério d’Oliveira/Museu de Marinha)

Lição aprendida. Havendo uma vulnerabilidade no Sistema de Forças e, assim, uma necessidade, os sucessivos atrasos na decisão poderão conduzir mais tarde a decisões apressadas e menos pensadas, condicionadas pelo fator urgência. E a urgência limita o racional da decisão. Em 1966 o abate dos avisos era já inevitável, e as exigências da guerra de África “apressaram” a urgência. Pode afirmar-se que, para a Marinha, os resultados imediatos foram bons, mas também é lícito afirmar que, numa perspetiva de futuro, foi uma decisão sem visão e que fez parar o desenvolvimento da construção naval militar no País. A necessidade e o fator financeiro falaram mais alto.

ORGANIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DO PROGRAMA

A organização e o desenvolvimento do Programa também ficaram condicionados pela decisão (nada pacífica) de não adjudicar a construção a estaleiros nacionais. Por um lado, Portugal estava muito condicionado na aquisição de material de guerra em consequência da política ultramarina, ficando assim limitado nas opções no estrangeiro. Por outro, a nível nacional provocou uma reação muito violenta do estaleiro líder da construção das fragatas da classe *Almirante Pereira da Silva* – a Lisnave – que pertencia

à C.U.F., um influente e poderoso grupo económico português. Escreveram-se, então, cartas ao Chefe do Governo¹². O Ministro da Marinha respondeu. A decisão não foi alterada.

Para permitir a conclusão do projeto básico, efetuou-se uma análise de custo/benefício para a escolha dos motores principais. O princípio da comunalidade logística teve um peso elevado, recaíndo assim a escolha em motores muito semelhantes aos que equipavam as fragatas da classe *Cte João Belo*. Também aqui a escolha foi acertada, pois os resultados foram excelentes e o ciclo de manutenção cumprido sem limitações. O facto da Marinha ter 28 motores do mesmo fabricante, tipo e geração, permitiu erguer capacidades de reparação e de formação inigualáveis ao longo de mais de 50 anos.

Numa lógica de integração e coordenação, além de assegurar a colaboração das Marinhas dos países da construção, foi necessário estabelecer uma delegação da DCN junto do estaleiro em Hamburgo e uma outra em Cartagena e Cádiz, pois, em Espanha, a terceira corveta foi construída num outro estaleiro do mesmo consórcio. A supervisão da construção dos motores foi, também, efetuada na fábrica em França.

Quem já acompanhou a construção de um navio, ou mesmo um processo de reparação no 3º escalão, sabe que é uma tarefa cheia de imponderáveis. Imagine-se a construção de 6 navios, por dois estaleiros diferentes, em locais bastante afastados e sem os meios informáticos e de comunicação de hoje. A este propósito, refere o CALM Rogério d’Oliveira: “foi necessário estabelecer um sistema de informação e de coordenação entre os dois estaleiros e entre as duas delegações, debaixo duma orientação central”. Sem sombra de dúvidas, foi uma realização notável. Foi também um embrião da cooperação internacional, pois todos os estaleiros participantes projetaram e construíram navios baseados neste projeto nacional. As 6 corvetas da 1ª série foram entregues num prazo de quinze meses.



CALM ECN Rogério d’Oliveira, câmara de oficiais, assinatura do ato de recepção da corveta João Coutinho, março de 1970 (Foto do espólio do CALM ECN Rogério d’Oliveira/Museu de Marinha)

Relativamente a estas corvetas importa esclarecer (mais uma vez) que foram navios projetados para todas as missões da Marinha tanto no Ultramar como no Atlântico Norte. No entanto, por força das circunstâncias, foram utilizados sistemas e equipamentos de navios abatidos, depois de reparados, outros adquiridos usados e desatualizados – método utilizado para reduzir o custo inicial e, assim, tornar possível a concretização do projeto, mas sobretudo pelos RO serem menos exigentes, dado que os teatros de operações em que iriam ser utilizados eram compatíveis com essa configuração. Para ultrapassar esta limitação, esteve sempre pensada uma modernização, a concretizar oportunamente, pelo que foram previstas generosas margens de crescimento.



NRP João Coutinho a alta velocidade. Aspetto da configuração original, incluindo a posição do número de amura (principios anos 70) (Foto do espólio do CALM ECN Rogério d'Oliveira/Museu de Marinha)



NRP Oliveira e Carmo, a 4ª corveta da 2ª série, a navegar com a configuração original. Entrou ao serviço em outubro de 1975 (Foto Museu de Marinha)

As corvetas da 2ª série foram navios mais evoluídos tecnicamente e com melhores capacidades operacionais. De um projeto inicial de 9 navios, foram construídos 4. Seguiu-se uma abordagem diferente, uma vez que foram todas construídas no mesmo estaleiro. Acresce que todos os sistemas e equipamentos foram escolhidos e negociados diretamente pela Marinha aos respetivos fabricantes. Para que o estaleiro fosse o único contratante, a Marinha cedeu a posição contratual negociada para os diversos sistemas¹³. Desta forma, foi conseguida a satisfação dos requisitos, bem como o controlo da configuração, a par da qualidade dos sistemas e equipamentos e a comunialidade logística no máximo das possibilidades.

Os resultados estão à vista, os mais de 50 anos de utilização operacional falam por si.

Imponderáveis deve ter havido muitos, bem como situações em que foi preciso decidir no momento. Vamos referir um menos conhecido. O rebentamento de uma bomba perto da *João Coutinho*, em outubro de 1969, ainda no estaleiro em Hamburgo, provocou estragos na zona do gerador de emergência. No entanto, a data da entrega do navio manteve-se. Pouco se sabe sobre este ato de sabotagem perpetrado pela LUAR¹⁴, um dos movimentos opositores ao regime de então. “Tratou-se do primeiro acto de sabotagem contra a máquina de guerra colonial”¹⁵.

Já com os navios em operação, surgiu uma grande possibilidade de desenvolvimento do Programa, que acabou por não se concretizar, pois como reflexo das excelentes qualidades náuticas, fiabilidade e adequação às missões a custo controlado, as plataformas despertaram o interesse de outras Marinhas. Teria sido a 3ª série das corvetas¹⁶, mais concretamente, um projeto desenvolvido para a Marinha Sul Africana, mantendo as dimensões principais, porém melhor armadas – artilharia de 76 mm moderna e mísseis Superfície-Superfície, velocidade máxima superior a 25 nós, com 4 motores principais e hélice de passo controlável, além de se prever serem equipadas com sensores da última geração. Estes navios teriam sido construídos em Portugal¹⁷. Contudo, com as alterações políticas ocorridas em 1974, o negócio não se concretizou.

CICLO DE VIDA (CICLOS OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO)

Desde 1970 as corvetas acumularam aproximadamente, 500.000 horas de navegação, o que equivale a terem navegado cerca de 60 anos e dado 220 voltas ao Mundo. Serviram nos navios quase 200 comandantes e milhares de homens e mulheres, muitos em várias comissões de embarque, que fizeram a Escola das Corvetas.



Caracterização das áreas de operação e portos escalados (com a colaboração do Gabinete de Co

Aconteceram acidentes, a navegar, no porto, no estaleiro, alguns dramáticos com perda de vidas humanas, mas regressaram sempre à base pelos próprios meios, o que, em circunstâncias difíceis, também atesta a qualidade das guarnições e do projeto, quer pela redundância, quer pela estabilidade e resistência em avaria.

Assim, durante os 50 anos de utilização operacional, estiveram na Guerra e em operações de Paz, enfrentaram a Natureza, no Mar e em Terra, como foi o caso nos Açores, aquando do terramoto de 1980, salvaram vidas humanas na busca e salvamento e no controlo dos fluxos migratórios. Para melhor caracterizar o emprego operacional ao longo do Ciclo de Vida útil, procedeu-se à identificação de quatro fases muito distintas:

- África e Timor;
- Configuração original;
- Redução de capacidades combatentes; e
- Início da fase de abate e prolongamento da vida útil.

Depois do aumento ao efetivo e após um período de adaptação e treino no mar¹⁸, na prática, todas as corvetas da 1ª série seguiram

para África, onde algumas permaneceram até à independência dos países lusófonos, ou seja, estiveram 5 anos longe dos pontos de apoio principais e em que as guarnições foram rendidas sucessivamente, em períodos bem definidos. Também aqui estiveram à frente do seu tempo, pois algumas Marinhas de referência têm construído navios capazes de operar por longos períodos fora das bases, rendendo hoje as guarnições de acordo com o mesmo princípio. Três das corvetas da 2ª série foram destacadas para Timor entre 1975 e 76.

Nesta fase, os navios demonstraram cumprir os requisitos: flexibilidade num espectro alargado de missões e elevada fiabilidade nos equipamentos principais, além de um avanço em termos das condições de habitabilidade, como por exemplo, o conforto que o ar condicionado proporciona nos climas tropicais. Em termos de manutenção, os navios eram apoiados nos pontos de apoio em terra na área do respetivo Comando Naval, mas também com uma grande componente de 1º escalão.



comunicação e Divulgação da CCM)

Na área da Base Naval de Lisboa (BNL), antes de decorridos dez anos da entrada ao serviço destes navios, foram construídas infraestruturas de apoio e oficinas transversais a todos os novos programas de então. Hoje, dir-se-ia que foi desenvolvida uma capacidade com todos os elementos DOTMLPFI¹⁹. *Não terá havido um planeamento conjunto Marinha – Arsenal do Alfeite*, mas na prática foram construídas infraestruturas adequadas, destacando-se a doca seca e as oficinas de armamento, comunicações e material eletrónico. As escolas de formação foram melhoradas, criados cursos específicos e produzidos manuais de operação e manutenção, como seja o caso das publicações PTMAQ em língua portuguesa. Além disso, foi produzida doutrina operacional, o que também contribuiu para a elevada disponibilidade dos navios.

