

Nº 569 • ANO LI
JANEIRO 2022 • MENSAL • € 1,50

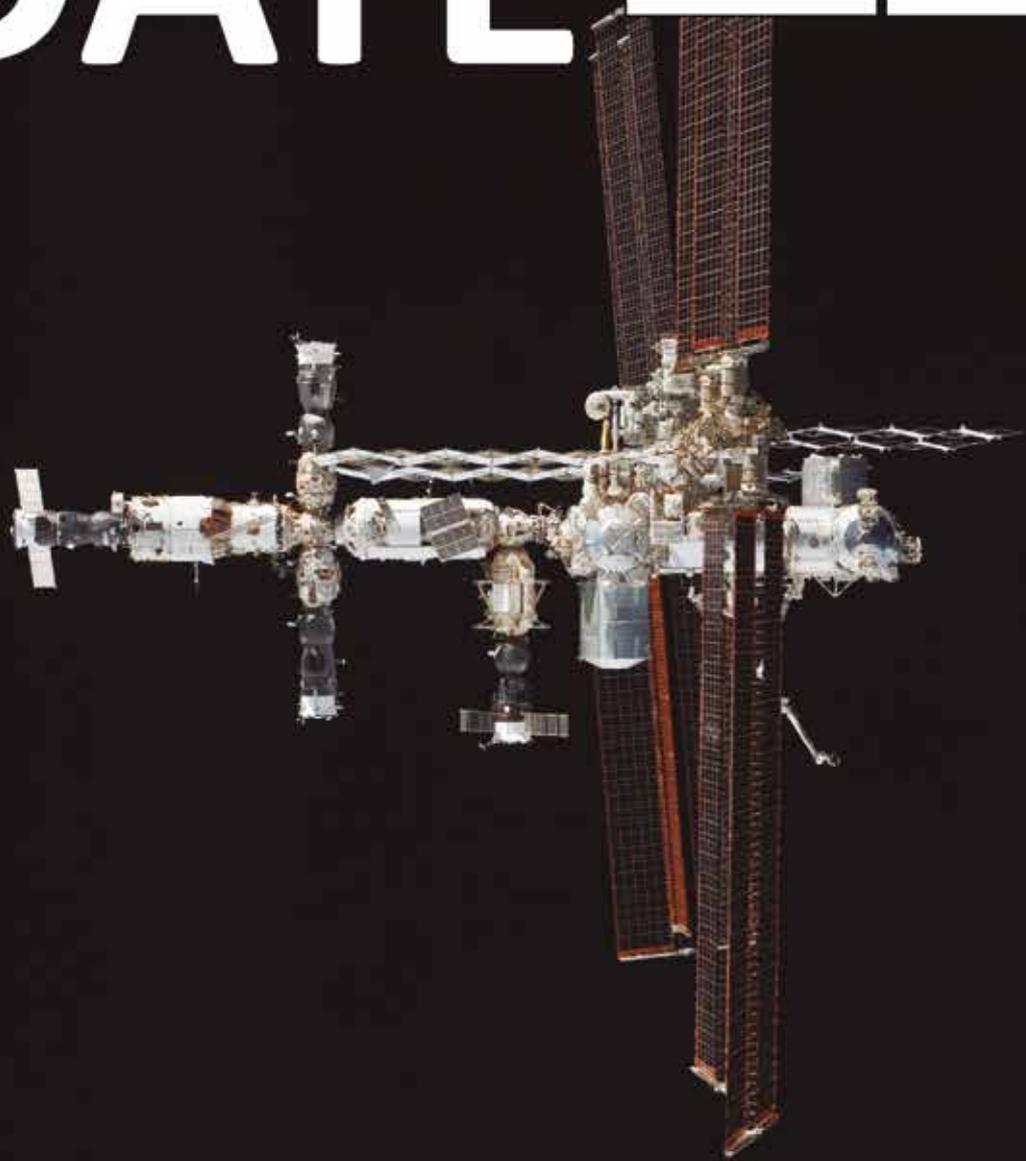
Revista da **ARMADA**



NOVO CEMA E AMN

ALMIRANTE GOUVEIA E MELO

SAVE THE DATE



Relevância do Espaço para as Operações Marítimas e Economia Azul

Space relevance for Maritime Operations and Blue Economy



www.marinha.pt/pt/ideia2022

ORGANIZAÇÃO:



SUMÁRIO

- 02** IDEIA 2022

- 04** Chefe do Estado-Maior da Armada e AMN. Tomada de Posse

- 12** Almirante Mendes Calado cessa funções de CEMA e AMN

- 13** Exercício *FLOTEX SILVER 21* – NRP *Corte-Real*

- 15** Cruzeiro de Instrução de Verão – Viagem de Instrução 2021
NRP *Zarco* e NRP *Polar*

- 36** ATLANTIC POLEX.PT 2021 – Exercício de Combate à Poluição

- 39** Guerra no Pacífico. A Batalha da Ilha de Savo

- 40** Estórias (76)

- 41** Quarto de Folga

- 42** Notícias Pessoais

- 43** Concurso de Fotografia

- CC** Naus de Pedra em Lisboa

DISCURSO DE APRESENTAÇÃO DO ALM CEMA E AMN **06**



16 BALANÇO DAS ATIVIDADES 2021 – MARINHA



BALANÇO DAS ATIVIDADES 2021 – AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL **32**



Capa

Novo CEMA e AMN Almirante Gouveia e Melo.
Foto SAJ A Ferreira Dias



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 569 / Ano LI
Janeiro 2022

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

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

Paginação eletrónica e produção

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

Tiragem média mensal:
3700 exemplares

CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA / AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

TOMADA DE POSSE



Foto SA/A Ferreira Dias

Presidente da República conferiu posse ao Almirante Henrique Eduardo Passaláqua de Gouveia e Melo como CEMA/AMN

Na sequência da nomeação saída no Diário da República n.º 249/2021, 1º suplemento, Série I de 27/12/2021, o Presidente da República, Professor Dr. Marcelo Rebelo de Sousa, conferiu no dia 27 de dezembro de 2021, pelas 15h00, posse ao novo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Henrique Eduardo Passaláqua de Gouveia e Melo, em cerimónia que se realizou no Palácio de Belém.

A cerimónia contou com a presença de um reduzido número de entidades da hierarquia do Estado, dado o estado sanitário em que o país se encontra. Marcaram presença, entre outras personalidades, o Presidente da Assembleia da República, o Ministro da Defesa Nacional, o ALM CEMGFA, o GEN CEMFA, o VALM VCEMA, o TGEN CFT, bem como familiares do novo CEMA.

Na cerimónia foram lidos os termos de posse pela Dra. Ana Cristina Batista, Secretária-Geral da Presidência da República, seguindo-se a leitura da declaração do compromisso de honra e assinatura do respetivo auto pelo Almirante Chefe do Estado-maior da Armada/Autoridade Marítima Nacional (CEMA/AMN), e a assinatura do auto de posse pelo Presidente da República.

Após a tomada de posse, o CEMA/AMN, Almirante Henrique Eduardo Passaláqua de Gouveia e Melo dirigiu-se para as Instalações Centrais de Marinha (ICM) onde se apresentou nas novas funções.

Na sua apresentação à Marinha, o ALM Gouveia e Melo proferiu uma alocução (ver páginas 6-11) na qual expôs aquelas que serão as principais linhas orientadoras para o seu mandato, durante o qual pretende contribuir para uma Marinha holística, útil, significativa, pronta e focada.



SÍNTESE CURRICULAR

Carreira Militar

Em setembro de 1979 ingressou na Escola Naval como Cadete do curso "Carvalho Araújo". Em setembro de 1984, após terminar o curso na Classe de Marinha, com 23 anos, foi promovido a Guarda-Marinha.

Fez o estágio de embarque, de seis meses, na fragata NRP *Roberto Ivens*, em 1984, antes de assumir as funções de Oficial Imediato do NRP *Save*, durante um ano, de 1984 a 1985.

Integrou, voluntariamente, a Esquadrilha de Submarinos (ES) aos 24 anos, em setembro de 1985, onde navegou nos submarinos NRP *Albacora*, NRP *Barracuda* e NRP *Delfim*, tendo nos primeiros anos e até 1992, exercido diversas funções operacionais como oficial de guarnição e posteriormente como Oficial Imediato nos submarinos NRP *Albacora* e NRP *Barracuda*. Entre 1992 e 2002 teve ainda a oportunidade de comandar os submarinos NRP *Delfim* e NRP *Barracuda*, chefiar o Serviço de Treino e Avaliação da ES e o Estado-Maior da Autoridade Nacional para o Controlo de Operações de Submarinos.

Após uma passagem de 3 anos como Relações Públicas e Porta-Voz da Marinha veio a comandar, entre 2006 e 2008, a fragata NRP *Vasco da Gama*.

Findo este comando no mar, retornou à ES, novamente como seu Comandante, para liderar o projeto de transformação e reconstrução desta estrutura, capacitando-a para a receção e apoio aos novos submarinos da classe Tridente. Foi nesta fase, por falecimento do Comandante do submarino NRP *Tridente*, que voltou a embarcar como responsável pelas provas, testes e operações durante o primeiro ano de vida desta nova unidade, período de garantia após a receção do navio em Portugal.

Antes da promoção a Oficial General foi, ainda, 2.º Comandante da Flotilha de Navios, Diretor de Faróis e Diretor do Instituto de Socorros a Náufragos.

Após a promoção a Contra-Almirante, em abril de 2014, foi Chefe de Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada até novembro de 2016 e, durante um breve período, o 2.º Comandante Naval, exercendo em suplência as funções

de Comandante Naval, até janeiro de 2017. Nessa data, com a promoção a Vice-Almirante, passou a exercer as funções de Comandante Naval, período durante o qual exerceu também, em acumulação por dois anos, as funções de Comandante da Força Naval EUROMARFOR, que integra meios portugueses, espanhóis, franceses e italianos.

Entre janeiro de 2020 e dezembro de 2021, foi o Adjunto para o Planeamento e Coordenação do Estado-Maior General das Forças Armadas, função que, entre fevereiro e setembro de 2021, acumulou com a de Coordenador da *Task Force* para combate à COVID-19.

Cursos e especializações após a Escola Naval

Ao longo da sua carreira, frequentou vários cursos, dos quais se destacam a especialização em Comunicações e Guerra Eletrónica, o "International Diesel Electric Submarine Tracking Course" em Norfolk, Virginia, nos Estados Unidos da América, o Curso Geral Naval de Guerra, uma Pós-Graduação em "Information Warfare" na Universidade Independente, o Curso Complementar Naval de Guerra e finalmente o Curso de Promoção a Oficial General no Instituto de Estudos Superiores Militares.

Condecorações

Ao longo da sua carreira foi distinguido com diversas condecorações: Comendador (3 de junho de 2004) e Grã-Cruz (19 de maio de 2021) da Ordem Militar de Avis, quatro Medalhas Militares de Ouro de Serviços Distintos, cinco Medalhas Militares de Prata de Serviços Distintos, Medalha de 1.ª Classe de Mérito Militar, Medalha de 2.ª Classe de Mérito Militar, Medalha de 3.ª Classe de Mérito Militar, Medalha de 1.ª Classe da Defesa Nacional, Medalha de 1.ª Classe da Cruz de São Jorge, Medalha de 3.ª Classe da Cruz Naval, Medalha Militar de Ouro de Comportamento Exemplar, Grande-Oficial da Ordem do Mérito Naval do Brasil, Medalha Mérito Tamandaré do Brasil, Grão-Mestre da Ordem Nacional do Mérito de França, Comendador da Ordem do Mérito Marítimo de França, Medalha da Defesa Nacional de França, Medalha de Participação na Operação Sharp Guard.

Informação pessoal

O Almirante Henrique Eduardo Passaláqua de Gouveia e Melo nasceu em Quelimane, Moçambique, a 21 de novembro de 1960.

DISCURSO DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA E AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

INTRODUÇÃO

O mundo unido por uma economia fortemente globalizada já não se encontra polarizado entre dois modelos económicos antagónicos: o capitalismo e o comunismo, mas mais entre dois modelos políticos: as democracias e as autocracias.

A economia mundial está a passar de uma fase moderadamente cooperativa para outra mais competitiva entre os polos estabelecidos: os EUA; a Europa; a China; e um polo emergente: a Índia.

As estratégias pelo controlo dos recursos naturais, das populações e de posições geográficas determinantes para os fluxos comerciais e/ou posições chave numa perspetiva militar continuam vivas e a dar sinais preocupantes.

Paralelamente, assiste-se ao recrudescimento de zonas desreguladas e desestruturadas pelo efeito conjugado de extremismos identitários e/ou religiosos e de novas estratégias híbridas por parte dos Estados.

As disputas resultantes deste ambiente internacional, mais multipolar e multicultural, voltaram a colocar no centro destas os grandes espaços marítimos do Atlântico, do Pacífico, do Índico e um novo, a confirmar-se o degelo, do Ártico.

Portugal, enquanto Estado-nação, pequeno e limitado no seu poder relativo, deverá ter em consideração que:

- (i) o mundo não está, nem parece, caminhar para a paz global;
- (ii) nenhum sistema de alianças, ou estrutura legal internacional, *per si*, protegerá o Estado, ou os interesses portugueses;
- (iii) a força e o interesse das grandes potências continuarão a marcar, de forma mais ou menos direta, os destinos da humanidade.

De um ponto de vista geoestratégico, Portugal, a par do Reino Unido, ocupa o epicentro marítimo da coligação militar que é a NATO, a aliança militar criada para garantir a segurança do Atlântico Norte, um espaço onde confluem, cruzando-se, três ativos da maior importância para o Ocidente: os cabos submarinos (que suportam os fluxos de dados), o tráfego marítimo e o transporte aéreo (que asseguram os fluxos de carga e de pessoas).

Tendo presente este enquadramento e olhando para o mar português e para o elevado significado deste para o mundo ocidental e não só, poder-se-á concluir que Portugal se encontra perante um dilema: ou assume um papel de relevo nos assuntos marítimo-navais na sua região, contribuindo significativamente para a segurança deste espaço no seio das suas alianças; ou ver-se-á substituído nesse papel por outro Estado, ou coligação de Estados, perdendo certamente a importância geoestratégica de que ainda goza.