Nos anos 80 e 90 do século passado, os navios mantinham a configuração inicial. As 4 corvetas da 2ª série, muitas vezes chamadas de corvetas novas, podiam ser consideradas escoltas oceânicas tipo fragatas ligeiras (*light frigates*), com capacidades anti-submarina e anti-aérea, sendo presença assídua nos exercícios nacionais do tipo CONTEX e PHIBEX, bem como nos de âmbito NATO. Como referido pelo CALM Balcão Reis em 2017, em sessão na Academia de Marinha, as corvetas da 2ª série foram também os navios da transição: “A passagem à tecnologia digital veio permitir automatismos, velocidade na transmissão das informações e apresentação actualizada da situação com grande agilidade, clareza e rapidez...”. Não foi por acaso que um requisito inicial para se ser Comandante das fragatas da classe *Vasco da Gama*, foi o de ter sido Comandante de uma corveta “nova”.

Em termos de manutenção, os dez navios cumpriam com grande rigor o ciclo de manutenção e seguiam uma política de manutenção planeada, com períodos de fabricos cada 24 meses, incluindo uma docagem, em que o recurso à Indústria Privada complementava a capacidade do Arsenal. Foi também nas corvetas que se introduziu, na Marinha, o Sistema de Gestão da Manutenção (SGM).

A entrada ao serviço das fragatas da classe *Vasco da Gama* coincidiu com o início da obsolescência logística de muitos sistemas de armas e sensores das corvetas e com alterações na tipologia das missões, factos que determinaram a redefinição dos requisitos operacionais e, assim, a redução das capacidades combatentes²⁰. As corvetas perdiam os radares de aviso aéreo, a direção de tiro, o equipamento e armamento ASW e deixaram de ter CIC. A guarnição foi reduzida. Ganharam sistemas no âmbito do controlo ambiental, navegação e comunicações.

Nesta fase, caracterizada pela adaptação às novas missões, os orçamentos de operação e manutenção ficavam cada vez mais



Helicóptero Alouette III da Força Aérea Portuguesa no convés de voo da corveta António Enes, Baía de Luanda, 1972 (reprodução da capa dos Anais CMN JUL-SET 1978)



Corvetas João Roby e Afonso Cerqueira fundeadas na Ilha de Ataúro, Timor, dezembro de 1975 (Foto D.R.; in Diário de Notícias, edição online, 4 SET 2018)



Em reabastecimento. NRP S. Gabriel, 2 fragatas e uma corveta (anos 80)

abaixo das necessidades reais e estes navios deixaram de ser prioritários. Pouco tempo depois, na Direção de Navios, foi elaborada uma listagem com a ordenação e previsão do ano de abate em resultado da análise multicritério prévia, esta com parâmetros abrangentes e pragmática.

Entrava-se, assim, na última fase do Ciclo de Vida das corvetas. Não era possível cumprir o Ciclo de Manutenção definido. O atraso nas docagens começava a ser significativo, apesar do intervalo entre docagens ter passado para 36 meses. Por razões diversas, a 1ª corveta a ser abatida²¹ foi a última a entrar ao serviço. Tinha 32 anos de serviço.

Da ordenação para desarmamento e posterior abate, foi elaborado o Plano de Abates, necessariamente alinhado com o Plano de Aumento ao Efetivo de Unidades Navais. A construção dos NPO tinha começado e o contrato indicava que o primeiro navio entraria ao serviço em 2005, prevendo-se um novo navio cada ano, até ao total de 10. Desta forma tomaram-se decisões importantes, nomeadamente quanto às ações de manutenção, tendo em consideração o respetivo último Período Operacional (PO).

A gestão da manutenção no final no Ciclo de Vida não é fácil. A segurança da plataforma é a principal preocupação, a par da redução das intervenções ao indispensável, para controlo dos custos. O abate das corvetas continuava, a entrada ao serviço de novos navios, não. Este facto obrigou, sucessivamente, a “empurrar” o abate de alguns navios até ao limite, mas ainda foi necessário efetuar intervenções de monta em 3 corvetas, incluindo a substituição de

equipamentos vitais. Foi substituída chapa nas obras vivas, os grupos eletrogéneos e radares, entre muitas outras intervenções, mas o risco de, no final das intervenções, a plataforma não satisfazer os padrões de prontidão era elevado. O custo e a duração de ações de manutenção deste tipo é difícil de controlar. Estender o último PO não se afigura ser a melhor solução!...

Tendo em consideração os condicionalismos referidos, a última fase do Ciclo de Vida das corvetas prolonga-se há 20 anos. Esta incerteza tem provocado grandes dificuldades e investimentos fora de tempo. Uma coisa é certa, os navios nunca teriam atingido os 50 anos de atividade operacional se, durante anos, não se tivesse seguido e cumprido uma política de manutenção rígida, muitas vezes em “sobre manutenção”²², por forma a garantir períodos operacionais com elevada disponibilidade e fiabilidade.

Permitam-me uma palavra de reconhecimento e de confiança nas guarnições e em todo o pessoal que garante o cumprimento das missões das corvetas *António Enes* e *João Roby*, as últimas sobreviventes de uma linhagem perfeita.

O EXEMPLO TEM LIMITES

O cumprimento dos 50 anos de vida útil da corveta “António Enes”, em missão na Região Autónoma dos Açores no passado mês de junho, com todo o garbo, é sem dúvida um acontecimento épico que dá credibilidade acrescida à Marinha. Mas também nos deve fazer refletir sobre os programas de aquisição de navios. Os navios do tipo corveta, construídos para uma vida útil de 30 anos, viram os seus períodos operacionais sucessivamente estendidos, pois como verdadeiros cavalos de batalha, continuam a ser necessários para garantir o Dispositivo Naval Padrão.

A substituição de navios não é, por si só, a justificação, mas sim uma resposta a uma necessidade identificada para o desempenho das missões da Marinha, em função das determinações emanadas na documentação de referência e aprovadas na Assembleia da República.

Planear não é difícil. As corvetas entraram ao serviço entre 1970 e 75. A última devia ter sido abatida e devidamente substituída, em tempo, por navios adequados aos requisitos e às missões, ou seja, no limite, em 2010.

O Semanário Expresso, na edição de 9 de novembro de 2002, publicava a seguinte fotografia com uma legenda e título bem sugestivos: **O Fim das Corvetas.**



NRP António Enes, grupos eletrogéneos instalados em 2014 (Foto NRP António Enes)



NRP João Roby em operações de voo com um dos Lynx da Marinha



O FIM DAS CORVETAS. A corveta João Coutinho é uma unidade histórica da Marinha, que continua em missões de fiscalização na costa portuguesa, apesar de já ter ultrapassado o seu limite de idade ao serviço da Marinha. Este é um dos seis navios construídos há 32 anos, segundo um projecto genuinamente português do almirante engenheiro Rogério d'Oliveira. As corvetas e outros navios de navegação oceânica irão ser substituídos, em parte, pelos novos patrulhas oceânicos, dois dos quais vão ser construídos, em breve, no estaleiro de Viana do Castelo. São unidades modernas, mais rápidas, mais apetrechadas em equipamentos modernos e instalações, com uma guarnição de 35 homens, menos de metade da guarnição da corveta. Entretanto, uma acção de fiscalização à comercialização de peixe, esta semana, levou à instauração de 131 processos, três deles por crime, e à apreensão de 5,7 toneladas de pescado.

Passaram-se vinte anos, é certo que, entretanto, foram construídos 2 NPO, depois mais 2. Nos dois últimos o estigma dos atrasos, que ditou o afastamento da construção das corvetas no país na década de 60, foi ultrapassado. Importa, pois, garantir o repouso das corvetas, renovando os meios navais que asseguram, entre outras, a capacidade de fiscalização oceânica.

Sendo uma necessidade justificada e imperiosa, o País deve encontrar recursos, tomando como referência as lições aprendidas com outros programas recentes e não esquecendo os fatores de sucesso do programa das corvetas: uma plataforma, duas configurações; gestão do contrato e do CICLO DE VIDA garantidos pela Marinha (autoridade técnica); formação e treino; atribuição dos recursos financeiros e materiais necessários (rentabilização do investimento efetuado); garantia de integração na Marinha com o conjunto das capacidades, incluindo um Apoio Logístico generoso e custo de Ciclo de Vida como principal elemento de decisão.



A corveta António Enes no plano inclinado, Arsenal do Alfeite, S.A., novembro de 2019

NOTAS FINAIS

Neste artigo procurou-se resumir os factos mais relevantes, fazendo uma análise comparativa dos conceitos e das limitações atuais; mencionei alguns aspetos menos conhecidos e que o próprio CALM Rogério d'Oliveira teve a amabilidade de me contar, complementados por conversas com o CALM ECN Balcão Reis e o Comandante Beça Gil. O primeiro, ao tempo, chefe da Delegação da DCN junto do estaleiro E. N. Bazan em Cartagena, e o segundo, oficial imediato da 1ª guarnição da primeira corveta aumentada ao efetivo.

Para a Marinha, o facto deste programa ter sido um projeto genuinamente português, projetado por um brilhante engenheiro português, operado e mantido por portugueses e adequado às missões da Marinha Portuguesa, deve ser motivo de orgulho.



J. Garcia Belo
CALM EMQ RES

Notas

¹ Passou ao estado de desarmamento para abate em agosto de 2014, tendo sido abatida ao efetivo dos navios de guerra em fevereiro de 2018.

² O navio patrulha "Zaire", o sétimo navio de dez da classe "Cacine", atualmente a operar nas águas de S. Tomé e Príncipe, completará também 50 anos de serviço durante o ano corrente.

³ Logo em 1970, o ALM CEMA, reconhecendo o grande mérito do projeto e da condução do programa, convidou o CALM Rogério D'Oliveira a propor o nome do comandante da primeira corveta.

⁴ d'OLIVEIRA, Contra-almirante Rogério Silva, *A Corveta Portuguesa dos anos 70*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 1999.

⁵ op. cit pp. 48.

⁶ NOBRE, Eduardo, *Duelos & Atentados*, Lisboa, Quimera, 2004, pp. 133-136.

⁷ op. cit. pp. 40.

⁸ Após sancionamento superior, deu-se início ao respetivo desenvolvimento.

⁹ Inspeção das Construções Navais, organismo antecessor da Direcção das Construções Navais (DCN), integrada mais tarde na DGMM, que deu origem à Direcção de Navios em 1994.