De um ponto de vista económico as zonas económicas exclusivas e as plataformas continentais representam um valor, ainda difícil de estimar, mas certamente elevado, num futuro (provavelmente antes de 2035) em que a tecnologia permitirá a exploração útil (rentável e sustentável) desses espaços (superfície, coluna de água e subsolo).

Portugal possui hoje alguns dos elementos nucleares para o desenvolvimento de uma economia azul (tecnologia, conhecimento, oportunidades). Tem faltado, no entanto, uma verdadeira política disruptiva e a captação dos investimentos necessários, geradores de oportunidades de desenvolvimento.

A Marinha, pelas funções que desempenha, será sempre uma pedra estruturante dessa nova fronteira económica, o mar (nas dimensões militar, securitária, diplomática, científica e cultural).

O desenvolvimento de uma Marinha tecnologicamente avançada será certamente um forte catalisador económico e um acelerador de mudança. É por isso que defendo que os recursos necessários à sua edificação, operação e manutenção não são uma despesa, mas um investimento estruturante e multiplicador. A alternativa será simplesmente desistir de uma Marinha minimamente significativa, alienando a nossa posição geoestratégica, os recursos e as oportunidades que o mar abrirá neste século, amarrando-nos a uma periferia continental de uma Europa mais centrada a Leste. É, pois, por tudo isto que com a minha ação de comando desejo contribuir para uma

MARINHA

Uma Marinha de todos.

Uma Marinha de Portugal, que assegure o exercício da soberania e jurisdição nacional, a defesa do País, a preservação dos nossos recursos e a contribuição para a segurança nacional.

Uma Marinha significativa, relevante nas nossas alianças e parcerias, capaz de contribuir, na nossa dimensão, para a segurança mundial.

Uma Marinha capaz de projetar segurança onde os interesses nacionais o exijam e os nossos cidadãos disso necessitem.

Marinha holística, útil, significativa, pronta, focada e tecnologicamente avançada.

Holística porque no início deste século, num mundo cada vez mais dominado por estratégias híbridas, cinzentas ou irrestritas, num espaço aberto a todo o tipo de atores, como são os espaços marítimos, uma marinha com uma visão abrangente no seu papel estará mais preparada e adaptada que uma outra com um foco unicamente militar. Esta Marinha holística fará parte integrante de um Sistema de Forças Nacional, necessariamente mais coeso, onde todas as sinergias do conjunto possam ser verdadeiramente exploradas a bem dos interesses nacionais. Revejo-me, por isso, numas Forças Armadas modernas, mais coesas e conjuntas.

Útil enquanto instrumento essencial para a afirmação do valor geoestratégico do nosso mar e de um Portugal Atlântico, no século XXI, catalisadora para a exploração de uma nova fronteira azul e tecnológica, essencial para o desenvolvimento económico.

Significativa nas suas capacidades de modo a poder desenvolver a utilidade que dela Portugal precisa.

Uma Marinha pronta e focada, materialmente capaz, e orientada para o desenvolvimento da sua capacidade humana, como ativo mais valioso da nossa organização e fator determinante para o sucesso.



MARINHA ÚTIL E SIGNIFICATIVA

É neste contexto que considero que uma Marinha **útil e significativa** deverá ser capaz de desempenhar seis funções (em que as três últimas são multiplicadora das primeiras três):

- **Presença**, por via da vigilância, da fiscalização, da proteção dos recursos e do socorro, nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional;
- **Dissuasão**, evitando a utilização militar contra os interesses nacionais e aliados, sobretudo no espaço marítimo que une o grande arquipélago português (triângulo estratégico Continente-Açores-Madeira), dessa forma contribuindo para a segurança cooperativa nos espaços marítimos adjacentes;
- **Projeção** de força ou de capacidade logística, quer para assistência humanitária, quer para evacuação, no triângulo estratégico português, nos espaços marítimos adjacentes e, ainda, onde seja necessário salvaguardar os interesses nacionais;
- **Comando e Controlo**, assente num **sistema nervoso central**, resiliente e integrado em rede na estrutura mais vasta dos sistemas de comunicação, sensores e dados das Forças Armadas.
- **Ciência** relativa ao ambiente marinho, em particular nas áreas da hidrografia, da cartografia e da oceanografia, apoiando outras entidades no desenvolvimento do conhecimento multidimensional dos espaços marítimos; e
- **Cultura** marítima, desenvolvendo atividades que contribuam para preservar a identidade e os interesses eminentemente marítimos dos portugueses.

Uma Marinha Significativa nas suas capacidades de modo a poder desenvolver a utilidade que Portugal dela exige. Para isso importa, desde já, recuperar a Esquadra e desenvolver um novo modelo que garanta o desiderato desejado.

Pretendo assim, desenvolver no meu Comando o programa de Patrulhas Oceânicas, vocacionados de raiz para atividades de segurança marítima, de fiscalização, de vigilância, de preservação dos recursos do ambiente e de recolha de informações, garantindo desse modo a presença do Estado nas áreas de interesse nacional. Apesar de serem navios de baixo custo (relativo) de aquisição e operação, podem, contudo, ser modificados de forma modular para:

- funções anti-submarinas;
- transporte de pessoal (até 50 elementos);
- base operativa para *drones* de superfície, submarinos e aéreos;
- navios auxiliares de combate à poluição marítima.

Nas funções anti-submarinas, estes navios modificados com sistemas passivos (cauda rebocada) e ativos (de baixa frequência) passarão a desempenhar uma função estratégica no seio da OTAN, num espaço relevante para esta organização: o triângulo estratégico português.

Na sua capacidade de transporte de pessoas, podem revelar-se muito úteis e flexíveis em ações de apoio humanitário, assim como operar como plataformas para lançar raids anfíbios com fuzileiros em costa aberta.

O desenho modular e adaptativo permitirá transformar um navio tipicamente de fiscalização numa unidade combatente, útil no inventário da OTAN, reforçando o valor militar da Marinha Portuguesa.

Pretendo encontrar soluções inovadoras que permitam criar um novo tipo de plataformas que venham a substituir as funções das fragatas, de navios logísticos e reabastecedores, proporcionando uma componente de superfície modernizada e logisticamente sustentável.

A recente evolução tecnológica rumo à robotização da guerra e o avanço significativo das armas anti-navio (misseis de alta velocidade e torpedos de longo alcance) vieram alterar substancialmente o quadro vigente dos conflitos marítimos e colocar em causa o conceito tradicional das fragatas, como hoje as concebemos. No futuro, não muito longínquo, serão navios mistos, com capacidade anfíbia, autossuficientes, com uma robusta defesa próxima, portadores/transportadores de armas de longo alcance e de um núcleo variado de *drones*, continuando a ser dotadas de helicópteros orgânicos para missões de transporte de pessoal e armamento pesado.

Os *drones* permitirão criar uma bolha de deteção multidimensional alargada, que contribuirá substancialmente para o aviso antecipado e a defesa em profundidade dos futuros navios. Os mesmos *drones* servirão também para guiar as armas orgânicas aumentando o seu alcance, a precisão e a discriminação sobre os alvos a atingir.

Estes navios, pela sua capacidade, constituem, a par dos submarinos, o cerne do contributo da Marinha para os compromissos resultantes da defesa coletiva das alianças que



Foto SAU A Ferreira Dias

Portugal integra podendo vir a catalisar a atividade económica da área da defesa e desenvolver o tecido tecnológico nacional.

Pretendo continuar a desenvolver a capacidade submarina, essencial na negação da utilização dos espaços marítimos, em situação de tensão ou conflito, a forças opositoras de superfície (dissuasão) muito mais poderosas. Para um país com a dimensão de Portugal e com as responsabilidades inerentes à posição e composição do espaço marítimo nacional, os submarinos proporcionam *in extremis* a última opção militar. Em tempo de paz, estes meios constituem-se como a única capacidade apta a recolher informação de forma discreta, mesmo em zonas sob forte disputa, que sejam relevantes para o sistema de decisão nacional. As capacidades destes meios permitem ainda, sem se denunciarem, exercer a vigilância por largos períodos de tempo sobre atividades ilícitas. É uma capacidade militar da Marinha verdadeiramente diferenciadora, conferindo um poder e importância desproporcional, quer no seio das alianças, quer contra potenciais opositores.

Pretendo também desenvolver a capacidade aérea da Marinha composta por helicópteros navais orgânicos e *drones*, que permitirão a utilização multidimensional do espaço marítimo. Os *drones* aéreos poderão vir a substituir, com vantagem, algumas das capacidades dos atuais helicópteros, ou mesmo operar lado a lado. No entanto, não substituirão por completo os helicópteros, nomeadamente no transporte de cargas pesadas ou de pessoas em missões de evacuação, recuperação, resgate e Busca e Salvamento, assim como em operações onde a complexidade e a variabilidade do ambiente no local da ação requeiram elementos humanos nas aeronaves.

Pretendo desenvolver uma revolução na capacidade anfíbia, verdadeiramente crucial para os conflitos híbridos e assimétricos dos nossos dias. Nessa ótica, pretendo uma capacidade centrada em elementos projetáveis – para terra e para o mar a partir do mar – composta essencialmente por Forças de Fuzileiros.

Estas forças deverão ter uma constituição ligeira e flexível, onde se privilegiará o efeito de surpresa, o conhecimento sobre a área de operações, a mobilidade, a manobra, a velocidade e a letalidade.

Deverão ser dotadas de equipamento diferenciador que proporcione vantagens decisivas sobre um adversário mais numeroso e eventualmente equipado com armamento mais pesado.

No inventário dos Fuzileiros devem constar viaturas táticas ligeiras, com blindagem adequada, de baixo consumo de combustível e fáceis de transportar por via aérea e marítima. Também deverão estas forças ter a capacidade de se defenderem de ataques aéreos esporádicos, devendo por isso ser equipadas com mísseis antiaéreos de baixa e média altitude. Por fim, devem estas forças, pela sua natureza, ser dotadas de botes e lanchas rápidas para incursões anfíbias a partir dos navios para terra, ou para operarem através dos rios e cursos de água, acedendo ao interior do território.

Assim, para além da capacidade de realizar operações litorais, podem, pela sua natureza, ser muito úteis nos novos cenários híbridos, como são exemplo a República Centro-Africana (RCA) e o Mali, onde a velocidade, a agilidade e a flexibilidade possam ser um atributo importante.

A componente anfíbia precisará quase sempre de integrar também forças de operações especiais, fortemente especializadas e multi-domínio, quer no emprego do mar para o mar, quer do mar para a terra.

Pretendo ainda incrementar a capacidade da guerra de minas que tem como foco central contrariar uma das capacidades militares mais assimétricas dos conflitos em espaços terrestres e marítimos: as minas.

Portugal e os aliados, tão dependentes das linhas de navegação marítimas, terão que ter a capacidade para contrariar a negação do uso do mar, que um adversário queira impor através do uso deste tipo de armas – facilmente acessível pelo seu baixo custo e reduzida dificuldade de aquisição, produção e colocação.

Desejo prosseguir o caminho centrado em veículos robotizados que possam ser operados de fora para dentro de áreas minadas indo progressivamente limpando as mesmas.

Esta capacidade deverá continuar residente na Esquadilha de Subsuperfície e, dentro desta, nos Mergulhadores. Os Mergulhadores, sendo uma capacidade relativamente reduzida em termos de efetivos, são, no entanto, muitíssimo especializados, produzindo resultados desproporcionais à sua dimensão, devendo assim constituir-se como uma prioridade.

Pretendo por fim investir fortemente na guerra robotizada – A miniaturização da eletrónica, os avanços na área da computação, dos sensores, dos sistemas de navegação, da Inteligência Artificial (IA), das comunicações e dos sistemas de armazenamento de energia (baterias, por exemplo) vieram conferir uma nova realidade disruptiva às atividades militares, que se poderá designar por guerra robotizada.

Drones aéreos, de superfície e de subsuperfície, com elevada persistência na área de operações, resilientes, discretos, alguns deles letais, a operar isolados ou em grupo/rede, controlados à distância ou com total autonomia, constituirão a muito breve trecho uma capacidade fundamental das Forças Armadas modernas. A vastidão dos espaços marítimos e a dispersão dos espaços terrestres, assim como a baixa densidade relativa de navios e instalações aí presentes, exige o emprego de meios que facilitem a deteção e a tomada de decisão, o que torna o ambiente marítimo num dos espaços mais propícios à utilização massiva destes equipamentos. O emprego de *drones*, requerendo redes de comunicações de banda larga, de elevado débito, disponíveis e resilientes, levará ao recrudescimento exponencial das disciplinas associadas à guerra eletrónica e à ciberguerra (*cyberwarfare*). A aposta neste domínio será crucial para as operações em ambiente marítimo, aéreo e terrestre, e disruptiva em conflitos futuros.

UMA MARINHA FOCADA E PRONTA

Uma Marinha só poderá ser útil se for focada na sua missão e se estiver preparada para a realizar.

Uma Marinha só estará preparada para realizar as suas missões se dispuser de recursos suficientes e adaptados às necessidades, quer estes sejam humanos, materiais, financeiros ou informacionais.

O foco da organização não pode deixar de residir na sua capacidade operacional. Tudo o resto, por mais importante que se afigure, é contributivo e muitas vezes simplesmente acessório.

OS RECURSOS HUMANOS E O ETHOS

O cerne das organizações militares é o seu elemento humano: as mulheres e os homens que servem na instituição – militares, militarizados ou civis. A qualidade do elemento humano, ativo mais valioso da nossa organização, influencia decisivamente a nossa capacidade de atuação e é um fator determinante para o sucesso.

ETHOS – VALORES – MOTIVAÇÃO

Marinha focada, com o seu *ethos* fixado em servir Portugal no e através do Mar, em que a exigência e o rigor não sejam incompatíveis com um tratamento humano e justo da componente humana, onde se criem oportunidades para o desenvolvimento e motivação dos seus elementos.

Todas as organizações, de uma forma ou de outra, tendem a desenvolver uma cultura própria, ou personalidade, definida por valores, práticas, atitudes, formas de estar e agir. Essa personalidade partilhada, ou *ethos*, encontra-se na sua componente humana.

Desejo, pois, uma Marinha focada, com o seu *ethos* fixado em servir Portugal no e através do Mar, em que a exigência e o rigor não sejam incompatíveis com um tratamento humano e justo da componente humana, onde se criem oportunidades para o desenvolvimento e motivação dos seus elementos. Eventos recentes demonstram a necessidade de cuidar bem da conjugação *ethos-valores-motivação* e essa será uma preocupação central do meu comando. Exijo que **os comandos subordinados comandem pelo exemplo e estabeleçam nas suas unidades elevados padrões éticos, morais e militares, sem desculpas, ou tibiezas.**

Desejo também um setor do pessoal dinâmico, mais racional, adaptativo e flexível.

A Marinha deve ter em especial consideração que os seus militares trabalham imersos em tecnologia e que a profissão exige um padrão psicológico específico, adaptado a grandes períodos de isolamento familiar, a viver e operar no mar, ao sacrifício e ao trabalho em grupo. O recrutamento deve ter isso em conta, para que os recursos humanos tenham a qualidade necessária e desejada.

FORMAÇÃO

Quem serve na Marinha terá necessariamente que ser um bom técnico, um bom marinheiro e um militar capaz, desiderato só alcançável por via de um bom sistema de formação, completado a bordo por treino, alinhado obrigatoriamente com as necessidades da Esquadra.

APOSTAS NA FORMAÇÃO Científica e Tecnológica

- Matemáticas;
- Físicas;
- Electrónica;
- Ciências da computação; e
- Sistemas de decisão.

Militar-naval

- Marinharia;
- Navegação;
- Liderança;
- História Naval;
- Relações Internacionais; e
- Estratégia.

Fruto da rápida e crescente evolução tecnológica e da complexidade crescente dos sistemas de bordo tornou-se imprescindível que Oficiais, Sargentos e Praças da Marinha, além

da formação enquanto militares e marinheiros, detenham uma base sólida de conhecimentos científicos e tecnológicos.

Quero fazer uma aposta crítica na base científica e tecnológica a que deve corresponder uma forte formação nas matemáticas, nas físicas, na electrónica, nas ciências de computação e nos sistemas de decisão. No que respeita à formação naval-militar, ela deverá privilegiar as áreas da marinharia, da navegação, da liderança, da história naval, das relações internacionais e da estratégia.

A tática surgirá mais tarde, em cursos de especialização. A formação só será verdadeiramente abrangente e completa se moldada por valores militares e por um código de conduta bem definido e estruturado que enforme toda a organização a partir da base e que deverá ser transmitido, acompanhado, praticado e absorvido, durante todo o período de formação.

Para uma Marinha pronta, é muito importante que as guarnições sejam portadoras de um conhecimento, no mínimo suficiente, mas desejavelmente profundo, sobre a plataforma e os sistemas dos navios onde estão embarcadas. É assim crucial que o sistema de formação seja ágil e capaz de transmitir conhecimento direcionado para determinados sistemas e plataformas, que deverá ser ministrado aos militares antes destes embarcarem e exercerem funções de responsabilidade. A falta de formação é muitas vezes colmatada, *a posteriori*, – com o militar já embarcado e em funções – quando a ação devia estar focada não no conhecimento individual, mas no de grupo, como um todo coerente e operativo. É, pois, essencial que se encontrem soluções formativas que resolvam estes problemas a montante.

TREINO

Só um treino intensivo e a condução regular de operações permitirá a solidificação da experiência na Esquadra, logo, o seu amadurecimento. A participação em operações conjuntas e combinadas constitui *per si* um campo de comparação e filtragem das melhores práticas, essencial na evolução das forças navais.

Considero essenciais para a qualificação e manutenção dos padrões da Esquadra, o CITAN e as suas ações de treino e avaliação, assim como o treino próprio das Esquadrilhas de Submarinos e de Helicópteros e da Força de Fuzileiros.

O treino não pode reduzir-se a uma aprendizagem repetitiva de técnicas, táticas e procedimentos (TTP) em simulador. Deve incorporar o *stress*, o incómodo, a frustração e o medo. O processo de decisão, embora auxiliado e acelerado pelas TTP, tem que ir muito para além disso. A arte da guerra deve ser fortemente exercitada através da avaliação da situação, do bom senso e da capacidade de pensar “fora da caixa”. Isto incorporará muito de experiência adquirida e beneficiará seguramente do convívio multigeracional típico das câmaras dos navios. Esta cultura não fermentará em guarnições onde o isolamento nos camarotes e tempos livres dedicados às redes sociais e aos jogos de computador sejam uma constante. A cultura de câmara deve ser fomentada pelos motivos anteriores, mas também porque une o todo que constitui o navio, crítico em situações de risco e de elevado *stress*.

A ORGANIZAÇÃO PARA A MUDANÇA E A INOVAÇÃO

A velocidade das alterações tecnológicas, das próprias ameaças e dos seus contextos, obriga a Marinha a encontrar no seu seio formas inovadoras de organização que permitam fomentar e multiplicar atitudes de inconformismo e de procura de novas soluções, através de processos de experimentação operacional que conduzam a técnicas, táticas e procedimentos disruptivos, criando um verdadeiro desequilíbrio favorável nas operações.

A inovação não acontecerá por decreto, mas sim mediante o fomento de uma cultura própria, onde prevaleça o inconformismo e a vontade de testar novas soluções. A inovação só será alcançada se puderem coexistir em harmonia uma estrutura fortemente hierarquizada, tipicamente militar, e as comunidades de conhecimento e de interesses menos estruturadas. Estas comunidades serão o verdadeiro motor da evolução, induzindo uma atitude de mudança e adaptação constante no seio da instituição.

OS RECURSOS MATERIAIS

Uma Marinha sem os recursos materiais adequados será incapaz de cumprir as suas funções e em resultado disso passará a ser uma Marinha simbólica e ineficaz.

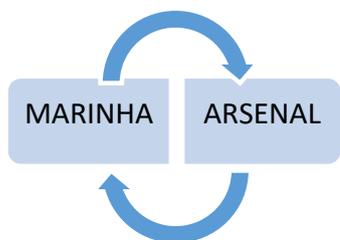
Os recursos materiais devem estar adaptados ao nível de ambição do país e às características que as missões exigem para esse nível de ambição.

Não se poderá querer projetar poder fora de área, ou proteger a navegação mercante sem fragatas ou seus sucedâneos, ou fazer dissuasão sem submarinos, ou patrulhar eficientemente vastas áreas sem um número razoável de patrulhas. Também só se poderá projetar poder fora de área, com um nível de sustentação adequado, com a existência de reabastecedores e de navios de apoio logístico.

Não haverá Marinhas prontas na ausência de um bom sistema de manutenção, que garanta os níveis adequados de disponibilidade material. Disponibilizar, manter e reparar plataformas e sistemas essenciais às operações navais em tempo, com qualidade e a custos controlados, é condição essencial para uma Marinha eficiente.

UM ARSENAL E UM 2º ESCALÃO REFORÇADO

Uma Marinha pronta tem que se encontrar materialmente apta a cumprir as suas funções, o que requer um sistema logístico e de manutenção muito reativo, com capacidade sobrança, dimensionada para a nossa realidade financeira.



Diz-se na Marinha que não existe “Marinha sem Arsenal e nem Arsenal sem Marinha”. De facto, esta relação umbilical parece óbvia; o que não deve ser assumido é que essa relação possa desenvolver-se num modelo que leve à paralisação da primeira e/ou à insustentabilidade do segundo.

Existe uma certa ideia que um Arsenal a funcionar plenamente dispensará um 2º escalão, ou que este deve estar sob a hierarquia do setor do material. Não concordo de todo. O 1º e o 2º escalão de reparações devem estar integrados na componente operacional. De modo a combater o que ficou conhecido em tempos idos como o triângulo da Bermudas, desejo transferir a responsabilidade da aquisição e gestão de sobressalentes da Direção de Abastecimento para a Direção de Navios, reajustando a estrutura superior da Marinha para dar resposta a esta alteração.

Ao Sistema de Manutenção exigirei uma maior eficácia, eficiência e previsibilidade. Atrasos constantes nas datas de aprontamento dos navios e sistemas reduzem drasticamente a capacidade da Marinha para cumprir as suas missões, gerando instabilidade no planeamento, com consequências nefastas,

quer para as operações, quer para o pessoal, além dos elevados reflexos nos custos de manutenção.

A TECNOLOGIA

A história demonstra que as grandes vitórias militares tiveram como elemento fulcral novas tecnologias portadoras de formas diferenciadoras de operar e de conjugar efeitos sobre os adversários.

Vivemos num mundo em acelerada transformação tecnológica que, há 100 anos, progredia em saltos significativos de 30 anos; há 50, em saltos de 15; e hoje em saltos inferiores a três anos. O brutal incremento tecnológico significa que, quando um navio novo é colocado ao serviço, a maioria dos sistemas de bordo já se encontra desatualizado.

Numa era de franca expansão e de democratização tecnológica, as Marinhas terão que se manter atualizadas de modo a não perder as suas vantagens competitivas perante adversários também em constante evolução. Atores não-estatais são hoje capazes de atingir alvos de elevado valor militar e económico com dispositivos improvisados, feitos em casa, ou numa simples oficina.

O desenvolvimento vertiginoso das redes dos microcomputadores, microcontroladores e de todo o tipo de eletrónica, associado à sua miniaturização e aumento de capacidade de processamento, está a criar uma verdadeira revolução, cujo desfecho é ainda difícil de prever.

Essa evolução, a par da IA, veio, pela primeira vez, permitir a robotização massiva da guerra. Ela marcará um avanço mais significativo do que o aparecimento do submarino, da aviação e do radar juntos, no período entre os dois grandes conflitos mundiais do século passado. A Marinha Portuguesa deve apostar fortemente na robotização da guerra e na IA, em razão dos vastos espaços onde tem que operar e do constante desafio entre os recursos e o nível de ambição necessário para responder com sucesso às necessidades do país neste início de século.

As impressoras 3D e as máquinas fresadoras computadorizadas vieram revolucionar a forma como se produzem peças mecânicas complexas, algumas delas impossíveis de criar com as tecnologias anteriores. A utilização intensiva e alargada deste tipo de equipamento na Esquadra tem um enorme potencial. Peças desenhadas em 3D poderão ser criadas a bordo dos navios em missão, com a qualidade e a funcionalidade suficiente para efetuar reparações temporárias ou definitivas, de modo expedito, diminuindo as necessidades de apoio logístico à distância. O mesmo está a acontecer no campo da eletrónica com os equipamentos baseados em *software*. Estes novos equipamentos são simples transdutores analógico-digitais associados a microcomputadores e microcontroladores que através de *software* emulam as funções anteriormente realizadas em *hardware*. A junção destas novas tecnologias abrirá um novo mundo de possibilidades. Os futuros equipamentos serão muito mais robustos, utilizando tecnologias de estado sólido e a sua atualização, adaptação, ou reparação poderá acontecer por alteração de *software* em missão.

Já se encontram em uso novos radares e sistemas de comunicação com esta nova tecnologia, confirmando um campo gigantesco de possibilidades futuras no desenvolvimento de sensores e armas.

Estes avanços deverão ser abraçados e incorporados o mais rapidamente possível nas estruturas de manutenção e nos navios da Esquadra.

AS AMEAÇAS A 360° E PORQUÊ UMA MARINHA DE DUPLO USO

No mar, o modelo de atuação, pela própria natureza dos atores (vestefalianos e não vestefalianos), dos fenômenos (humanos e naturais) e das atividades (econômicas, políticas, militares, criminais, de lazer e outras) apresentar-se-á como essencialmente transversal e holístico. O mar *liberum* é poroso por natureza, sem um controle efetivo e nele coexistem e se cruzam todos os tipos de atividades humanas e todo o espectro de interesses. Uma marinha mais fechada, concentrada só na atividade militar, não poderá compreender o ambiente marítimo onde opera, na sua totalidade, e sofrerá de uma cegueira seletiva, contrária aos próprios interesses do Estado.



CAPACIDADES MARÍTIMAS

Países de pequena dimensão e poder limitado vêm-se confrontados com a impossibilidade de edificar e sustentar diferentes capacidades marítimas, cada uma com um foco específico no mar. A par dessa evidente dificuldade, a multiplicação de atores estatais, com responsabilidades no mar, poderá contribuir para uma atuação mais incoerente e dificilmente sincronizada.

É este imperativo que nos leva a procurar e propor soluções que, através do duplo uso das capacidades militares, consigam reduzir os encargos do Estado na sustentação de capacidades que assegurem as diferentes atividades marinhas.

O modelo de Duplo Uso é uma conceptualização, que divide a atividade desenvolvida pela Marinha no mar em duas naturezas complementares, interligadas e coexistentes: uma essencialmente

militar e outra não militar, a partir de um núcleo comum (cultura organizacional, recursos e estruturas).

Considero mais adequado, exequível e económico centrar a maioria das funções operativas no mar numa única entidade que, por razões de escala, consiga obter a mais elevada racionalidade no emprego e na sustentação dos meios, o que implicará optar por uma Marinha multifunção, ao invés de pulverizar recursos, estruturas e competências operativas por mini-marinhas. Assim, uma Marinha verdadeiramente útil ao país deve assumir as funções operativas do Estado no mar como forma de racionalizar os recursos nacionais. No contexto português, estas tarefas devem, na minha opinião, ser suportadas por uma Marinha de capacidade oceânica, que desempenhe as funções tradicionais das Marinhas de Guerra e das Guardas Costeiras, ou seja, uma Marinha de modelo holístico e pós-moderno.

Uma Marinha assim concebida será o órgão do Estado com obrigação de apoiar todas as entidades que, em razão das suas competências e do espaço, tenham que atuar no mar. Evita-se dessa forma a dispersão e proliferação de recursos de elevado custo, na aquisição, manutenção e operação para funções muito verticais no mar e de incidência esporádica, por parte de outras entidades do Estado.