¹⁰ d'OLIVEIRA, op. cit, pp. 41.

¹¹ Os encargos com as 2 corvetas, adjudicadas posteriormente, importaram em 245.347 contos (milhares de escudos), aproximadamente 1,2M€ (sem correção monetária).

¹² COELHO, Pedro Jorge, *Salazar e os milionários*, Lisboa, Quetzal, 2009, pp. 184 a 190.

¹³ d'OLIVEIRA, op. cit. pp. 53.

¹⁴ LUAR, Liga de Unidade e Acção Revolucionária; a sua primeira acção aconteceu em 1967.

¹⁵ FERREIRA, Ana Sofia de Matos, *Luta Armada em Portugal (1970-1974)*, Tese de Doutoramento em História, FCSH-UNL, 2015, pp. 174

¹⁶ *Corvette 3rd series Preliminary Design Outline Specification*, Ministério da Marinha, Direcção das Construções Navais, 1972

¹⁷ Esta iniciativa mereceu destaque na edição n.º 6 da RA (março de 1972): "Encontra-se em Lisboa uma missão da República da África do Sul que vem tratar da construção em estaleiros portugueses de corvetas para a Marinha daquele país. (...) a assistência técnica e administrativa ficará a cargo da Direcção de Construções Navais".

¹⁸ A qualidade da formação das primeiras guarnições, bem como a estabilidade do pessoal, foram um dos fatores de sucesso deste programa (Comte. Beça Gil).

¹⁹ DOTMLPFI, acrónimo anglo-saxónico para Doctrine, Organization, Training, Materiel, Leadership and Education, Personnel, e Facilities, doutrina NATO para o planeamento de capacidades.

²⁰ Memória Descritiva 190/MD-811/990166, Descrição da Modificação das corvetas da classe "Baptista de Andrade", Marinha, Direcção de Navios, 1999.

²¹ A corveta "Oliveira e Carmo" passou ao estado de desarmamento em 2002. O abate concretizou-se em 2007. Foi afundada em 2012, ao Sul de Portimão.

²² A política de manutenção planeada era privilegiada em detrimento da manutenção por acompanhamento de condição, na qual os equipamentos só são intervenções após avaliação e indicação que os parâmetros de funcionamento estão alterados.



NRP ANTÓNIO ENES

50 ANOS

O NRP *António Enes*, construído nos estaleiros navais Bazán em San Fernando, Cádiz, Espanha, entrou ao serviço da Marinha em 18 de junho de 1971 herdando o nome de um antigo Ministro da Marinha e do Ultramar. No dia 18 de junho de 2021 celebraram-se, portanto, 50 anos desde que o navio içou a bandeira Portuguesa pela primeira vez.

ENQUADRAMENTO



Ao abrigo do programa de assistência militar dos Estados Unidos da América, nos anos 50 foi possível reforçar a capacidade da esquadra, que passaria a dispor de uma mistura de novos e velhos navios. É neste enquadramento, de uma esquadra com navios de diferentes idades, diferentes desenhos e origens, com os inerentes graves problemas na utilização e na manutenção, que se desenvolve um ambicioso programa naval, constituído por novas fragatas e submarinos, a que se juntaria o programa das corvetas.

Foi mesmo desde logo considerado, em plena fase de conceção, que com o Programa das Corvetas se viria a preencher um grave vazio na heterogénea frota naval. Com a construção das corvetas a Marinha passaria a dispor de um conjunto de navios versáteis, adaptáveis aos diferentes cenários em que o país poderia estar envolvido, quer em ambiente de confronto militar e operações militares, quer em tempo de paz em missões de soberania normais mas diversificadas.

A opção foi desenhar navios com a capacidade de responder a um largo leque de requisitos operacionais – defesa dos territórios ultramarinos, guerra anti-aérea, guerra anti-superfície, e guerra anti-submarina, missões de busca e salvamento e fiscalização da pesca. Um navio polivalente capaz de se manter a um baixo nível de construção, condução e manutenção.

Uma primeira série foi constituída por 6 navios, essencialmente destinados a operar em África, integrados na luta em que Portugal aí esteve empenhado até 1975, substituindo navios de maior porte, como as fragatas, e outros de capacidade mais limitada, como os navios patrulha.

De 1976 até ao presente, efetuou várias missões no âmbito do exercício da soberania de Portugal tais como, busca e salvamento nas áreas marítimas do território nacional, como Portugal Continental, Madeira e 26 missões na Zona Marítima dos Açores. Realizou também várias missões de carácter internacional nomeadamente no âmbito da Northwest Atlantic Fisheries Organization (NAFO) e da North East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC).

Em suma, no total das 160 missões realizadas, o NRP *António Enes* contabilizou cerca de 15 anos com missão atribuída, dos quais 7 anos ininterruptamente a navegar, e percorreu uma distância de cerca de 540.000 milhas náuticas, equivalente a 25 voltas ao mundo.

COMEMORAÇÕES I

À data do cinquentenário o navio encontrava-se em comissão na Região Autónoma dos Açores, por acaso a zona do globo onde o navio terá permanecido mais tempo quando não atracado na Base Naval de Lisboa.

Na semana de 13 a 18 de junho de 2021 realizaram-se um conjunto de atividades com vista a celebrar os 50 anos da corveta. Os objetivos eram também: conseguir a divulgação de uma imagem positiva da Marinha, como instituição centenária; homenagear uma plataforma naval de características excecionais; e agraciar todos os militares que nela serviram e continuam a servir a Marinha e o País.

Para dar visibilidade às celebrações, foi adotada uma política de informação ativa, foi promovido o apoio e acompanhamento dos órgãos de comunicação social durante o decurso das atividades e cerimónias relativas às comemorações dos 50 anos e foi assegurada a respetiva cobertura vídeo e fotográfica.

No dia 13 de junho, foi celebrada uma missa na cidade da Horta, no Faial, no decurso da qual foi evocada a memória dos elementos da guarnição falecidos no acidente ocorrido a 10 de março de 1987 à entrada do porto daquela cidade. Mais tarde foi lançada uma coroa de flores ao mar, em memória desses militares.

COMEMORAÇÕES II

Com os condicionalismos da situação médico-sanitária (COVID-19) então vivida, realizou-se ainda uma Cerimónia Militar em Ponta Delgada, presidida pelo Comandante da Zona Marítima dos Açores, COM Machado da Silva, no decurso da qual o navio foi condecorado com a medalha militar de serviços distintos, grau ouro.

A condecoração demonstra que ao longo dos seus 50 anos de serviço, o NRP *António Enes* tem cumprido, com todo o mérito, um vasto conjunto de tarefas e missões, numa contínua e bem-sucedida adaptação aos desafios colocados pela emergência de novos tipos de riscos e ameaças, contribuindo para que Portugal use o mar. O mar que é o elo de coesão do nosso território e ocupa uma posição central na vida nacional pelo imenso valor que nos confere.

Foi ainda cunhada uma medalha comemorativa, cujo verso se apresenta, com uma distribuição limitada.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ANTÓNIO ENES**

A CRIMINALIDADE MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

TIPOLOGIA ATUAL, AMEAÇAS PREMENTES PARA SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE CONCLUSÃO

Tal como foi desenvolvido na Parte I (ver edição 565 da RA), o Golfo da Guiné (GdG) é, atualmente, uma das mais perigosas e instáveis regiões marítimas do mundo, devido aos crescentes fenómenos de criminalidade marítima, pirataria, pesca ilegal, tráfico estupefacientes, imigração ilegal, tráfico de pessoas, entre outras.

TENDÊNCIAS E PADRÕES

Embora os incidentes ocorridos até 2021 tenham acompanhado progressivamente as ocorrências dos anos anteriores, e se enquadrem no perfil da pirataria da região, há novas tendências que merecem ser analisadas. Algumas dessas dinâmicas são a consolidação de indicadores em evolução nos últimos anos, outras são adaptações às respostas de contra pirataria por parte de atores Estatais, e algumas são mesmo novas manifestações. No total, estas tendências aumentaram significativamente o perfil de ameaça de insegurança no GdG.

Estas são as tendências e padrões para o GdG:

a. Raio de ação

O aumento significativo do raio de ação dos piratas, conduzindo ataques para além das 200 milhas de costa, significa uma notável adaptação destes às respostas de segurança por parte da indústria de navegação e aos agentes de segurança nacionais. Tem-se registado um aumento de ataques no recurso a navios com capacidade de navegação oceânica (alguns capturados), designados de *mother-ship* ou navio-mãe, aumentando significativamente o seu raio de ação, gerando um efeito de surpresa e reduzindo a capacidade de intervenção das autoridades.

b. Dispersão dos ataques

Os números de incidentes em alto mar indiciam claramente uma alteração no padrão de ataques, com um maior afastamento

de costa, motivado em grande parte por um maior progresso no esforço de contra pirataria das autoridades nigerianas em reduzir os ataques nas suas águas. A resiliência e adaptação dos piratas motivará a exploração de áreas menos patrulhadas e monitorizadas na consecução das suas atividades criminosas.

c. Raptos no mar para resgate

O rapto no mar para resgate constitui-se como a atividade criminal mais lucrativa e assenta, sobretudo, no rapto de cidadãos ocidentais e asiáticos (representam 2/3 dos raptados). Esta tendência conheceu um impulso significativo em 2020, demonstrando um novo método de operação para otimizar os seus ganhos financeiros. Existem indicadores de que os sequestros em maior número possam estar ligados ao conhecimento da existência de um teto estabelecido pelas seguradoras para o valor do resgate por tripulante. Assim, os piratas raptam o maior número possível de tripulantes para gerar o máximo “cash” possível de resgate.

d. Variedade de alvos

Inicialmente os ataques piratas incidiam mais sobre grandes navios, tais como petroleiros, cargueiros e navios de apoio *offshore*. Desde 2020 tem-se registado uma maior exposição de navios de pesca a ataques piratas. Esta tendência poderá ser explicada, entre outras razões: por um lado, por o novo paradigma dominante de rapto de tripulantes para resgate se ter agora tornado dominante e, como o alvo é a tripulação, e não o navio ou a carga, todos os tipos de navios são suscetíveis a ataques; por outro lado, os navios