CONCLUSÃO

Caros camaradas,

Esta é a Marinha que visiono. Uma Marinha de todos. Uma Marinha de Portugal, que assegure o exercício da soberania e jurisdição nacional, a defesa do País, a preservação dos nossos recursos e a contribuição para a segurança nacional. Uma Marinha significativa, relevante nas nossas alianças e parcerias, capaz de contribuir, na nossa dimensão, para a segurança mundial. Mas, também, uma Marinha capaz de projetar segurança onde os interesses nacionais o exijam e os nossos cidadãos disso necessitem.

Cabe-nos hoje servir a Marinha de forma empenhada, profissional e competente, como muitos outros o fizeram, mas com a humildade de perceber que só somos mais uma geração de quarto na longa singradura da nossa Marinha, que é a Marinha dos Portugueses e a Marinha de Portugal!

Será esta a postura, aberta, desprendida, mas empenhada que nos conduzirá à mudança.



ALMIRANTE MENDES CALADO

CESSA FUNÇÕES DE CEMA/AMN

Adespida do Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Maria Mendes Calado, teve três momentos altos: a cerimónia de condecorações, na manhã de dia 23 de dezembro de 2021; o adeus ao Gabinete; e o arriar do distintivo. Estes dois últimos eventos tiveram lugar na manhã do dia 27.

O Almirante Mendes Calado deixou ainda, nas redes sociais, uma mensagem de despedida onde destacou a sua confiança numa Marinha resiliente, capaz de ultrapassar todos os desafios e ajudando a construir o futuro com inovação, para cumprir Portugal com brio e orgulho, continuando a valorizar as pessoas e a condição militar. Outros destaques: "... Foi uma honra ter sido o vosso Comandante. Falta-me tempo e palavras para expressar tamanha gratidão A Pátria é o nosso grande designio. Bons ventos e mar de feição e que a Estrela da Sorte guie sempre as missões da Marinha e proteja todos os seus homens e mulheres. Até sempre, levo-vos no coração ...".

A cerimónia de dia 21 decorreu no átrio da Biblioteca; foram condecorados com a Medalha Militar de Serviços Distintos os oficiais generais mais próximos colaboradores do Almirante CEMA e AMN, entre os quais se destacam o VALM VCEMA, os Superintendentes, o Comandante da Escola Naval e os Diretores do Instituto Hidrográfico e da Comissão Cultural da Marinha.

No adeus ao Gabinete, os oficiais, sargentos, praças e civis formaram alas ao longo corredor de acesso ao Gabinete do ALM CEMA e AMN, proporcionando despedidas individuais deveras emotivas.

Já na parada das Instalações Centrais de Marinha, em singela cerimónia presidida pelo VCEMA, VALM Novo Palma, foi arriado do topo do mastro o distintivo de CEMA, dobrado, colocado numa caixa e entregue ao Almirante Mendes Calado.

O Almirante António Maria Mendes Calado foi o 19º Chefe do Estado-Maior da Armada e desempenhou o cargo de 1 de março de 2018 a 27 de dezembro de 2021.



Fotos SAJ A. Ferreira Dias



EXERCÍCIO *FLOTEX SILVER 21*

NRP *CORTE-REAL*

Ao longo de quatro meses de uma missão com características muito especiais, o NRP *Corte-Real* operou no Atlântico Norte, Mar de Barents, Mar do Norte, Mar da Noruega e Mar Báltico, tendo cumprido um intenso programa operacional em companhia com os restantes navios do *Standing Naval Maritime Group One* (SNMG1) e contribuído para a *Maritime Situation Awareness* (MSA) na área de responsabilidade operacional do *Supreme Allied Commander Europe* (SACEUR).

Para além deste programa operacional, realizado de forma consistente e permanente entre os navios da força, destaca-se ainda a participação do SNMG1 nos exercícios *Dynamic Mariner 2021/Joint Warrior 21-2*, ao largo da costa da Escócia (ver edição Nº 567 da RA), e mais recentemente o *Flotex Silver 21*, organizado pela Marinha Norueguesa.

FIORDES NORUEGUESES

Após sair do Báltico, o SNMG1 rumou a Norte, até Bodø, na Noruega (ver mapa das navegações na pág.26), tendo efetuado uma grande parte deste trânsito nos fiordes noruegueses, o que obrigou a prolongados períodos de navegação em águas confinadas, testando a resiliência das equipas de navegação em condições difíceis – com temperaturas negativas e períodos de luz solar inferiores a duas horas.

Ainda assim, a beleza dos fiordes compensou as dificuldades sentidas, presenteando a guarnição da fragata *Corte-Real* com paisagens montanhosas pintadas de branco. O trânsito até Bodø levou o navio português a cruzar, pela segunda vez nesta missão, a latitude de (66° 33' 44''N), ultrapassando novamente o Círculo Polar Ártico.

30 ANOS

Já atracados no porto de Bodø, realizaram-se os habituais *meetings* que antecedem um exercício naval de grande envergadura. A ocasião foi aproveitada para trocar experiências e estabelecer contacto com militares da Marinha Norueguesa e outras que participaram no exercício.

Nesta escala, a fragata *Corte-Real* celebrou 30 anos¹ ao serviço da Marinha Portuguesa, sendo este momento celebrado com uma foto da guarnição sob fundo branco da neve de Bodø.



EXERCÍCIO

Após a largada, o NRP *Corte-Real* iniciou a participação no *Flotex Silver 21*, que decorreu de 22 a 30 de novembro, primeiro no fiorde de Andøya² e depois ao longo da costa, ao largo de Vågsfjorden, Andfjorden e Tromsø, contando com a participação de 16 navios de superfície, dois submarinos e ainda diversos meios aéreos noruegueses.

O navio português, integrou, em conjunto com a restante força SNMG1, a TG 430.01. Neste exercício foram conduzidas diversas séries de treino, cumprindo um exigente plano de exercícios em cenários de elevada complexidade e para todo o espectro e ambientes das operações navais.

O exercício comportou 28 séries, que possibilitaram o treino em todas as áreas da guerra naval – operações anti-submarinas, de superfície, anti-aéreas e de anti-ameaças terroristas – se bem que com maior incidência na “caça” de submarinos.

Muito embora as condições meteorológicas e oceanográficas sejam extremamente adversas nesta região do globo em finais de novembro, o pior momento ocorreu durante o exercício de reabastecimento no mar, que decorreu num ambiente polar, com temperaturas de -10°C, pondo à prova os meios humanos e materiais envolvidos.



Mar Báltico, antes de uma atracação na Base Naval da Marinha Holandesa em Den Helder, nos Países Baixos, para entregar os equipamentos e sistemas de comunicações, já que, a partir de 7 de janeiro, será o HNLMS *Rotterdam* o navio chefe do SNMG1.

CONCLUSÕES

Este é o maior exercício anual organizado pela Marinha Real da Noruega (Sjøforsvaret). O objetivo é treinar em todas as áreas navais, para reforçar o potencial de combate no mar, norueguês e aliado, em águas tão a norte. Isto é uma prioridade face ao crescimento militar russo no Ártico.

It is an exercise where we tie allies closely to us, and they become better acquainted with operating in our areas. It is good for our safety that they get to know how to operate in our waters even when it is cold and dark, afirmou o COM Trond Gimmingsrud, da Sjøforsvaret.

Dada a importância do exercício, face aos meios envolvidos e à proximidade geográfica dos Bastion⁷ da Esquadra Russa do Norte, marcaram presença nas proximidades o contra-torpedeiro *Vice-Admiral Kulakov*⁸, da Marinha Russa, e o salvádego *Murman*.

O SNMG1 contribui, numa base permanente, para a defesa coletiva da Aliança. Com o envolvimento no exercício *Flotex Silver 21*, no norte da Noruega, os aliados ficam a conhecer melhor as águas norueguesas e os desafios ambientais do teatro do “Grande Norte Ártico”.



Colaboração do **COMANDO DO NRP CORTE-REAL**

FLOTEX SILVER 21

MEIOS NORUEGUESES

DA MARINHA:

Fragatas: *KNM Thor Heyerdahl* e *KNM Roald Amundsen*;
Corvetas: *KNM Gnist*, *KNM Skjold*, *KNM Storm* e *KNM Steil*;
Draga-minas: *KNM Rauma* e *KNM Hinnøy*;
Submarinos: *KNM Utvær* e *KNM Uredd*; e
Navios de Apoio: *KNM Magnus Lagabøte* e *KNM Maud*³.

DA GUARDA COSTEIRA

KV Nordkapp e *KV Heimdal*.

AERONAVES

Jatos F-16 e F-35;
Aviões de Patrulha Marítima P-8;
Helicópteros de salvamento marítimo; e
Outros helicópteros militares (NH90 e DA-20).

MEIOS DOS RESTANTES ALIADOS

FRAGATAS:

FGS *Sachsen Anhalt*;
FS *Bretagne*⁴ (FREMM⁵);
HDSM *Triton*;
NRP *Corte-Real*.



MUDANÇA DE NAVIO-CHEFE

No trânsito para Bodø, ocorreu um incêndio numa casa de máquinas do navio-chefe do SNMG1, o HMCS *Fredericton*, na manhã de 18 de novembro. Embora prontamente extinto, o navio teve que abandonar a força e rumar ao porto de Trondheim para efetuar reparações⁶.

Concluído o *Flotex Silver 21*, o SNMG1 despediu-se das altas latitudes, iniciando trânsito para Sul. Em nova paragem logística em Trondheim, a 2 de dezembro, o navio português recebeu do HMCS *Fredericton* os equipamentos e sistemas de comunicações pertencentes ao staff do COM SNMG1.

Para o navio português, seguiu-se uma navegação para monitorização marítima na região do Estreito de Kattegat e no

Notas

¹ O terceiro navio da classe Vasco da Gama foi entregue à Marinha a 22 de novembro de 1991, nos estaleiros HDW, em Kiel (Alemanha), na presença de diversas entidades políticas e militares, portuguesas e alemãs. Haverá um artigo, dedicado aos 30 anos do navio, na próxima edição da RA.

² Em Andøya há uma base aérea onde estão, habitualmente, os aviões de patrulha marítima que “seguem” os submarinos russos que largam da estratégica Península de Kola.

³ O *KNM Maud* integra o SNMG1 como navio reabastecedor.

⁴ Após o exercício, esta fragata francesa iria navegar para norte e depois rumo à Islândia, onde decorreria, pela primeira vez fora duma base francesa, a rendição simultânea de toda a guarnição.

⁵ Fragata para múltiplas missões. Neste exercício predominaram as operações anti-submarinas.

⁶ As reparações, que tiveram o apoio da Fleet Maintenance Facility Cape Scott, estenderam-se até ao início de dezembro, após o que o navio rumou à sua base em Halifax.

⁷ Zonas de Defesa Avançada.

⁸ Supostamente em trânsito (muito lento) do Golfo da Guiné para a base de Severomorsk.

CRUZEIRO DE INSTRUÇÃO DE VERÃO VIAGEM DE INSTRUÇÃO DE 2021

NRP ZARCO E NRP POLAR

Os veleiros do Agrupamento de Navios da Escola Naval – o NRP *Zarco* e o NRP *Polar* – constituídos na TU 443.23.01, realizaram, entre 19 de julho e 15 de agosto de 2021, o Cruzeiro de Instrução de Verão de cadetes do 4.º, 3.º e 1.º ano de várias classes da Escola Naval e, após 30 de julho, a Viagem de Instrução dos cadetes dos 1.º ano e 2.º anos da classe de Médicos Navais.

A TU 443.23.01 integrou, a convite da Associação Nacional de Cruzeiros e da Associação Espanhola “500 anos, I Circunavegação à Vela”, uma frota de cerca de 30 veleiros, nacionais e estrangeiros, que participaram no cruzeiro de comemoração do 5º centenário da primeira viagem de circum-navegação à vela (iniciada por Magalhães e finalizada por Elcano).

Os navios praticaram portos nacionais – Cascais (fundeadouro), Sines (2x), Portimão (2x), Lisboa – e espanhóis – Huelva, Rota (3x), Sevilha, Cádiz, Barbate, Ceuta, Rota, Ayamonte (ver mapa das navegações na pág.31). Nesta missão de instrução embarcaram 25 cadetes (nove no NRP *Zarco* e dezasseis no NRP *Polar*). É de referir a variedade de portos escalados, salientando-se a subida do Rio Guadalquivir com destino ao porto de Sevilha, após a passagem da eclusa *Puerta del Mar*, e o porto de Ceuta, no continente africano.

Nos portos ocorreram amiúde eventos protocolares de evocação e celebração da referida volta ao mundo, a par de programas culturais e sociais; neles foram envolvidos os cadetes, que representaram assim a Marinha e Portugal.

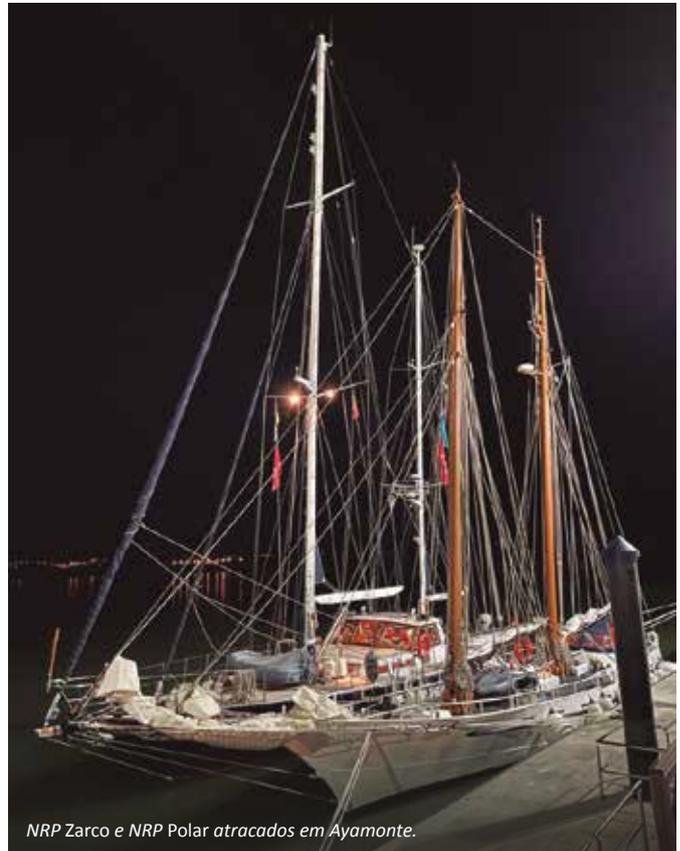
Após Ayamonte, o NRP *Zarco* e o NRP *Polar* não puderam acompanhar a restante frota de veleiros na subida do Rio Guadiana até Alcoutim e Sanlúcar de Guadiana, pelo facto de a altura dos seus mastros não permitir a passagem por baixo da ponte internacional do Guadiana. Não obstante, os cadetes e as guarnições puderam ainda assim participar nos eventos protocolares e culturais havidos nessas duas localidades, por via da disponibilização de transportes por parte do Comando da Zona Marítima do Sul e da Câmara Municipal de Alcoutim.

Nas navegações, os cadetes embarcados tiveram formação técnico-prática náutica e marinheira. As tarefas desempenhadas a bordo incidiram nas áreas da navegação, da marinheira, das comunicações marítimas e, naturalmente, da navegação à vela.

O CTG, CFR Pereira de Castro, o Comandante do NRP *Zarco*, CFR Santos Rocha e o Comandante do NRP *Polar*, CTEN Nunes dos Santos apresentaram cumprimentos ao Cônsul Geral de Portugal em Sevilha, Dr. João Queirós, e à Alcaldesa de Ayamonte, D. Natalia Santos.



Colaboração dos **COMANDOS DO NRP ZARCO E DO NRP POLAR**



NRP *Zarco* e NRP *Polar* atracados em Ayamonte.



Comandantes do NRP *Zarco* e do NRP *Polar* em evento protocolar com a Alcaldesa de Ayamonte Natalia Santos.



Guarnição e cadetes do NRP *Zarco*.



Guarnição e cadetes do NRP *Polar*.

BALANÇO DAS ATIVIDADES 2021

ESTADO-MAIOR DA ARMADA



INTRODUÇÃO

Conforme artigo publicado na última edição da Revista da Armada, o Estado-Maior da Armada (EMA) celebrou em 2021 cem anos de existência, dado ter sido criado por Decreto de 28 de novembro de 1921.

Desde essa altura, a sua missão foi-se ajustando, tendo perdido algumas funções executivas, que chegou a deter, para se centrar no estudo, conceção e planeamento das atividades da Marinha, para apoio à decisão do CEMA. No âmbito do planeamento de atividades, tem vindo a ganhar relevo a função de coordenação de iniciativas transversais à instituição, nomeadamente no âmbito do alinhamento e da revisão contínua da estratégia naval, em que avulta a coordenação dos Programas Intersetoriais da Marinha.

Aquando da sua criação, o EMA possuía cinco divisões (Pessoal, Material, Justiça, Máquinas e Saúde), mas a necessidade de adaptar o apoio especializado prestado ao Almirante CEMA, em função da evolução do ambiente interno e externo, foi ditando alguns ajustes organizacionais ao longo da sua história, sendo que o centenário foi celebrado com seis divisões: Pessoal, Relações Externas, Operações, Material, Planeamento e Inovação. Nesse quadro, este breve texto seguirá essa estruturação.

Em suma, o ano de 2021 foi, como habitualmente, um ano bastante preenchido no EMA, destacando-se, pela sua singularidade, as atividades de planeamento e coordenação relacionadas com a resposta da Marinha à pandemia de Covid-19, no âmbito do apoio à decisão do Almirante CEMA e da articulação intersetorial.

DIVISÃO DE PESSOAL

Em 2021, esta Divisão coordenou processos no âmbito das disparidades remuneratórias, da revisão do Regulamento de Avaliação do Mérito dos Militares das Forças Armadas, das alterações aos diplomas estruturantes das Forças Armadas, da reorganização do Sistema de Saúde Militar, do ensino superior militar e da formação profissional.

No âmbito da reestruturação das Forças Armadas, integrou o grupo de trabalho criado para a elaboração das leis orgânicas dos ramos e do EMGFA, e para a elaboração dos procedimentos e mecanismos de adaptação ao novo quadro legal, designadamente no que concerne ao processo de decisão e ao emprego de forças e meios. Além disso, vem monitorizando

o Programa Intersetorial de Recrutamento e Retenção, que engloba diversas medidas e ações do Plano de Ação para a Profissionalização do Serviço Militar no âmbito da valorização da carreira militar.

Desenvolveu, ainda, trabalhos com vista a aumentar a eficiência do emprego operacional das unidades navais, no que respeita à afetação dos recursos humanos, com o objetivo de adaptar as necessidades em pessoal ao estado de prontidão dos navios.

Relativamente à atividade desenvolvida pelo Departamento Jurídico Operacional e Internacional, sublinham-se o apoio à produção normativa associada aos processos de reestruturação em curso e o exercício dos cargos de conselheiro jurídico no estado-maior da Força da União Europeia – EU NAVFOR Somália (operação ATALANTA) e no estado-maior da Força de Reação Imediata.

DIVISÃO DE RELAÇÕES EXTERNAS

Relativamente a esta Divisão, realça-se a concretização da primeira reunião bilateral com a Armada da Colômbia, bem como a realização de mais uma ronda de reuniões bilaterais com as Marinhas do Brasil e dos EUA. Além disso, releva-se a coordenação de um conjunto de atividades, que envolveram relacionamento externo, nomeadamente as respeitantes ao comando da Força da União Europeia empenhada na operação ATALANTA e aos embarques de uma força de fuzileiros na operação CORYMBE, de um destacamento de mergulhadores num draga-minas da Marinha Alemã, de dois controladores de helicópteros num navio da Marinha Francesa e de um piloto no destacamento de helicópteros de um navio alemão na operação IRINI.

No âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa, destacam-se os contributos para os Programas-Quadro com Moçambique, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Guiné-Bissau e Angola. Salienta-se, também, a coordenação da projeção de 19 militares para assessorar ações de formação e capacitação das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, ao abrigo do novo Programa-Quadro, e a sua transição para a *European Union Training Mission* em Moçambique.

No que diz respeito à área da diplomacia e protocolo, destaca-se a organização de visitas dos adidos à Escola de Tecnologias Navais, à Direção de Combate à Poluição do Mar e à Esquadilha de Subsuperfície, bem como o apoio aos navios de guerra estrangeiros que visitaram portos nacionais.



DIVISÃO DE OPERAÇÕES

Nesta Divisão efetuou-se o acompanhamento estratégico para o aprontamento, projeção e sustentação das forças da Marinha nas missões das Forças Nacionais Destacadas (FND) planeadas para 2021, contribuindo, ainda, para o planeamento das FND para 2022. No apoio a emergências civis e no Projeto Praia Segura, coordenou-se o apoio à Autoridade Marítima Nacional, à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, ao Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas e à GNR, assim como a atribuição de meios às operações das agências europeias, nomeadamente à FRONTEX.

Na componente do conhecimento situacional marítimo, o EMA vem assegurando, desde 2011, a participação nacional no projeto *Maritime Surveillance* (MARSUR), tendo assumido o cargo de chairman do órgão de direção e coordenação, o MARSUR *Management Group*, entre setembro de 2020 e outubro de 2021. De relevar também a presidência do *Project Team Underwater Control*, sob a égide da Agência Europeia de Defesa, que visa o desenvolvimento de capacidades com sistemas submarinos autónomos.

Acresce ainda a participação em diversos grupos de trabalho relacionados com as operações (viaturas blindadas ligeiras para fuzileiros e capacidade de fiscalização marítima de Angola), bem como o acompanhamento e a coordenação de atividades no âmbito da vigilância marítima, da segurança militar e contrainformação (visando o desenvolvimento dessa capacidade no contexto das Forças Armadas), da ciberdefesa e do espaço.

DIVISÃO DE MATERIAL

A Divisão de Material gere os portefólios da Lei de Programação Militar e da Lei das Infraestruturas Militares, e coordena as atividades intersetoriais relativas ao Programa de Modernização das Fragatas da classe *Bartolomeu Dias* e *Vasco da Gama*. Em 2021, coordenou também os trabalhos conducentes ao desmantelamento dos ex-NRP *Delfim* e *Águia*, concluídos no estaleiro da NAVALROCHA em outubro, e, no âmbito das comemorações dos 100 anos da Liga dos Combatentes, promoveu a musealização de uma Lancha Anfíbia de Reabastecimento e Carga, para ficar exposta no Museu do Antigo Combatente.

No âmbito do Programa de Eficiência de Recursos na Administração Pública para o período até 2030 (ECO.AP 2030), a Divisão contribuiu para a criação do cargo de Gestor de Energia e Recursos (GER) da Marinha, na Inspeção-Geral da Marinha.

O Chefe de Divisão integrou a Comissão de Auditoria de Preços do contrato de concessão com a Arsenal do Alfeite, S.A. (AA-SA), cujo relatório resultou na aprovação da atualização dos custos homem-hora e na necessidade de se investir na modernização da AA-SA no futuro próximo.

Com o Estado Maior das Forças Armadas (EMGFA), ramos e o Instituto de Apoio Social das Forças Armadas (IASFA), participou nos trabalhos relativos ao Sistema de Alimentação da Defesa Nacional e, na esfera de ação do combate à pandemia de Covid-19, participa na gestão de solicitações externas de meios, bens e serviços.

DIVISÃO DE PLANEAMENTO

Uma das incumbências da Divisão é coordenar o processo de gestão estratégica da Marinha, tendo para esse efeito sido publicado, em 2021, o PAA 34 – *Processo Estratégico da Marinha*, que o sistematiza. Reviu-se também a Diretiva Estratégica de Marinha – 2018, preparou-se o Plano de Implementação da Estratégia Estrutural, atualizou-se a Estratégia Operacional da Marinha (que datava de 2006) e publicou-se o respetivo Plano de Implementação, tendo-se assegurado, ainda, a coordenação dos Programas Intersetoriais para a Renovação da Esquadra e para a Transição Digital.



Formulação da documentação estruturante da estratégia naval.

Também se iniciaram os estudos tendentes a rever a Estratégia Genética da Marinha (datada de 2005). Noutro âmbito, a Divisão coordenou a execução dos projetos da Marinha inscritos no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), onde se incluem a aquisição de um Navio de Investigação Científica e a edificação de três centros de inovação, bem como uma expansão do Centro de Operações Marítimas (COMAR).

No contexto do Ciclo de Planeamento de Defesa Militar, foram elaboradas as Propostas de Força que consubstanciam o contributo da Marinha para o processo de revisão da LPM. Noutro plano e com base na experiência obtida na fase inicial da pandemia, foi elaborado o Plano de Contingência SALUSMAR, que estabeleceu as medidas a implementar em resposta a epidemias ou pandemias de doenças transmissíveis pelas vias respiratórias.

DIVISÃO DE INOVAÇÃO

Esta Divisão lançou o Portal Horizonte, para efetuar a gestão do processo de criação, recolha e avaliação de ideias.

No apoio à experimentação operacional, realçam-se as duas campanhas realizadas a bordo do NRP *Sines*, que permitiram identificar lições aprendidas sobre dois veículos aéreos não tripulados com distintos modos de operação, lançamento e recolha. Ainda neste âmbito, efetuou-se a demonstração final do projeto COMPASS 2020, dedicado ao comando e controlo de veículos não tripulados multidomínio, durante o exercício REP(MUS)21.

Na vertente da dinamização da inovação aberta e colaborativa, realizou-se o *RoadShow IDEIA 2021*, que permitiu trocar ideias e identificar oportunidades de colaboração com dez entidades da indústria e sete da academia. Foram efetuadas, igualmente,

visitas à *Innovation Factory* da Airbus em Munique e ao *Centre for Maritime Research and Experimentation* (CMRE), da NATO, em La Spezia.

Na edificação dos facilitadores de inovação, releva-se a coordenação da candidatura do Centro de Experimentação Operacional da Marinha (CEOM) a Zona Livre Tecnológica. No âmbito dos financiamentos supletivos, salienta-se a monitorização e o apoio à execução de mais de 20 projetos financiados pelos programas POSEUR e COMPETE 2020. Por último, destaca-se a elaboração de um relatório com um ponto de situação sobre a inovação na Marinha.



Colaboração do ESTADO-MAIOR DA ARMADA

ORGÃOS CENTRAIS DE ADMINISTRAÇÃO E DIREÇÃO



SUPERINTENDÊNCIA DO PESSOAL

O ano de 2021, à semelhança de 2020, ficou marcado pela crise pandémica e pelos desafios dela decorrentes. Apesar desses desafios, a Superintendência do Pessoal (SP) deu continuidade ao seu contributo para a missão da Marinha, alicerçada no seu lema “*Semper adest!*”, “sempre presentes”.

Um dos grandes desafios foi a transição do **Sistema de Gestão de Recursos Humanos da Marinha** para o Sistema de Gestão de Pessoas da Marinha; este processo culminou, em julho de 2021, com a auditoria de renovação da certificação e de transição para a Norma Portuguesa (NP) 4427:2018 – “Sistemas de gestão das pessoas. Requisitos” pela Associação Portuguesa de Certificação (APCER) e a necessidade de adequar a Diretiva Setorial do Pessoal ao novo paradigma, mantendo o seu alinhamento com a Diretiva Estratégica de Marinha.

A revisão das lotações das unidades requereu um trabalho permanente, tendo sido concluídos 29 processos e estando ainda em curso a análise de 10 outros. Ao nível das lotações, realça-se ainda o esforço na caracterização dos cargos de entidades externas onde a Marinha tem pessoal colocado.

A gestão do orçamento atribuído enfrentou um desafio adicional no contexto de incerteza gerado pela crise pandémica, designadamente nas áreas da formação, saúde e gestão de pessoal ao nível das deslocações, quer nacionais quer internacionais. Neste particular, é de realçar: a adjudicação de serviços, na área da formação, correspondentes a cerca de 200 cursos; a aquisição de bens e serviços no âmbito da saúde, conducentes quer à testagem quer à ativação e funcionamento dos centros de vacinação da Marinha; e a realização, no âmbito da gestão de pessoal, de **mais de 1500 deslocações** traduzidas na necessidade de garantir as correspondentes viagens e alojamento em observância das regras sanitárias em vigor a cada momento.