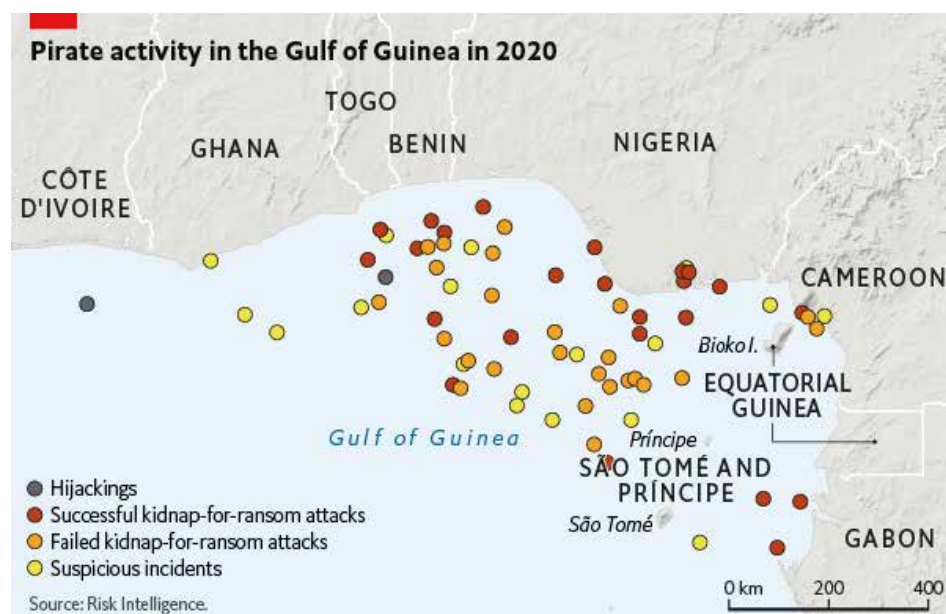
de pesca podem ser alvos mais fáceis de atacar, por serem mais vulneráveis; também é possível que o envolvimento de navios de pesca em atividades ilícitas, nomeadamente a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, os esteja a tornar mais suscetíveis aos ataques de pirataria.

e. Visibilidade reduzida

Os piratas são, atualmente, muito mais discretos nas suas operações, tendo aperfeiçoado táticas mais eficientes sem deixar muitos rastros ou provas. A maioria dos ataques desenvolve-se no arco noturno, quando é mais difícil a deteção atempada por parte das tripulações e consequente ação evasiva.

f. Modelo de negócio

A mudança de paradigma nos ataques piratas, de furtos e roubo para raptos no mar para resgate, tornou-se um modelo





de negócio bastante lucrativo no Golfo, que requer uma rede mais sofisticada para o alimentar. Isso inclui não só negociadores, intermediários, facilitadores e extorsionários, que fazem parte da rede de pirataria, mas também outros atores que atuam com caráter oficial ou profissional, tais como analistas de seguros e riscos, negociadores profissionais e empresas de segurança. Existe, portanto, uma mistura de atores - os piratas e seus associados - em que todos sustentam este modelo de negócio. Existe também um grande sigilo em torno da negociação, do pagamento e da verdadeira identidade dos atores criminosos e legítimos.

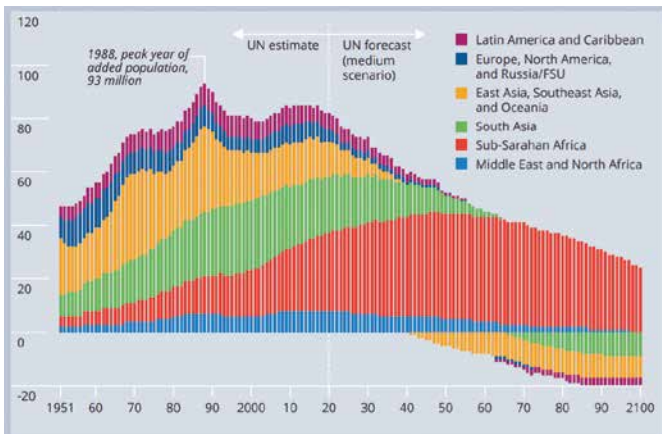
g. Ameaça à segurança energética.

Os ataques de piratas no GdG sempre sinalizaram uma ameaça à segurança energética, já que tradicionalmente eram direcionados para as instalações de petróleo *offshore*, que conheceu o seu auge em 2008, tendo paralisado as exportações de petróleo da Nigéria por meses, com implicações nos preços globais do petróleo. Isso levou a uma série de medidas por parte do governo nigeriano, incluindo a amnistia que levou a uma cessação de ataques contra ativos *offshore* de petróleo e gás. Contudo, o ataque em julho do ano passado ao navio petroleiro *Sendje Berge* marca o ressurgimento de uma ameaça, duradoura, à segurança energética.

AS AMEAÇAS PREMENTES PARA SÃO TOMÉ

As ameaças prementes para STP não estão, de todo, dissociadas dos grandes desafios futuros que se perfilam para a região do GdG. O maior desafio, porventura o mais preocupante, entre outros, é a combinação do crescimento populacional na região com o processo de descarbonização mundial.

Quanto ao crescimento populacional, estima-se que a região concentre 25% da população mundial em 2050. A Nigéria será o 3.º país mais populoso do mundo em 2050.



População mundial: evolução anual por Região (1951-2100)
 Fonte: United Nations Population Division (2021)

No que se refere ao processo de descarbonização global, a previsível redução global do consumo de petróleo afetará significativamente a economia de vários países da região, altamente dependentes da exportação de hidrocarbonetos, designadamente a Nigéria.

Esta combinação, contribuirá significativamente para o aumento de fluxos migratórios e de atividades ilícitas em toda a região do Golfo, onde se encontra STP. A sua localização estratégica em pleno Golfo, neste quadro, coloca o país sob pressão e aumenta o risco sobre os seus espaços marítimos, que já é evidente no presente.

A permeabilidade das suas fronteiras marítimas juntamente com a sua incapacidade de vigilância adequada será cada vez mais explorada por atores externos para praticar ataques à navegação em geral e aos interesses nacionais santomenses.

A pressão crescente sobre os bancos piscícolas do Golfo em geral, motivada também pela crescente escassez alimentar na costa continental, poderá motivar uma maior delapidação dos recursos piscícolas santomenses, privando o país deste recurso precioso de subsistência das suas populações. Não será de negligenciar, num cenário mais pessimista, a ameaça a estâncias turísticas junto a costa, normalmente associadas a turismo de qualidade.

É neste contexto regional que se encontra regionalizado o NRP *Zaire*, há já mais de 3 anos, em missão de fiscalização conjunta e, complementarmente, de capacitação operacional marítima da Guarda Costeira de STP, prestando um relevante serviço ao Estado santomense e, concomitantemente, contribuindo para a segurança marítima no GdG.

EXPANSÃO DA CRIMINALIDADE NO GdG

Até 2012 a criminalidade no GdG estava concentrada na orla marítima, ocorrendo os ataques a navios até 40 milhas da linha de costa, muitas vezes aquando da entrada e ou saída de portos, nas aproximações aos terminais *offshore* e nos fundeadouros. O afastamento das linhas de navegação levou a uma alteração do *modus operandi*¹ dos potenciais atacantes. Entre as novas táticas a que recorreram para aumentar a alcance das suas ações, destaca-se a logística – os navios-mãe (em alternativa embarcações rápidas e com maior autonomia ou com outras em apoio em termos de víveres e combustível) – e a navegação sem referências visuais (perícias de marinheiro de alto-mar). A distância (em média) dos ataques à linha de costa vem aumentando todos os anos – 30 milhas em 2012, 48 milhas em 2018, 62 milhas em 2019 e atingindo as 150 milhas em 2020.



PREVENÇÃO DA CRIMINALIDADE MARÍTIMA

PRIMEIRO PATAMAR DE DEFESAS

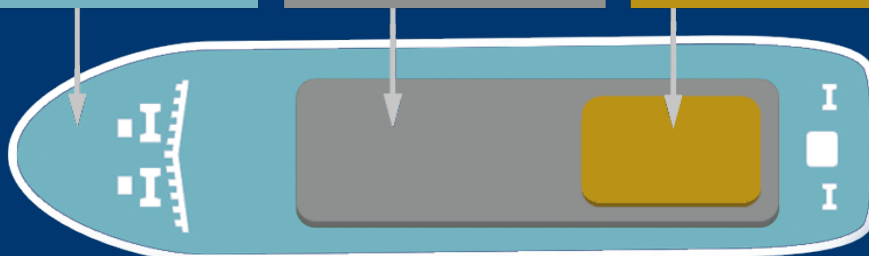
- Boa vigilância²
- Arame farpado desejavelmente eletrificado
- Manobras e alterações de rumo
- Velocidade e bordo livre
- Segurança privada armada (PCASP³)
- Redes arpoadas⁴

SEGUNDO PATAMAR DE DEFESAS

- Portas reforçadas
- Gradeamento
- Sensores de movimento e câmaras CCTV

TERCEIRO PATAMAR DE DEFESAS

- Reforço interior de portas
- Cidadela ou zona de segurança
- Comunicações de emergência



O Golfo da Guiné é atualmente a zona do globo com maior incidência de criminalidade marítima. Algumas companhias proprietárias de navios promoveram a implementação a bordo de três patamares de defesas próprias acima elencados. E alguns estados ribeirinhos implementaram medidas adicionais de vigilância e dissuasão aérea (drones incluídos), marítima (naval incluída) e terrestre (rede de radares incluída).

Porém nem todos os países de bandeira permitem segurança privada armada a bordo (PCASP)⁵ e os países ribeirinhos não aceitam ajuda internacional nas suas águas territoriais. Por exemplo, no caso da Somália, não havia uma Marinha/Guarda Costeira, e o governo central tinha uma capacidade e esfera de ação reduzidas, pelo que foi autorizado todo o tipo de ações por parte da Comunidade Internacional contra os piratas (incluindo a sua detenção e encaminhamento para terceiros países para aí serem julgados). Na Nigéria, pelo contrário, só as suas forças de segurança podem andar armadas nas águas territoriais; logo, todos os navios que necessitem de fundear, a aguardar vez num dos portos congestionado da região, estão vulneráveis, por não poderem ter PCASP a bordo.

E caso as companhias proprietárias optem por ter PCASP a bordo, esse pessoal deverá desembarcar e ser substituído por

seguranças do estado ribeirinho do GdG à entrada das águas territoriais ou, em alternativa, poderá ser solicitada uma escolta à NIMASA⁶ ou à Marinha/Guarda Costeira desse estado ribeirinho.

Os raptos para resgate são, atualmente, a atividade menos perigosa para os criminosos (o tempo de permanência a bordo é reduzido, i.e., aquando da chegada de auxílio já os criminosos se ausentaram há muito) e mais lucrativa⁷. As companhias proprietárias dos navios alvo de ataques preferem pagar rapidamente os resgates⁸, já que, regra geral, os criminosos levam os reféns para locais pantanosos e insalubres nas margens dos sinuosos braços de mar do delta do rio Níger, onde podem adoecer por malária e febre tifóide⁹. Podem também ser alvo de ataques por parte de bandos rivais que, não dispendo de meios para ações no mar, não enjeitam enriquecer ilícitamente através de meras ações em terra.

Em 2021 já estiveram na zona, em patrulha, navios de guerra da Dinamarca, da Itália, da Espanha, do Brasil, de Portugal e dos Estados Unidos. No caso português, foi empenhado o NRP *Setúbal* entre 1 de março e 30 de maio, estando o NRP *Zaire* permanentemente estacionado em São Tomé e Príncipe, tendo também por missão contribuir para a segurança marítima do Golfo da Guiné.



NRP Setúbal fundeado em S. Tomé este ano, com o NRP Zaire de "braço dado"



Paulo Cavaleiro Ângelo

CMG

Coordenador do Comando Naval para a Missão de Fiscalização Conjunta e Capacitação Operacional Marítima da Guarda Costeira de STP

Notas

¹ O *International Maritime Bureau* recomenda atualmente aos navios que se mantenham a mais de 250 milhas da costa da África Ocidental até lhes ser designado um fundeadouro seguro e ou um lugar de atracação num porto ou terminal *offshore*.

² Seguimento de contatos radar e avistamentos, alertando em tempo para aproximações intencionais.

³ Acrónimo anglo-saxónico para Privately Contracted Armed Security Personnel.

⁴ Lançadas à água para "enredar" as hélices das embarcações atacantes. A sua ação poderá ser complementada com jatos de grande caudal de água, para tentar afundar a embarcação atacante na aproximação ao costado do navio

⁵ Regra geral não são permitidas armas de fogo a bordo de navios de pesca / mercantes / lazer / marítimo-turísticos.

⁶ Acrónimo de Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

⁷ O exército nigeriano libertou, em fevereiro deste ano, 14 tripulantes de um navio pesqueiro, que estiveram captivos durante um mês, após o pagamento de 300 mil dólares norte-americanos.

⁸ Estima-se ter totalizado cerca de 4 milhões de dólares em 2020.

⁹ Um marinheiro do Azerbaijão morreu durante um rapto ocorrido em janeiro deste ano. No ano passado morreram, em cativeiro, dois reféns.

CMG VÍTOR HUGO DE AZEVEDO COUTINHO (1871-1955)

ENGENHEIRO-HIDRÓGRAFO, PROFESSOR E MINISTRO NA PRIMEIRA RÉPÚBLICA PARTE I

Quando se completa no presente ano o centésimo quinquagésimo aniversário do seu nascimento, refira-se que o Comandante Vítor Hugo de Azevedo Coutinho foi um oficial muito distinto da Marinha¹; é pouco conhecido, pelo menos na Marinha, e para alguns estudiosos, pelas piores razões – por ter liderado² um Governo efémero na Primeira República (1910-1926).

Porém, a sua ação foi fundamental no que respeita às seguintes medidas de política naval, numa época em que Portugal se debatia com uma profunda instabilidade política, e em simultâneo, com uma crise social, económica e financeira: os 3 submersíveis que completaram a 1.ª Esquadilha de Submarinos Portugueses; a introdução da componente da aviação naval na Marinha Portuguesa; a construção e o lançamento à água do contratorpedeiro *Tâmega* (1924); a realização da primeira travessia aérea do Atlântico Sul; e a encomenda do primeiro navio oceanográfico português – o *Albacora*.

INÍCIO DE CARREIRA

Vítor Hugo de Azevedo Coutinho nasceu a 12 de novembro de 1871, na freguesia de São Lourenço, concelho e distrito de Macau. Filho de um militar do Exército, Manuel de Azevedo Coutinho, e de Leonor Stuart Mendonça, ingressou na Marinha a 5 de novembro de 1888, quando ainda contava 17 anos³. Foi promovido a Aspirante de 1.ª classe em 5 de novembro de 1888, a Aspirante de 2.ª classe a 14 de novembro de 1891 e a GMAR a 28 de maio de 1892. Para tirocínio destes postos, embarcou em diferentes navios: nas corvetas *Vasco da Gama*, *Mindelo* e *Barto-*

lomeu Dias. A sua viagem de instrução foi efetuada a bordo deste último navio.

Prestou serviço a bordo do transporte *África*, da fragata *D. Fernando II* e *Glória*, da canhoneira *Limpopo* e da barca *Cabinda*. A 26 de novembro de 1893, Vítor de Azevedo Coutinho foi promovido a segundo-tenente e aumentado ao Corpo de Oficiais da Armada no mês seguinte, tendo sido nomeado para novas comissões de embarque a bordo da corveta *Vasco da Gama* e, em seguida, do transporte *Índia*. Quando desembarcou, ficou por algum tempo no Corpo de Marinheiros, embarcando, novamente, nesse ano de 1893, na canhoneira *Lagos*, um dos navios da esquadilha de fiscalização da costa portuguesa.

Marinha de Guerra Portuguesa em 1900





A Marinha de Guerra Portuguesa foi um pilar fundamental na “ocupação efetiva” dos territórios em África – nas últimas duas décadas do século XIX⁴ – que viariam a constituir o denominado Terceiro Império Português. Vitor Hugo de Azevedo Coutinho é, precisamente, um dos oficiais da Marinha que, em agosto de 1894, passa a fazer parte do contingente da Divisão Naval da África Oriental. Encontra-se ao serviço, inicialmente, da corveta *Rainha de Portugal*, passando depois para a canhoneira *Rio Lima*, na Estação Naval do Índico, operando ambos os navios a partir do litoral de Moçambique. Nessa comissão de serviço, Azevedo Coutinho, participa na campanha de Lourenço Marques, que se seguiu a um levantamento indígena que ameaçava atacar e destruir o principal centro urbano de Moçambique. Após essa campanha, Vitor de Azevedo Coutinho regressa a Lisboa em 1895.

COMISSÕES DE EMBARQUE

As comissões de embarque constituem a maior fatia do percurso inicial da carreira deste oficial da Marinha, e em boa medida se compreende, desta forma, que volte a embarcar, nos dois anos seguintes (1896-97), na fragata *D. Fernando II e Glória*, na canhoneira *Açor*, na corveta *Duque da Terceira* e nos transportes *Índia e África*.

Quanto às unidades da Marinha em terra, Vitor de Azevedo Coutinho terá uma breve passagem pela Direção de Serviços Marítimos do Arsenal, como ajudante interino. A sua intensa atividade operacional é a principal razão que explica o seu regresso a África, novamente à Estação Naval do Índico.

Na esquadilha de Lourenço Marques, assume o comando da lancha-canhoneira *Lacerda*. Moçambique foi, de facto, um território importante no percurso militar e político de Vitor Hugo de Azevedo Coutinho, aí regressando em vários momentos da sua vida, em diferentes funções e cargos.

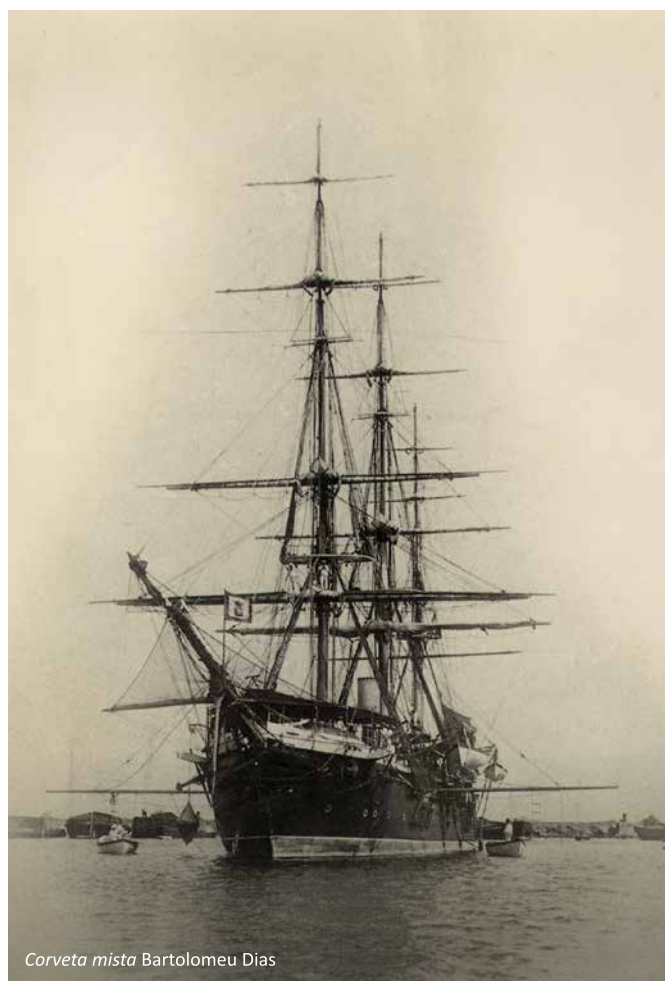
No final do século XIX as terras à volta de Lourenço Marques eram habitadas por vários regulados tsongas, dependentes do reino de Gaza, fundado em 1838-40. Este reino ocupou os territórios no interior do distrito de Inhambane até ao rio Incomati, a norte de Lourenço Marques, fator que esteve na origem de um conflito militar com as forças portuguesas. Por ter participado na Campanha de Gaza, em 1897, Vitor de Azevedo Coutinho recebeu a medalha de prata, “*pela forma como cumpriu sempre o seu dever, embora não tivesse ocasião de se distinguir*”⁵. No ano seguinte (1898), inserido em atividades de âmbito científico e técnico, procedeu ao reconhecimento hidrográfico da bacia do rio *Incomati*. Estes trabalhos de hidrografia, ao permitirem um

conhecimento rigoroso do sul de Moçambique, vão aprofundar a presença de Portugal no território.