No âmbito do desenvolvimento das carreiras dos militares da Marinha, a SP integrou o grupo de trabalho, liderado pelo Estado-Maior da Armada, para revisão do Regulamento de Avaliação do Mérito dos Militares das Forças Armadas; foram nomeadamente tomadas ações para melhorar a informação averbada no registo individual dos militares.

A Marinha acompanhou o esforço pedido às Forças Armadas (FFAA) no combate à pandemia, mobilizando um conjunto alargado de pessoas; realce para a convocação à efetividade de serviço de 38 militares da área da Saúde e para a indicação de 233 militares de todas as categorias, para a **operação da Plataforma Trace COVID-19/SNS**, num apoio direto às Administrações Regionais de Saúde.

No que concerne ao **recrutamento**, foram abertos concursos de admissão para a prestação de serviço em Regime de Contrato (RC) nas categorias de praças, e de oficiais e concluíram-se os procedimentos concursais, iniciados em 2020; daí resultou a incorporação de 27 oficiais e 172 praças em RC, e de cinco oficiais médicos navais e três praças músicos nos QP. No Quadro do Pessoal Militarizado da Marinha, também se concluíram os concursos iniciados em 2020 para os grupos da Polícia dos Estabelecimentos de Marinha, do Troço do Mar e de Faroleiros, aguardando-se ainda autorização da tutela para efetivar os ingressos no QPMM. No atinente ao Mapa de Pessoal Civil da Marinha, concluíram-se os procedimentos concursais, também iniciados em 2020, destinados a Assistentes Técnicos Administrativos, tendo sido ocupados 23 postos de trabalho nesta categoria; foram ainda abertos oito procedimentos concursais para a categoria de Técnico Superior, dois para a categoria de Assistente Técnico e um para a carreira de Especialista de Informática.

Foi publicado o novo regulamento para o concurso de admissão ao Curso de Formação Militar Complementar de Oficiais, que habilita ao ingresso nos QP na categoria de oficial na classe de Técnicos de Saúde.

A divulgação do recrutamento da Marinha, num ano de retoma moderada aos formatos presenciais, realizou 39 ações (66 dias de empenhamento, presença em 11 distritos de Portugal Continental, cerca de 4000 jovens contactados).

O **Gabinete de Perspetiva de Género** promoveu várias ações de formação inseridas em cursos de carreira e participação em numerosos eventos em prol da igualdade e da não discriminação.

O **Gabinete de Testagem da Proficiência Linguística** desenvolveu testes de aferição segundo os padrões definidos pelo STANAG 6001 e pelo *Bureau for International Language Co-ordination* (BILC). Também realizou testes de aferição de língua inglesa em diversos processos de seleção e a todos os cadetes e aspirantes dos cursos tradicionais da Escola Naval. Foi também

prestado apoio à testagem realizada pelo EMGFA e participou-se na formação de formadores de língua inglesa de países NATO e *Partners*, colaborando em cursos BILC.

Nas provas de seleção para os diversos concursos externos e internos da Marinha, o **Gabinete de Psicologia** efetuou as avaliações psicológicas dos candidatos. No último trimestre do ano, a Marinha colaborou com entidades externas em mais de 200 avaliações psicológicas a candidatos à Polícia Marítima, ao Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.

A atividade formativa foi fortemente afetada pela situação pandémica, tendo ocorrido interrupções na formação ministrada nas Escolas e Centros de Formação (ECF) do **Sistema de Formação Profissional da Marinha** (SFPM). A normalização apenas ocorreu a 11 de outubro (desde novembro de 2020 que apenas era efetuada a formação de carácter imperativo).

Com o envolvimento da Direção de Formação (DF) e de todas as ECF, iniciou-se a migração da certificação do SFPM para a norma **NP ISO 21001:2020 – “Sistemas de Gestão para Organizações Educativas/Formativas”**, perspetivando-se a conclusão deste processo no 1º semestre de 2022.

No âmbito dos Planos Anuais de Atividades de Formação (PAAF) I e II da Marinha, que incluem a formação desenvolvida com entidades externas no quadro das parcerias e protocolos estabelecidos, realizaram-se 240 ações de formação (747 planeadas) e 61 ações de formação inopinadas, abrangendo 2400 formandos (uma redução de 14% face a 2020).

Da gestão flexível do orçamento da SP, foi disponibilizado às ECF diverso material informático, permitindo a adaptação e capacitação na execução de **formação à distância** (17 cursos de PAFM I realizados por esta via). A Escola de Tecnologias Navais (ETNA) ministrou as últimas edições dos cursos básico e complementar de socorrismo; a recém-criada Unidade de Ensino, Formação e Investigação da Saúde Militar (UEFISM) assegurou essa formação a partir de março. Ao nível do Plano de Atividades de Formação Nacional, executaram-se 16 atividades planeadas (em 22 previstas) e 18 atividades inopinadas. Na formação técnico-profissional, executaram-se 430 das 801 formações planeadas e 351 outras não planeadas. Do Plano de Atividades de Formação no Estrangeiro, concretizaram-se nove das 49 atividades planeadas, tendo-se realizado 13 outras ações inopinadas, colmatando lacunas de formação de anos anteriores.

Enquanto ECF, a ETNA adaptou-se para manter a continuidade da formação, alterando os planos de curso para, na máxima extensão possível, implementar o ensino à distância. Assim, foram ministrados todos os cursos de carreira planeados bem como os cursos de formação contínua considerados imperativos.

No âmbito do **Ensino Politécnico Militar**, a Unidade Politécnica Militar – Departamento Politécnico da Marinha levou a cabo 19 Cursos de Formação de Sargentos (92 formandos).

40 ações de formação abrangeram elementos: de outros ramos das FFAA (9); de Forças de Segurança (33), civis (37) e oriundos da Marinha de Guerra de Angola e da Guarda-Costeira de São Tomé e Príncipe (10). No âmbito do protocolo celebrado entre a Marinha e a Jerónimo Martins SGPS S.A., realizaram-se duas ações de formação (23 formandos).

Mantiveram-se as condições necessárias para a conclusão do Ensino Secundário pela via do Reconhecimento, Validação e Certificação de Competências (RVCC). Os militares, militarizados e civis que demonstraram interesse em ver reconhecidas as competências adquiridas ao longo da vida por este meio, foram integrados em grupos; o processo decorreu totalmente à distância, com recurso a plataformas digitais.

Em 21 de outubro realizou-se a **5.ª edição** do evento **Missão Estágio: o futuro começa agora**, com organização da DF, tendo

a Comissão Cultural da Marinha como anfitriã. O evento contou com a presença de 38 entidades de ensino/formação (18 do ensino profissional e 20 do ensino superior) – 106 participantes presenciais e 53 *online*, com representantes de todas as áreas funcionais da Marinha.

Na área da Saúde, a atividade prevaemente foi no combate à pandemia; na atividade assistencial, manteve-se o reforço da capacidade clínica do Hospital das Forças Armadas (HFAR) e do EMGFA na salvaguarda do pessoal das Forças Armadas. Internamente, foi criado o Grupo de Controlo de Infeções na Marinha; o Centro de Medicina Naval (CMN) assegurou a testagem, a vacinação, o diagnóstico, os inquéritos epidemiológicos, o isolamento profilático e a gestão específica da informação. Durante o ano foi continuada a expansão do Processo Clínico Único nas unidades navais.

No **Centro de Medicina Subaquática e Hiperbárica** verificou-se um crescimento da atividade assistencial e de urgência para níveis pré-pandemia Covid-19, e manteve-se: a atividade de formação (estagiários ao abrigo do programa *Missão Estágio*); e a colaboração com a Faculdade de Medicina de Lisboa/Escola Naval na docência do Mestrado em Medicina Subaquática e Hiperbárica.

A Marinha contribuiu para o esforço nacional de controlo da pandemia edificando no Centro de Educação Física da Armada (CEFA) um **Centro de Vacinação** para o pessoal das FFAA. Por sua vez a ETNA, em articulação com a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, deu continuidade ao apoio ao Serviço Nacional de Saúde através das estruturas edificadas em 2020: o Centro de Acolhimento da Marinha, destinada a utentes autónomos assintomáticos durante períodos de isolamento profilático, e a Estrutura de Apoio de Retaguarda, destinada ao acolhimento de idosos assintomáticos com necessidades de apoio diferenciado. Desde a sua edificação as duas estruturas acolheram 335 utentes. Ainda através da ETNA, a Marinha apoiou o Centro Distrital de Setúbal do Instituto de Segurança Social (acolhendo temporariamente utentes provenientes de um lar encerrado) e assegurou 100 camas para a eventualidade de acolher refugiados provenientes do Afeganistão.

As atividades de **Apoio Social** foram reduzidas ao essencial. Para além de se ter dado resposta aos processos de rotina (IASFA-ADM e apoio aos familiares dos militares, militarizados e civis falecidos) foi também dado grande enfoque ao apoio aos familiares dos militares em missão no exterior, bem como à campanha de recolha de alimentos por ocasião do Natal com o mote de “Família Naval Solidária entre os seus”.

Em sede de **Justiça e Disciplina Militar** prosseguiu-se na implementação do procedimento administrativo desmaterializado, tendo-se prestado apoio jurídico-institucional a todos os comandantes, diretores ou chefes das unidades da Marinha e oficiais instrutores que o solicitaram, bem como apoio formativo às diversas escolas e estabelecimentos de ensino e de formação.

As atividades desenvolvidas, pela **Chefia de Assistência Religiosa** (CAR) seguiram como referências a DSRH 2018 e as orientações de carácter pastoral transmitidas pela Capelania Mor. Apesar da situação pandémica, os Cursos de Liderança e de Formação Básica de Praças na Escola de Fuzileiros e os Cursos de Promoção a Sargento-Chefe e de Formação de Praças na ETNA tiveram a intervenção do capelão em ações de Formação Cívica e Deontológica. Ao nível sacramental, realizaram-se 50 Batismos, 12 Matrimónios e 45 Funerais.

 Colaboração da **SUPERINTENDÊNCIA DO PESSOAL**



SUPERINTENDÊNCIA DO MATERIAL

ESQUADRA

Novos projetos – O programa de construção da 2.ª série de NPO encontra-se numa fase de gestão remanescente da garantia, tendo ocorrido a assinatura da Atualização do Auto de Receção Definitiva Parcial, para os dois navios, em 1 de março. Relativamente ao programa da 3.ª série de NPO, que compreende a construção de 6 navios, a Especificação de Requisitos para a construção foi aprovada e enviada para a Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN) em 14 de julho. No cumprimento do despacho n.º 7325/ 2021 de 09JUL2021, do Ministro da Defesa Nacional (MDN), a DGRDN conduziu a negociação da minuta do contrato com a IDD – Portugal Defence, para a prestação de serviços de gestão do programa, designadamente para a condução do procedimento de contratação da construção dos navios. O processo culminou com a submissão, em 12 de novembro, da minuta do contrato para aprovação do MDN.

Modernizações – Decorre, desde março de 2018, nos Países Baixos e, desde outubro do corrente ano, em Portugal, a fase de execução do programa de modernização de meia-vida (MLU) das fragatas da classe «Bartolomeu Dias». O programa, edificado em cooperação internacional, entre Portugal, Holanda e Bélgica, por via do M-Frigates Users Group (acordo WA Upkeep), aproxima-se a passos largos do seu fim. No NRP *Bartolomeu Dias* falta instalar o sistema de Guerra Electrónica EW/ESM (cuja data de entrega pelo fabricante à Marinha Portuguesa foi atrasada em vários meses, consequência da situação pandémica mundial), a cargo da Arsenal do Alfeite, S.A. (AASA); perspectiva-se que seja concluída até março de 2022, constituindo uma excelente oportunidade para a AASA trabalhar com sistemas mais sofisticados. Posteriormente, prevê-se o regresso do navio a Den Helder, para concluir os vários testes de aceitação e de funcionamento do sistema Vigile D; o navio iniciará então o seu plano de treino para emprego operacional, que se perspectiva para o segundo semestre de 2022. Já o NRP *D. Francisco de Almeida*, terminou em novembro os trabalhos de reparação da plataforma (que incluíram os motores diesel propulsores e geradores, as linhas de veios e hélices, e a preparação do navio para receber os vários sistemas modernizados e substituídos, incluindo os sensores e sistemas de armas (SEWACO)) no estaleiro Damen Shiprepair Vlissingen; os *stakeholders* nacionais e internacionais garantem a conclusão do programa de modernização até julho de 2022, muito embora a integração do sistema EW/ESM se prolongue até novembro.



Figura 2 - NRP D. Francisco de Almeida no estaleiro da DAMEN Shiprepair Vlissingen, em trabalhos nos veios propulsores.

Quanto aos helicópteros Lynx, há já duas unidades modernizadas e três ainda em processo de modernização; a primeira unidade foi entregue durante o presente ano e já se encontra a voar no âmbito do *Initial Operational Capability* (IOC); a segunda aeronave deve ser entregue em janeiro de 2022 e as restantes ao longo do ano.

Em finais de julho foi assinado com a NSPA o contrato de modernização do simulador de treino para pilotos do helicóptero da Marinha – Lynx MK95A. Após o visto do TdC, o contrato entrou em vigor em finais de setembro. A NSPA contratou a empresa CAE para edificar a modernização do simulador, a ocorrer até fevereiro de 2024.

Abates/alienações – Iniciada, respetivamente em 14OUT21 e em 08NOV21, a tramitação administrativa relativa à prossecução dos processos de abate ao efetivo dos navios NRP *Cisne* e NRP *Argos*.

Manutenção – Prosseguiu, no estaleiro da Arsenal do Alfeite, SA, a realização da primeira revisão intermédia de um submarino da Classe «Tridente» – o NRP *Arpão* – em Portugal; a sua reflutuação ocorreu em 20 de novembro, encontrando-se a conclusão do projeto calendarizada para o primeiro trimestre (1T) de 2022.