Vitor Hugo de Azevedo Coutinho vai retornar à Europa durante esse ano de 1898, e após uma breve passagem pela Direção Geral de Marinha e pela Inspeção dos Serviços Marítimos, embarca no transporte *África*, realizando em seguida uma visita às divisões e estações navais portuguesas em África. Após essa missão, embarca na corveta *Duque da Terceira* em 1899.

PASSAGEM PELA ESCOLA NAVAL

Promovido a 1TEN a 16 de novembro desse ano, apresenta-se uma semana mais tarde na Escola Naval, onde permanecerá nos três anos seguintes. Aí adquire uma sólida formação em Hidrografia e Matemática A 3 de setembro de 1902 assume o comando da canhoneira *Limpopo*. E três semanas mais tarde recebe guia de marcha para o cruzador *D. Amélia*.



Corveta mista Bartolomeu Dias

CARGO GOVERNAMENTAL	PERÍODO DO MANDATO	GOVERNO DA REPÚBLICA	PRESIDENTE DO GOVERNO
Presidente do Governo	12DEZ14 – 25JAN15	8º	Vitor Hugo de Azevedo Coutinho
Ministro da Marinha	12DEZ14 – 25JAN15	8º	Vitor Hugo de Azevedo Coutinho
Ministro da Marinha	29NOV15 – 15MAR16	12º	Afonso Costa
Ministro da Marinha	15MAR16 – 25ABR17	13º	António José de Almeida
Ministro da Marinha	06FEV22 – 30NOV22	35º	António Maria da Silva
Ministro da Marinha	30NOV22 – 07DEZ22	36º	António Maria da Silva
Ministro da Marinha	07DEZ22 – 06JUL23	37º	António Maria da Silva

A 23 de fevereiro de 1904, Vítor Hugo de Azevedo Coutinho é nomeado lente da cadeira de Hidrografia na Escola Naval. Seria o início de uma longa carreira devotada ao ensino e ao estudo da Hidrografia, da Matemática e da Geodesia, que lhe granjeará prestígio junto das instituições académicas e científicas da época. Resultante dessas funções docentes na Escola Naval, publica, em 1906, os “Apontamentos para o Curso Elementar de Hidrografia”, manual que veio a ter grande sucesso entre os estudantes da disciplina.

No ano seguinte edita, com o Comandante Fontoura da Costa, as “Tábuas Náuticas” (1907), um manual de Cálculos Náuticos que passará a ser presença obrigatória a bordo dos navios da Marinha Portuguesa.

Vítor de Azevedo Coutinho exerceu também funções docentes no Liceu Passos Manuel (1906-1910)⁶. Nesses quatro anos, a par da sua intensa atividade como professor, efetua comissões de embarque em dois navios: no rebocador *Bérrio* (1906-1909), e no vapor *Lidador* (1909-1910).

VIDA POLÍTICA

Com a implantação da República é nomeado, em 1910, ajudante de campo e depois secretário particular, a 22 de outubro e a 23 de dezembro, respetivamente, do Ministro da Marinha, Comandante Azevedo Gomes. Nestes cargos, Azevedo Coutinho foi um dos principais impulsionadores da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, organismo passa a efetuar, até 1936, levantamentos hidrográficos, a recolha de dados e estudos da costa portuguesa. A 3 de setembro de 1911 retoma as suas funções de professor da Escola Naval.

A sua carreira de oficial da Marinha vai cruzar-se com uma intensa vida política – será uma das figuras marcantes da sociedade portuguesa durante Primeira República. É nessas circunstâncias que, a 2 de dezembro de 1913, é eleito Presidente da Câmara dos Deputados. Voltará a assumir esse cargo em 1915 (24 de junho a 27 de novembro) e no ano de 1917 (2-7 de dezembro).

MINISTÉRIO DA MARINHA
Majoria General da Armada
1.ª Repartição
2.ª Secção

PORTARIA N.º 654

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, aprovar a lotação para completo estado de armamento do cruzador auxiliar *Gonçalo Zarco* (ex-vapor *Loanda* da Empresa Nacional de Navegação), que passou ao serviço do Estado, a qual faz parte desta portaria que baixa assinada pelo contra-almirante major general da armada.

Pagos do Governo da República, 19 de Abril de 1916.—
O Ministro da Marinha, *Vítor Hugo de Azevedo Coutinho*.

Promovido a CTEN a 13 de julho de 1914, assume no final desse ano as funções de Presidente do Ministério, em acumulação com as de Ministro da Marinha. Fica assim associado a um Governo do Partido Democrático, ao qual presidiu efemeramente, entre 12 de dezembro de 1914 e 25 de janeiro de 1915, num período muito conturbado politicamente, dominado pelo posicionamento de Portugal na Grande Guerra.

Apoiante indefetível de Afonso Costa – uma das personalidades mais marcantes, na chefia política partidária da Primeira República – Vítor de Azevedo Coutinho surge também como uma das figuras

de destaque do Partido Democrático, sendo nessas circunstâncias que é eleito deputado por Moçambique (1911-1915) e por Lisboa (1915-1917) e senador por Viana do Castelo (1922).

CARGO NA CÂMARA DE DEPUTADOS	PERÍODO DO MANDATO
Deputado por Moçambique	1911 – 1915
Presidente da Câmara	02DEZ13 – 12DEZ14
Deputado por Lisboa	1915 – 1917
Presidente da Câmara	24JUN15 – 27NOV15
Presidente da Câmara	02DEZ17 – 09DEZ17



Submarino Espadarte da 1ª Esquadilha na doca seca da Ribeira das Naus



Carlos Manuel Baptista Valentim
CTEN TSN-HIS

Notas

¹ A biografia de Vítor Hugo de Azevedo Coutinho tem sido objeto de algumas sínteses, nomeadamente em revistas, obras coletivas e entradas de dicionários. PRIOR, Gabriel, “Capitão-de-Mar-e-Guerra Vítor Hugo de Azevedo Coutinho”, Revista Militar, Número 8-9, agosto-setembro, 1955, pp. 525-532. Oliveira e Lemos, “Victor Hugo de Azevedo Coutinho, no centenário do seu nascimento”, Anais do Clube Militar Naval, outubro a dezembro de 1971, pp. 737-742. Mais recentemente Fernando Mendonça Fava, “Victor Hugo de Azevedo Coutinho. Um republicano nascido em Macau”, *Review of Culture*, número 41, 2013, pp. 111-123.

² Dominado pela figura de Afonso Costa, o chefe republicano do Partido Democrático, de quem Vítor Hugo Azevedo Coutinho era amigo próximo.

³ Vamos seguir os dados do seu processo individual. Biblioteca Central da Marinha-Arquivo Histórico, *Processo Individual de Vítor de Azevedo Coutinho*, Caixas 735-1410.

⁴ Ver António José Telo, *História da Marinha Portuguesa. I. Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, p. 198.

⁵ Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, *Livro Mestre D* fl. 52.

⁶ Em 1913 passa a ensinar no Instituto Feminino de Educação e Trabalho, que mais tarde adquire a designação de Instituto de Odivelas.



FIM DA EXPANSÃO JAPONESA

A batalha de Midway tem sido comparada às grandes batalhas navais que, ao longo dos tempos, influenciaram de forma decisiva o curso da história. Para uns, a vitória de Nimitz é igualada à de Temístocles na batalha de Salamina, no século V a.C., na qual a esquadra das “poleis” gregas derrotou a esquadra do poderoso Império Persa. Para outros, Midway é semelhante a Trafalgar, cenário da vitória decisiva de Nelson nas Guerras Napoleónicas. Outros ainda, comparam Midway à batalha do estreito de Tsushima, que pôs termo à guerra Russo-Japonesa e após a qual a Marinha Russa levou décadas para se recompor.

De algum modo, podemos dizer que a batalha de Midway foi tão decisiva quanto as batalhas de Salamina, de Trafalgar ou de Tsushima. Na verdade, Midway teve consequências que extravasaram o Pacífico, tendo influenciado decisivamente a condução da guerra em praticamente todos os teatros de operações em que as forças Aliadas enfrentaram as forças do Eixo.

De facto, tivesse o Kido Butai prevalecido em Midway, afundando não só o Yorktown, mas também os outros dois porta-aviões americanos (Enterprise e Hornet) e restariam a Nimitz apenas o Saratoga (recentemente reparado) e o Wasp, que em breve chegaria do Atlântico. Sem uma ameaça credível da esquadra americana, Yamamoto teria o caminho livre para implementar a sua estratégia expansionista.

Com Midway nas mãos dos japoneses, Nagumo tinha instruções para levar os seus porta-aviões, entre 16 e 20 de junho, para Truk, para preparar a próxima fase de conquista. A partir de Truk, o Kido Butai iniciaria as operações no sudoeste do Pacífico para concluir a tomada de Port Moresby, abortada em Maio, seguindo-se o assalto à Nova Caledónia, às Fiji e a Samoa. Devido à complicada logística envolvida, tudo indicava que o Havai estava fora do alcance da Marinha Imperial.

No entanto, não era bem assim. Yamamoto já tinha a operação de ocupação do Havai num estágio avançado de planeamento, quando a operação Midway foi iniciada. Com estas posições consolidadas, a Austrália ficaria isolada e o perímetro defensivo japonês teria sido expandido para leste e para sul, da mesma forma que já estava expandido a norte com a conquista das Aleutas.

CONSEQUÊNCIAS NOUTROS TEATROS

Confrontado com tal desolador cenário, é muito provável que Roosevelt, pressionado pela opinião pública, reequacionasse a estratégia que dava prioridade à derrota de Hitler, e desviasse recursos destinados à luta contra a Alemanha e a Itália para o teatro do Pacífico. O impacto desta decisão seria particularmente grave, senão mesmo catastrófico, para o esforço de guerra dos Aliados.

Alguns exemplos de um hipotético cenário extremo: a Grã-Bretanha podia não ter recebido os carros de combate Sherman que lhe permitiram obter a vitória em El Alamein; o desembarque aliado no Norte da África teria sido adiado ou mesmo cancelado; os desembarques na Sicília, em Salerno e na Normandia teriam ficado comprometidos; Hitler teria tido mais tempo para reforçar as suas defesas a ocidente e avançar a oriente; com maiores dificuldades de abastecimento, a União Soviética poderia não ter sobrevivido.

Embora o cenário traçado possa parecer exagerado, há que reconhecer que um revés americano em Midway teria, certamente, enfraquecido o esforço geral de guerra dos EUA. No Pacífico, em particular, teria impedido que Nimitz tomasse a iniciativa. O assalto a Guadalcanal, em Agosto de 1942, não teria acontecido. As campanhas no Pacífico central e na Nova Guiné, teriam sido adiadas, o que daria mais tempo ao Japão para consolidar as suas conquistas. Mesmo considerando que o esmagador potencial económico e militar americano levaria os EUA à vitória final, o sucesso japonês em Midway implicaria, sem margem para dúvidas, o prolongamento da guerra, com custos humanos e materiais muito superiores aos que na realidade teve.

Com a destruição do Kido Butai, o poderoso instrumento de projeção de força da Esquadra Combinada, operada no dia 4 de Junho de 1942, o grande projeto de Yamamoto caiu, irremediavelmente, por terra. Na verdade, o sucesso americano pôs um fim às ações ofensivas e às conquistas japonesas dos primeiros seis meses de guerra, restaurou o equilíbrio do poder naval no Pacífico e removeu a ameaça ao Havai e à costa oeste dos Estados Unidos. Para além do efeito catalisador no moral das tropas e da própria opinião pública americana, a vitória de Nimitz não só inverteu o momentum da guerra no Pacífico, como contribuiu igualmente para o sucesso dos Aliados nos outros teatros de operações da Segunda Guerra Mundial.

O ARROZ DE POLVO



Autor: STEN TSN-ARQ, Paulo Guedes

Nós, a arraia-miúda, os oficiais subalternos, tínhamo-lo baptizado de Sandokan, porque ele rapava o crânio à navalha, como o “Tigre da Malásia” ou o Yul Brynner no filme “O Rei e Eu”. Havia também um Sandokan no IPO, o Instituto de Oncologia: era a moda. Mas o nosso Sandokan da Armada era muito superior. O almirante fingia que não sabia, mas gostava. Ser o Sandokan da Marinha era *chic*, era *sexy*, tinha *panache*.

Foi só na véspera, à hora de almoço, que soubemos que ele vinha visitar a unidade. Foi o Comte. Mello Cristino, director da Escola de Fuzileiros, que o anunciou na sua voz tonitruante: “Meus senhores, amanhã o Senhor Almirante vem visitar a Escola; quero tudo limpo e arrumado, para causar boa impressão; o Senhor Almirante almoça connosco e haverá rancho melhorado; como de costume, haverá dois serviços¹, o primeiro para os oficiais subalternos e o segundo para os outros oficiais.” E tinha acrescentado, mas eu já não o ouvi: “Os médicos almoçam na segunda mesa”. O Comte. Mello Cristino, só depois percebi, contava com os dois médicos da unidade para abrilhantar a conversa com o Almirante.

Na Marinha comia-se bem. Tinha tido a experiência disso no navio hidrográfico “João de Lisboa”, em que o dispenseiro era um antigo cozinheiro do “Gambrius”: quando o comandante estava a bordo, a ementa podia chegar à “lagosta suada”; mas quando ele se ausentava, só comíamos peixe-espada frito. De qualquer modo, agora nos Fuzileiros, um almoço de almirante não nos ia desiludir. Com pouco mais de vinte anos e sem problemas de fastio, preparámo-nos para o evento gastronómico como para um jejum de Quaresma.

Na manhã seguinte apanhei a vedeta que nos levava do Cais da Marinha, no Terreiro do Paço, até ao Alfeite; depois era cerca de meia hora de camioneta até Vale de Zebro. A unidade estava efervescente. Já estava tudo limpo e varrido e os sargentos passavam em revista a formatura, estado das fardas e equipamento. Ao passar pela cozinha, tive a revelação do menu do nosso almoço: íamos comer polvo, que os cozinheiros estavam a ama-

ciar à pancada. O murro de um fuzileiro amaciava qualquer um. Nessa época ainda não se tinha descoberto a técnica do choque térmico (primeiro congelador e depois água a ferver) para amaciar o polvo.

Quando, ao fim da manhã, entrei na messe com os outros oficiais subalternos, um aroma de manjar dos deuses pairava já no ar. Na grande panela, um arroz de polvo malandrinho exalava um perfume que era uma promessa cheia de fragâncias de alho, coentros e hortelã. E o sabor superava as expectativas. O polvo macio e aveludado, o arroz “*al dente*” e o picante na conta certa. Comi que nem um nababo, como se come quando se tem vinte anos e se ignora o colesterol, as azias e os refluxos. Repeti com gosto. E preparava-me para sair da messe

quando me cruzei com a comitiva de oficiais superiores que entravam com o Almirante.

E o Mello Cristino, que contava comigo para abrilhantar a festa, não me deixou escapar: deu-me o braço e levou-me a reboque até à cadeira à esquerda do Almirante. Este impunha naturalmente a sua presença, pela sua figura e pelo seu carisma. Impecável na sua farda branca, tinha o gesto elegante dum príncipe indiano e o olhar penetrante dum guerreiro malaio. Tratou-me com a enorme deferência com que os grandes senhores tratam os humildes. Quem era? De onde vinha? Que planos tinha?

Agarrei-me a esta tábua de salvação e falei...falei..., para não ter de comer. Falei do meu pai que era médico rural, do despertar da minha vocação, do curso na faculdade, de tudo e de nada. Sentia-me no papel de Xerazade, a contar uma história sem fim para entreter o meu príncipe. De tempos a tempos, ele interrompia, cordial: “Come tão pouco, caro doutor? É sempre assim?” E eu dava uma desculpa de ocasião e voltava à narrativa.

Falar para não comer! Nunca mais tive uma experiência tão insólita. Nunca mais tive a meu lado um grande senhor, que sabia ouvir as histórias e aspirações dum jovem. Nunca mais esqueci aquele arroz de polvo. E, embora esfumada pelo tempo, conservo ainda na memória a figura elegante, de farda branca, do meu Sandokan!



Prof. Doutor Jacinto Gonçalves
2TEN Médico do 4º. CFORN

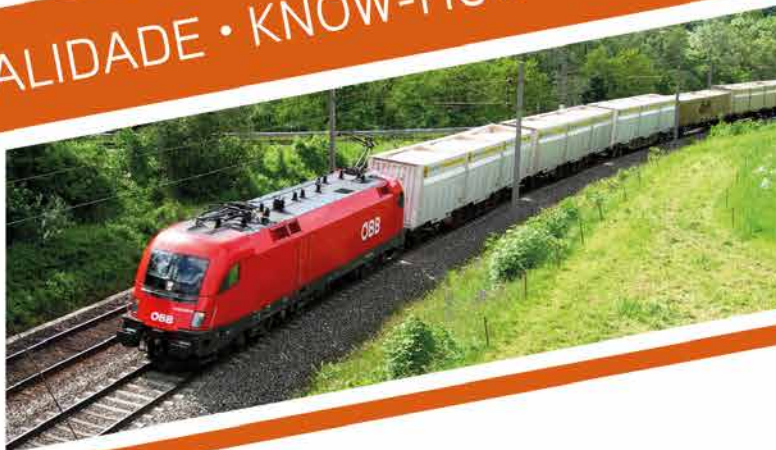
N.R. O autor não adota o novo acordo ortográfico.

Nota

¹ Serviços de almoço (ou mesas), em momentos consecutivos, na Messe de Oficiais.



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



EPISTÁXIS

Epistáxis é o termo médico para a hemorragia nasal. É uma situação frequente e habitualmente pouco grave, contudo, por desconhecimento do melhor método de atuação, pode culminar em cenários dramáticos para o próprio, e para as pessoas que tentam ajudar. A maioria dos episódios podem e devem ser tratados em casa, requerendo medidas muito simples que podem ser efetuadas pela população em geral. Todavia, é também importante reconhecer os sinais de alarme e saber quando procurar ajuda médica especializada. Para nos ajudar a esclarecer este tema foi pedida a colaboração da 2TEN MN Sousa Teles, interna da especialidade de otorrinolaringologia.

AP – O que pode desencadear uma epistáxis?

ST – Para aquecer o ar que inalamos e funcionar como primeira linha de defesa contra agentes externos infecciosos, a mucosa nasal (o tecido que reveste o interior do nariz) é muito rica em vasos sanguíneos. Caso algum se rompa, surge imediatamente uma hemorragia nasal (epistáxis). A origem da hemorragia é quase sempre de um só vaso, na porção da frente do septo nasal. É importante perceber de que lado começa a sangrar, de forma a facilitar o tratamento definitivo, nos casos onde tenha de se procurar cuidados médicos especializados.

AP – Quais são as principais causas de epistáxis?

ST – As principais causas são o traumatismo direto, exposição ao calor solar e inflamação local (rinite/sinusite). Nas crianças uma causa muito encontrada é a epistáxis *digitorum* (quando têm o hábito de pôr o dedo no nariz) porém deve sempre confirmar-se que não existe nenhum corpo estranho dentro das fossas nasais, que a criança lá tenha colocado por brincadeira.