Reflutuação do NRP Arpão em 20 de novembro

Foi dada continuidade aos trabalhos referentes à Revisão Intermédia (RI) dos equipamentos da área das armas e eletrónica do NRP *Vasco da Gama*. Concretizada a execução da Pequena Revisão (PR) do NRP *Corte Real*, tendo em vista a sua preparação e aprontamento para a missão SNMG1 realizada no segundo semestre.

Foi também iniciada a PR do NRP *Figueira da Foz*, cuja conclusão está planeada para o 1T de 2022; o NRP *Alm. Gago Coutinho* foi sujeito a uma docagem de ciclo. Foi igualmente

assegurado o aprontamento do NRP *D. Carlos I* para a missão Mar Aberto 21.2 e promovida ainda uma vasta multiplicidade de ações de manutenção assistida, eventuais e urgentes (realce para as docagens dos NRP *Andrómeda*, NRP *Orion*, NRP *Hidra*, NRP *Mondego* e NRP *Rio Minho*). Aquando da docagem do NRP *Mondego*, foi instalado o novo turco para a movimentação da embarcação; no decurso da docagem do NRP *Rio Minho*, no estaleiro Samuel & Filhos Lda. em Vila Nova de Cerveira, dotou-se esta lancha com uma nova grua hidráulica, sendo notório o aumento da capacidade de movimentação de carga.

Em setembro realizaram-se ações de manutenção e certificação das Câmaras Hiperbáricas do Centro de Medicina Subaquática e Hiperbárica.

Gestão do armamento portátil, pequeno equipamento e acessórios – No âmbito do armamento portátil foram efetuadas, pelo Centro de Armamento e Munições (CAM), 178 reparações e 467 ações de manutenção preventiva. Foram ainda efetuadas ações de inspeção a armamento e feitas atualizações de modelo (upgrade) a 6 armas.

Gestão de Munições, mísseis, torpedos, minas, explosivos e pirotécnicos – Ainda no âmbito do CAM, realizaram-se 108 fainas para fornecimento do material aprovado às UEO.

Colaboração com a Polícia Judiciária Militar (PJM) – Foram analisados 62 pedidos de informação relativos a processos de material militar.

Depósito de Munições NATO de Lisboa (DMNL) – Em prol da sua eficiência energética, prosseguiu o projeto de transição para luminária LED (iluminação exterior e interna aos edifícios, e iluminação do perímetro no âmbito do projeto de videovigilância). Também prosseguiu em 2021, no âmbito da Gestão do Património Florestal, o esforço de controlo dos efeitos do nemátodo do pinheiro, conjugado com o reflorestamento da área afetada com cerca de 12.000 exemplares de pinheiro manso, sobreiro e medronheiro. Foi ainda concluída a instalação de uma fossa séptica e de um tanque para recolha centralizada dos resíduos hidrocarbonetos.

Atividade laboratorial – O Laboratório de Explosivos da Marinha (LEM) assegurou o controlo de qualidade de materiais energéticos associado à monitorização planeada de munições, efetuou análises para a Força Aérea Portuguesa, e iniciou a colaboração com a Universidade de Coimbra, Exército e Força Aérea no âmbito do projeto PREMIUM (*Prediction models for implementation of munition health management*) da Agência Europeia de Defesa.

INFRAESTRUTURAS

Em 2021 foram executados 2,4M€ referentes a empreitadas no âmbito do Orçamento de Funcionamento de Marinha (OM), 2,8M€ referentes a empreitadas no âmbito da Lei de Infraestruturas Militares (LIM) e 75k€ relativos à aquisição de 2 projetos de execução. Foram também adjudicados em 2021, com execução material parcial em 2022, 1,4M€ referentes a 9 empreitadas no âmbito da LIM e OM. Releva-se ainda o lançamento, em dezembro, dos procedimentos contratuais a adjudicar em 2022, no valor estimado de 1,2M€, no âmbito da LIM, referentes a projetos na BNL, nomeadamente a instalação de uma unidade de produção de energia solar fotovoltaica. No total, em 2021 foram celebrados 104 contratos respeitantes à execução das empreitadas em curso e conclusão das empreitadas de anos transatos.

Manutenção e modernização – Foram concluídos 9 projetos que transitaram de 2020. Aguarda-se pela identificação de fonte de financiamento para dar continuidade ao projeto de reforço da segurança do DMNL – em março de 2021 teve início a operação do novo sistema de Videovigilância (160 câmaras), decorrendo a

fase final de parametrização das componentes do sistema; encontra-se em curso o projeto de instalação do Sistema de Detecção de Intrusão Perimétrica, recentemente iniciado, que complementará a segurança eletrónica do DMNL; iniciada a beneficiação e o reforço da vedação do Cais Militar do Portinho da Costa (CMPC).

No âmbito do POSEUR, foram adjudicadas 5 empreitadas relativas à implementação de medidas de melhoria da eficiência energética.

Iniciaram-se 41 processos de obras, dos quais 3 encontram-se concluídos e 38 estão a decorrer; há ainda 2 processos em consulta ao mercado. Destaque, ainda, para os 11 procedimentos concursais que ficaram desertos. O aumento das matérias-primas, as ruturas de *stock* do mercado e a escassez de mão-de-obra condicionaram o regular planeamento das empreitadas.

Encontram-se em desenvolvimento os projetos para: requalificação da Doca de Santos na zona de terra e plano de água; substituição do painel de média tensão 6kV da subestação elétrica da BNL; reformulação da rede elétrica de 50/ 60 Hz no cais 5 da BNL; novo sistema de conversão de frequência, com uma potência 4.000 KVA, na BNL; substituição dos revestimentos das coberturas em fibrocimento em edifícios do PAN TROIA, da ETNA, da EF e DA; reformulação dos balneários da piscina n.º1 do CEFA; e remodelação do parque de estacionamento da Estação Naval.

Quanto às empreitadas em curso, ou já concluídas, realce para o Centro de Distribuição Alimentar da Direção de Abastecimento (DA), o Centro de Experimentação Operacional da Marinha (CEOM) no PAN TROIA, o bloco habitacional n.º 2 em Santa Rita (Açores) e a reabilitação da ponte cais n.º 5.

Servidão Militar – No âmbito do Património, foram abertos e analisados 15 processos e efetuada 1 auditoria; no âmbito das Servidões Militares, abertos e analisados 80 processos e reabertos e reapreciados 61. Abertos 18 novos processos de embargo e dado seguimento a 10 processos anteriores a 2021, referentes a construções ilegais no âmbito da área de Servidão Militar do DMNL.

VIATURAS

Através da Plataforma de Compras Centralizadas do Estado (eSPap), foi possível concluir 5 processos de aquisição de viaturas, destacando-se 1 autocarro para 55 passageiros, (ver edição 567 da RA) destinado à Banda da Armada, 7 viaturas do tipo *pick-up* 4X4 (cabine dupla) e 2 viaturas ligeiras de motorização híbrida; está ainda prevista a entrega, até março de 2022, de uma viatura ligeira médio superior III destinada ao ALM CEMA, 1 viatura pesada de mercadorias de 7,5t e 1 furgão de passageiros 6 lugares/misto destinada ao IH. A ambulância e 4 outras viaturas de diferentes tipologias, transitaram para 2022.

Na Direção de Transportes (DT), o apoio às atividades operacionais, logísticas, protocolares e administrativas da Marinha/AMN, não sofreu um decréscimo relativamente aos últimos 2 anos; realce para o elevado número de requisições de transporte/condutores (mais de 3.900 solicitações, valor acima do de 2020). Foram realizados 18 processos de Auto de Exame de Reconstituição de Acidentes.

O sistema de transportes integrados de Marinha SINTRA manteve a sua atividade normal, adaptando a capacidade de passageiros às regras definidas pela DGS (capacidade limitada a 50% da lotação permitida até ao início de setembro). Mantêm-se as medidas de prevenção à COVID-19 no interior de todas as viaturas, designadamente, o uso de máscara e a desinfeção das mãos à entrada dos passageiros.

A DT continuou a implementação de medidas internas de proteção, prevenção e combate à pandemia Covid-19, na sua atividade ao apoio às UEO da Marinha/AMN; destaque para

a higienização periódica de viaturas e da UAM Zêzere e para a disponibilização de uma estação de higienização de viaturas no exterior do edifício; foi elaborado normativo técnico nesta área, o qual foi divulgado pela Marinha/AMN. Em relação ao combate à pandemia, a DT apoiou a pedido, em viaturas e condutores (criada uma bolsa), a Marinha/AMN, o EMGFA, (HFAR – polos de Lisboa e Porto), os Ministérios da Saúde e do Trabalho e Solidariedade e Segurança Social, com realce para a testagem, o tratamento e o isolamento de pessoal em quarentena e/ou nos casos positivos ou suspeitos e para as 3 fases da vacinação (transportes de pessoal, refeições e material).

ÁREA DE ABASTECIMENTO

A DA deu resposta a 17 mil requisições, 3.600 das quais referentes a sobressalentes, 4.000 de material geral e 5.800 de géneros alimentares (280 mil quilos de carne, 270 mil quilos de peixe, 118 mil litros de leite, 49 mil litros de azeite, 220 mil rações de combate e 46 mil dúzias de ovos). O apoio às Unidades 'fora da área' consubstanciou-se em mais de 40 expedições e 230 volumes, num total de 68 toneladas, valorizadas em 1,068M€.

De realçar os projetos de contratualização plurianual atinentes à aquisição de géneros, artigos de fardamento e serviços de transitário para 2022, nos valores aproximados de 7,3M€, 2M€ e 433k€, respetivamente, os quais vêm consubstanciar a redução do número de processos de contratação.



Construção do Centro de Distribuição Alimentar da DA

No final do ano, destaque para a inauguração do Centro de Distribuição Alimentar (CDA), presidida pelo ALM CEMA. O CDA dota a DA com instalações modernas e com uma capacidade de armazenagem de frio acrescida em 30%, para além do rigoroso cumprimento da legislação e do normativo aplicável à higiene e segurança alimentar.



Colaboração da **SUPERINTENDÊNCIA DO MATERIAL**



SUPERINTENDÊNCIA DAS FINANÇAS

Dentro dos conceitos associados à gestão de riscos, a Covid-19 configurava um "cisne negro": de probabilidade baixa, mas de forte impacto. Assim foi e assim tem continuado, de evolução incerta, mas com forte impacto no cumprimento das missões e, concomitantemente, na gestão dos recursos financeiros. Para ultrapassar as adversidades emergentes da crise pandémica, originada pelo novo coronavírus SARS-CoV-2, a Superintendência das Finanças (SF) contou, uma vez mais, neste ano de 2021, com a reconhecida qualidade técnica, o abnegado esforço e a elevada capacidade de superação e de resistência das pessoas que aqui prestam serviço.

O orçamento de funcionamento inicial de 2021 foi, desde logo, objeto de um reforço de 1M€; no âmbito da elaboração da Política de Financiamento da Marinha de 2021, tal reforço contribuiu para incrementar o financiamento na Manutenção na Arsenal do Alfeite, SA (AASA) em 0,4M€ (atingindo os 17,4M€), e para o financiamento geral da atividade de operação e manutenção, incluindo o suporte dos encargos com as medidas de resposta à pandemia.

As opções de gestão assumidas procuraram naturalmente garantir, nos respetivos níveis de decisão, a economia, eficiência e eficácia da despesa pública. Apesar dos fatores de planeamento considerados, verificou-se um significativo impacto da pandemia na atividade, como consequência da acentuada quebra na arrecadação de receita própria, destacando-se a quebra de receita com as taxas de rota em 1,4M€, e na significativa despesa adicional associada às medidas de combate à pandemia, que totalizaram 3,4M€, dos quais 2,1 M€ em suporte dos encargos com o abono de alimentação em numerário por trabalho resiliente.

Em face desta situação, foram desenvolvidas iniciativas junto da tutela e do Ministério das Finanças, no sentido de reforçar o Orçamento da Marinha; tal resultou na descativação de 652k€ para financiamento dos encargos com alimentação em

numerário para o pessoal militar em trabalho resiliente e das ajudas de custo para o pessoal em reforço na vigilância das praias, e na autorização para execução em despesa das transições de saldos de Receita Própria de Encargos Gerais de Marinha e da Autoridade Marítima Nacional no valor global de 4,2 M€, para financiamento da Manutenção.

No decurso dos trabalhos da Comissão de Auditoria de Preços da AASA, tendo em vista o estabelecimento do novo valor de referência para o cálculo do Hora/Homem nos trabalhos a executar no estaleiro, identificou-se a necessidade do reforço orçamental para assegurar o respetivo acréscimo de despesa com a manutenção naval; foi, para o efeito, autorizada a descativação de 5,38M€.

Releva-se também, no que respeita ao condicionamento dos Fundos Disponíveis (FD) atribuídos à Marinha, que os cortes sofridos em 2021, apesar de significativos, foram sempre inferiores aos cortes de 2020. A SF acompanhou permanentemente o processo, diligenciando para que a Marinha fosse dotada dos FD indispensáveis à plena utilização das dotações orçamentais inscritas em 2021.

Relativamente ao Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) e no âmbito das rotinas referentes à sua restituição, cumpre evidenciar que, com as melhorias de procedimentos introduzidas ainda em 2020, a par duma monitorização e controlo próximos, se continuou a verificar a manutenção de prazos curtos entre a efetivação dos pedidos pela Marinha e as restituições pela Autoridade Tributária e Aduaneira; este desiderato, permitiu que os objetivos traçados para a restituição do IVA tenham sido alcançados, viabilizando a utilização destas verbas de acordo com o planeamento.

Na área das reformas e da modernização dos processos, no decurso do ano prosseguiu-se com a implementação do Sistema de Normalização Contabilística para as Administrações Públicas (SNC-AP), aprimorando processos já existentes e desenvolvendo

novos procedimentos, de modo a melhorar os reflexos contabilísticos da Conta da Marinha.

A prestação de contas de 2020 e a sua certificação legal, efetuada por entidade externa, foram concluídas junto do Tribunal de Contas (TC) em maio de 2021. Este documento integrou, pela primeira vez, o apuramento de imparidades de inventários, o registo dos programas internacionais e a contabilização das atividades e dos gastos decorridos do estado pandémico.