Se a hemorragia é recorrente, e sempre do mesmo lado, é altamente provável que esteja a ser provocada por um só vaso sanguíneo, que pode ser cauterizado (“queimado”) pelo médico otorrinolaringologista. No entanto, se afeta lados diferentes pode ser sinal de outro tipo de patologia, tais como pólipos nasais, perfuração do septo nasal, hipertensão arterial grave ou alterações da coagulação sanguínea. O consumo recente de álcool, inalação de drogas, ou uso de medicamentos anticoagulantes/antiplaquetares também aumentam o risco de hemorragias. A aplicação de medicação por spray nasal tem sido implicada como causa de epistáxis, quer pelo seu uso frequente, quer pelo trauma do septo nasal durante a administração - um bom truque é administrar o spray com a mão contralateral à narina em que estamos a colocar, de forma a afastarmos-nos do septo nasal (mão esquerda-narina direita e vice-versa). Outras causas mais raras de epistáxis incluem tumores e malformações vasculares.

AP – Sangrar do nariz é algo grave?

ST – Na maioria dos casos os episódios de epistáxis são simples e de controlo relativamente fácil. Cerca de 60% das pessoas têm um ou mais episódios ao longo da sua vida, mas apenas 6-10% dos casos acabam por precisar de ajuda médica especializada, seja num Serviço de Urgência (episódio de hemorragia de difícil controlo com medidas gerais), seja numa consulta médica programada (quando os episódios são muito frequentes).

AP – Quais as medidas a adotar no controlo de uma epistáxis?

ST – O passo mais importante é, sem dúvida, é respirar fundo e manter a calma. A ansiedade aumenta a frequência cardíaca e, conseqüentemente, leva a uma maior saída de sangue pelo local da hemorragia. Como medidas de atuação proponho os seguintes passos:

1. Endireitar a cabeça/inclinar ligeiramente para a frente (inclinar a

cabeça para trás faz com que mais sangue vá parar à garganta e seja engolido ou mesmo aspirado para o pulmão).

2. Se a pessoa já estiver a sangrar há algum tempo deve pedir-se que se assoe (pode aumentar momentaneamente a hemorragia, mas convém limpar os coágulos que, entretanto, se possam ter formado).

3. Fazer compressão na parte da frente do nariz (zona mole, mesmo acima das narinas), com os dedos a fazer pinça por forma a fazer pressão dos dois lados (mesmo que esteja a sangrar apenas de um). Manter a compressão durante 5min nas crianças e 10-15min nos adultos (idealmente marcar o tempo no relógio). Não se deve aliviar de tempos a tempos para ver se já parou de sangrar (a compressão deve ser ininterrupta!). Não vale a pena aplicar compressão na zona óssea do nariz.

4. Ir buscar um prato fundo e pedir ao doente para cuspir todo o sangue que sentir na parte de trás da boca (engolir o sangue pode causar vômitos – ao vomitar existe aumento da pressão do sangue na região craniofacial, levando, conseqüentemente, ao aumento da hemorragia).

5. Se existir gelo disponível, deve colocar-se um pouco de gelo na boca e na parte de cima do nariz (não vale a pena pôr gelo na nuca).

6. Se após estes passos a epistáxis continuar, repeti-los até perfazer 30min de compressão. Se a hemorragia mesmo assim persistir, deve recorrer-se ao Serviço de Urgência.

Salienta-se que, na presença de critérios de gravidade, as medidas gerais não devem, de todo, atrasar a procura de cuidados médicos especializados: hemorragia massiva, dificuldade respiratória, perda/alteração do estado de consciência, palidez cutânea, suspeita de fratura dos ossos próprios do nariz, traumatismo do septo nasal, cirurgia nasal recente ou tumor nasal, crise hipertensiva, toma regular de medicação anticoagulante/antiplaquetar ou se sofre de doenças da coagulação.

AP – Que cuidados devo ter após um episódio de epistáxis?

ST – Após cessar a hemorragia, para melhorar o bem-estar do doente, aconselha-se lavar a boca e gargarejar com água (ou água misturada com água oxigenada, para remover o sabor do sangue). No próprio dia é desaconselhado ingerir alimentos quentes – preferir comida fria ou à temperatura ambiente. Nos 2-3 dias seguintes devem ser evitados ambientes quentes, exposição solar e esforços físicos (para dar tempo à mucosa nasal de cicatrizar) e, se tiver havido traumatismo, pode ser recomendado colocar uma pomada hemostática 2x/dia (ex: Bloxang®).



Ana Cristina Pratas

CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudedeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 248

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

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

E-W vuln. Como deve S jogar para cumprir o contrato de 6♥ com o R♦ obviamente mal colocado, recebendo a saída a D♣?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 248

À mesa tem de procurar uma solução alternativa a uma simples passagem, neste caso ao R♦, o que em problemas anteriores recomendou sempre ser o último recurso e depois de esgotadas todas as hipóteses. Será, portanto, nesta perspetiva que vamos desenvolver uma linha de jogo que permite cumprir o contrato. Vejamos como: faz A, bate A de trunfo, R♦ eliminando o naipe e AR♦ vai ao morto em trunfo jogando o V para a D e joga alto chegando a esta posição a 6 cartas do fim: S-AR102♦1032, W-V-88A♦-W-88A♦-V107, N-9-9-87♦AD5 e E-V-76-98. Volta ao morto com o 2 de trunfo que guardou para arranjar esta entrada e joga 9♥ para o V de E balizando uma das perdes a ♦ na mão. Repare que E ficará sem defesa, pois será obrigada a jogar para balda de outro ♦ na mão e corte com o trunfo do morto, ou para AD♦ de N, permitindo que S totalize as 12 vazas e cumpra o contrato.

Nuno Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 30

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?

"Understands the basic meaning of simple texts containing high frequency structural patterns and vocabulary, including shared international terms and cognates (when applicable)."

SOLUÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR: Level 1 - Speaking

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 80

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 80

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• COM Nuno António de Noronha Bragança, para o cargo de Chefe do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada • CFR M Ricardo Jorge Madeira Gonçalves, para o cargo de Comandante do NRP António Enes • CTEN FZ Ernesto António de Jesus Alves, para o cargo de Comandante do Batalhão de Fuzileiros Nº 2 • 1TEN M Tiago das Chagas Fernandes, para o cargo de Comandante do NRP Tejo • 1TEN FZ Pedro Jorge Pestana Lozano, para o cargo de Comandante da Unidade de Polícia Naval.

RESERVA

• VALM Alberto Manuel Silvestre Correia • VALM Vladimiro José das Neves Coelho • CFR AN Vítor Manuel Dias Arsénio • CTEN STAE L Jorge Manuel Reis Neto • SMOR A José Casimiro Corta-Vento Carapinha • SMOR E José Domingos Carapeto Sintra • SMOR A Manuel Fradinho Bonito • SCH M Osvaldo Jorge do Carmo Meireles • SAJ H Manuel Luís dos Santos Melgão • SCH L José Fernando

da Rocha Gonçalves • CMOR TFD Francisco José Madaleno Coradinho • CMOR CCT Rui Manuel Carranca Fernandes.

FALECIDOS

• 11948 CFR M REF Joaquim Afonso Serra Rodeia • 318453 1TEN OT REF Manuel Amaro dos Reis • 727561 SMOR MQ REF Manuel Almeida de Oliveira • 72366 SCH CM REF João Belo da Graça Correia • 282351 SAJ S REF José Joaquim Coelho • 389755 SAJ A REF Joaquim dos Santos Correia • 429856 SAJ M REF Jacinto Nunes Martins • 257044 1SAR E REF Lírio dos Santos Alves • 719561 1SAR CM REF Jorge Manuel da Fonseca Ribeiro • 105779 1SAR TF REF Joaquim Fernando Rodrigues Alves Gago • 237585 CMOR M ATIVO Carlos Manuel Salvador Ferreira • 965963 CAB TFD REF Amadeu Lopes da Costa • 535058 CAB Q REF Armantier da Conceição Silva Gaspar • 424984 CAB L REF Carlos Alberto Martelo Honrado • 66964 1ºGRT DFA C REF Joaquim Fernando Gonçalves Viola • 34018160 MAQ CHEFE QPMM APO Francisco José Amaro • 34003156 CAB PONT QPMM APO João Bento • 36020570 FARL. 1ª CLA QPMM APO Luís Toste Lourenço.

PROTOCOLOS

cityrama
Feeling young since 1963



Na sequência do protocolo celebrado entre a **Marinha**, através da Comissão Cultural de Marinha, e a empresa **Cityrama** (operação Lisboa) e Rollertown (Operação Porto), todos os militares, militarizados e civis da Marinha poderão usufruir de:

20% de Desconto, extensível a 3 (três) acompanhantes em qualquer roteiro disponível.

Quaisquer dúvidas contactar o parceiro (<https://www.cityrama.pt/>) ou, caso haja dificuldade na obtenção do(s) desconto(s), contactar a CCM, através do endereço ccm.geral@marinha.pt.


mercado das viagens

Na sequência do protocolo celebrado entre a **Marinha**, através da Comissão Cultural de Marinha, e a agência de viagens **Mercado das Viagens - Almada**, todos os militares, militarizados e civis da Marinha poderão usufruir de:

- **5% de desconto** em pacotes turísticos sobre o preço comissionável;
- **5% de desconto** em pacotes turísticos, sobre o preço de promoções;
- **5% de desconto** sobre os preços base em transfers, estadias em hotéis e apartamentos em Portugal e no estrangeiro;
- **50% de desconto** em despesas de emissão de bilhetes de avião;
- **Oferta** das despesas de reserva.

Para quaisquer dúvidas na execução da parceria, por favor, contactar diretamente o parceiro - **Mercado das Viagens - Almada** -, através dos seguintes contactos:

E-mail: almada@mercadodasviagens.pt

Telefone: +351 210 862 418

Telemóvel: +351 967 904 351

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

Guarnição 2021, na Horta durante a comissão na RAA
Foto NRP António Enes



Patrulha 24/7 da Zona Marítima da Madeira
Foto ITEN CO Diana Martins Azevedo

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

Calçada de São Vicente, 104
junto ao Mosteiro de
São Vicente de Fora