Considerando a crescente alteração do normativo ocorrida pela implementação do SNC-AP, foram desenvolvidas e aprovadas as ITSUF 3 (A) – Instruções Técnicas sobre Ativos não Correntes e ITSUF 5 – Instruções Técnicas sobre a Gestão de Inventários na Marinha, as quais concorreram para o reforço do controlo interno instituído. Neste âmbito, releva-se, ainda, a retoma de atividades, com a realização de uma auditoria setorial e cinco auditorias temáticas.

No que respeita à evolução dos processos financeiros, destaca-se a gestão de utilizadores do IGCP pela Marinha no novo portal da instituição, através de Master User, e a adesão à Fatura Eletrónica a partir de 1 de janeiro de 2021. Decorrente destas novas funcionalidades, foi desenvolvido e aprovado diverso normativo, nomeadamente: a NORMA TÉCNICA N.º 02/MAR-FIN/2021 – Procedimentos relativos à operação no Portal da FE-AP; a NORMA TÉCNICA N.º 03/MAR-FIN/2021 – Procedimentos relativos à gestão das contas bancárias sediadas no IGCP; e a NORMA TÉCNICA N.º 04/MAR-FIN/2021 – Procedimentos relativos à gestão e utilização dos cartões IGCP Charge Card. No âmbito da relação com os fornecedores, foi elaborada a NORMA TÉCNICA N.º 05/MAR-FIN/2021 – Procedimentos relativos às relações com fornecedores no respeitante à circularização por estes solicitada, contratos de factoring e penhoras.

Realça-se, igualmente, o encerramento definitivo das contas sediadas na Banca comercial destinadas ao funcionamento das unidades, mantendo-se apenas abertas as contas das cantinas cujo encerramento depende do processo em curso para aprovação e implementação de um novo modelo de gestão das cantinas.

Igualmente integrada nesta reforma e modernização da administração financeira e patrimonial, concluído que foi o processo de edificação em 2019, o Gabinete de Normativo e Apoio à Contratação Pública orientou a sua atividade para a elaboração

de normativos, para a uniformização dos procedimentos através da criação de modelos e minutas dos documentos necessários à tramitação dos procedimentos pré-contratuais, e, ainda, para a prestação de esclarecimentos às entidades adjudicantes da Marinha. Assim, no decurso de 2021, foram desenvolvidas e aprovadas 5 novas Normas Técnicas, foi efetuada a revisão de 14 Normas Técnicas por alteração do normativo legal vigente, foram elaboradas e revistas 21 minutas e modelos das peças necessárias à condução dos procedimentos pré-contratuais, foi efetuada a atualização do portal da contratação pública na intranet da Marinha, foi elaborado o Relatório Anual de Contratação Pública e divulgado, com periodicidade mensal, o Barómetro e o Boletim Informativo da Contratação Pública.

No âmbito do processamento de vencimentos do pessoal da Marinha, a SF participou em atividades e processos conducentes à consolidação e melhoria contínua do módulo de Recursos Humanos e Vencimentos (RHV) do Sistema de Informação e Gestão da Defesa Nacional (SIGDN). A SF colaborou ainda em trabalhos intersetoriais e inter-ramos, tendo em vista a promoção de iniciativas legislativas reportadas aos diversos sistemas remuneratórios.

No âmbito da auditoria do TC ao exercício de 2018 da Marinha e em acolhimento das recomendações produzidas, foram levadas a cabo as seguintes ações: iniciou-se, em 01 de janeiro de 2021, o pagamento dos suplementos de embarque e de missão de forma centralizada na Direção de Contabilidade e Operações Financeiras; foram desencadeados os mecanismos necessários à cobrança das compensações emolumentares pagas indevidamente aos militares e militarizados; e foi dada continuidade às ações de cobrança das restantes dívidas de pessoal.

No final de cada ano, há que efetuar o balanço e avaliar os resultados alcançados. Apesar dos “ajustes na velocidade e no rumo”, mesmo com o mar alteroso e um Adamastor chamado de Covid-19, foi possível gerir os recursos financeiros de modo a garantir o cumprimento da missão. Neste nobre esforço, todos contribuíram. A Superintendência das Finanças, com a consciência do dever cumprido, foi mais um neste nosso “navio” que é a Marinha. E tal como escreveu, um dia, o Cte Sarmento Rodrigues: “O nosso navio é, para nós, o melhor de todos”.

Colaboração da **SUPERINTENDÊNCIA DAS FINANÇAS**



SUPERINTENDÊNCIA DAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO

Durante o ano, a atividade da Superintendência das Tecnologias da Informação (STI) continuou a ser fortemente impactada pela situação de crise de saúde pública decorrente da pandemia de Covid-19, que ainda perdura com impactos significativos na vida quotidiana. No sentido de garantir a continuidade dos serviços prestados pela STI, foram implementadas diversas medidas durante os sucessivos estados de emergência, calamidade, contingência e alerta, obrigando ao frequente ajuste das atividades planeadas no Setor, e transversais à Marinha e à Autoridade Marítima Nacional, ajustando as prioridades em função das necessidades e solicitações decorrentes da pandemia. Não obstante, não se registaram atividades que tivessem sido significativamente perturbadas por força da especificidade das circunstâncias vividas.

O funcionamento generalizado em regime de trabalho resiliente com ferramentas colaborativas que possibilitaram a partilha de informação, a realização de reuniões em teleconferência, o acesso

via Internet aos serviços com visibilidade externa e o acesso aos computadores dos gabinetes utilizando uma rede privada virtual (*Virtual Private Network* (VPN)) passou a ser uma rotina, o que permitiu assegurar a capacidade de resposta e prontidão dos vários Setores da Marinha. Verificou-se, igualmente, um incremento da segurança da infraestrutura através: da implementação da autenticação multi-fator (MFA); do reforço na capacidade de monitorização de toda a rede da Marinha; e da realização de diversas campanhas no âmbito da ciber-segurança para promover a consciencialização nestas matérias.

Simultaneamente, foi assegurado o apoio permanente e sustentado (H24) ao trabalho resiliente, foram realizadas diversas melhorias na infraestrutura de comunicações, em particular de redes em unidades em terra para garantir o acesso, ou melhoria de acesso, aos serviços e sistemas de informação disponíveis na Rede de Comunicações da Marinha (RCM) e à Internet. Foi ainda prestado apoio e suporte na implementação e manutenção da aplicação COVID-Marinha, em exploração pela ETNA e CMN, para

o controlo e gestão dos casos associados à pandemia, assim como no desenvolvimento de aplicações e *dashboards* para o registo das tomas de vacinas e da testagem Covid-19.

De modo a incrementar as condições de habitabilidade, foi igualmente modernizada e reforçada a cobertura das redes sem fios na Escola Naval, na Escola de Fuzileiros, no Centro de Educação Física da Armada, na Base Naval de Lisboa e no N.R.P. D. Francisco de Almeida.

De realçar, ainda: a manutenção do apoio à Célula de Gestão de Informação do Estado-Maior da Armada, com a elaboração de análises epidemiológicas e projeções de evolução da Pandemia, através de quadros sinópticos de situação e de gráficos do modelo de previsão no âmbito Covid-19; a manutenção em exploração da aplicação “Vagas na Praia” e do portal “Estado das Praias” da Autoridade Marítima Nacional que, conjuntamente, permitiram efetuar a monitorização e o controlo da lotação das praias durante a época balnear, com visualização, sobre uma base georreferenciada, dos respetivos níveis de ocupação; e o apoio ao EMGFA relativamente à condução do processo de vacinação dentro das Forças Armadas e em Portugal, através da *task-force* criada para o efeito.

Apesar desta conjuntura atípica, foi mantido em 2021 o apoio à manutenção das infraestruturas e sistemas das unidades de Marinha e continuaram-se a desenvolver atividades com programas e projetos de relevante importância para a Marinha. Realce, no âmbito do programa MLU FFGH, para o projeto de desenvolvimento do novo Sistema Integrado de Gestão de Reparções e Afetação de Recursos (SINGRAR), que será implementado inicialmente

nas FFGH da classe Bartolomeu Dias e, posteriormente, escalado e adaptado para outras classes de navios. Destaque também para: a continuação do desenvolvimento do Sistema de Manutenção dos Padrões de Prontidão Operacional (SIMPPPO), nomeadamente do módulo do pessoal e da disponibilização de quadros sinópticos; o arranque do projeto relativo ao Sistema de Apoio ao Planeamento, Execução e Controlo da Atividade de Fiscalização Marítima no âmbito do SIFICAP (APEC-SIFICAP); a automatização do processo de planeamento, execução e controlo de deslocações (SIPED); e a colaboração na edificação do Centro de Experimentação Operacional da Marinha (CEOM).

Foram ainda finalizados: o “Sistema de Informação de Apoio Social”; e o “Estagiar Marinha+”. O primeiro permitiu proceder à desmaterialização das interações que envolvem a Direção de Apoio Social, os utentes dos respetivos serviços e as demais entidades com que essa Direção interage, procedendo-se à transformação digital dos seus processos administrativos. O segundo concretizou a transformação digital do atual processo de candidatura e gestão de estágios que a Marinha disponibiliza aos jovens em diferentes níveis de educação (desde o ensino secundário ou profissional, até aos níveis de licenciatura ou mestrados), visando conferir-lhes uma experiência profissional rica e exigente, numa organização multissecular, capacitando-os para integrar o mercado de trabalho ou promovendo a evolução para novos níveis de conhecimento.



Colaboração das **TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO**



COMPONENTE OPERACIONAL

INTRODUÇÃO

A atividade operacional da Marinha no ano de 2021 foi condicionada pela pandemia, onde as medidas de contenção e mitigação requereram uma gestão condicionada dos recursos e meios operacionais. A disponibilidade de meios operacionais exigiu adaptações frequentes do planeamento, e a resiliência de todos, para corresponder aos compromissos nacionais e internacionais. Não obstante estes desafios, as missões foram cumpridas na plenitude.

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

DISSUAÇÃO, DEFESA MILITAR E APOIO À POLÍTICA EXTERNA

No quadro da cooperação multilateral, o NRP *Setúbal* e o NRP *D. Carlos I* garantiram a presença naval nacional no Golfo da Guiné (GoG), através das Iniciativas Mar Aberto 21.1. e 21.2., respetivamente. Estas missões, com a duração de 3 meses, visaram o reforço da segurança marítima na região do GoG, o desenvolvimento de atividades de cooperação, o treino e a formação no domínio da Defesa, fortalecendo as relações e o bom entendimento com os nossos parceiros. Neste âmbito, o NRP *Setúbal* participou no exercício anual OBANGAME EXPRESS, com o objetivo de melhorar a cooperação regional no âmbito da segurança marítima no GoG. O navio participou, igualmente, na implementação do Projeto-piloto “Presenças Marítimas Coordenadas” (PMC) no GoG, da União Europeia, através da interação com unidades navais de França, Itália e Espanha.

Aumentou-se assim o conhecimento situacional marítimo através da partilha de informação e do fomento da cooperação internacional no domínio da segurança marítima. O NRP *Zaire* traz um reconhecido contributo à segurança marítima na região do GoG; para além do variado leque de tarefas no âmbito da missão de fiscalização conjunta e capacitação da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, destaque agora para a sua participação nas PMC.

No âmbito da INICIATIVA 5+5 DEFESA, foi conduzido, na costa sul de Portugal continental, o exercício SEABORDER 21 (ver edição 568 da Revista), envolvendo a participação dos NRP *Setúbal*, NRP *Pégaso* e NRP *Sagitário*, assim como de meios navais das Marinhas de Espanha, Marrocos, França, Tunísia e Argélia. Este exercício visa robustecer a cooperação mútua para fortalecer a segurança marítima e a partilha de informação com o objetivo de conter a imigração irregular, o tráfico de pessoas e combater as redes criminosas transnacionais no espaço do Mediterrâneo Ocidental, reforçando a cooperação no âmbito da segurança marítima e aérea em resposta a ameaças e riscos comuns.

No domínio da *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), o NRP *Corte-Real* integrou o *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1) no segundo semestre de 2021. Durante este período contribuiu para a segurança marítima, para a garantia da liberdade de navegação e para o fortalecimento do conhecimento situacional marítimo nas áreas do Mar Báltico, do Mar do Norte e do Atlântico Norte, áreas de grande atividade naval da Federação Russa. Esta missão incluiu ainda a participação nos exercícios multinacionais DYNAMIC MARINER 21, JOINT WARRIOR 21-2 e FLOTEX SILVER 21, que permitiram aumentar a interoperabilidade entre as Marinhas e ramos das Forças Armadas de vários países da Aliança.

Ainda no âmbito dos compromissos internacionais, o submarino *Tridente* participou na Operação SEA GUARDIAN em apoio direto ao COMSUBNATO (NATO), e na Operação IRINI da União Europeia (UE) em apoio associado, no período de junho a agosto. Quanto ao reforço da capacidade da Aliança, destaque para a participação dos NRP *Álvares Cabral*, NRP *Sines* e NRP *Tridente* no exercício aeronaval STEADFAST DEFENDER 21, realizado ao largo da costa portuguesa, contribuindo para a dissuasão e defesa da área euro-atlântica.

No âmbito da cooperação multilateral, durante o exercício CONTEX-PHIBEX 21, a Marinha contou com a participação, além das unidades e forças navais nacionais, com unidades aliadas, com destaque para as unidades de fuzileiros e de mergulhadores. Este exercício teve como objetivo melhorar os padrões de prontidão e a interoperabilidade das forças e comandos participantes, para dar resposta a cenários de crise.

No âmbito da *European Union Naval Force* (EUNAVFOR), a Marinha disponibilizou, a partir de dezembro de 2021, um oficial general (comodoro) e cinco oficiais no respetivo estado-maior para comandar a Operação ATALANTA. Os objetivos desta operação envolvem o reforço da segurança marítima, a proteção do tráfego marítimo que atravessa a região do Corno de África e Oceano Índico Ocidental, o combate aos atos de pirataria e tráfico de armas e droga na região.

No âmbito da cooperação bilateral entre Portugal e Marrocos, os NRP *Corte-Real* e NRP *Hidra* participaram no exercício ALCANTARA 21, realizado em águas nacionais. No apoio à Agência FRONTEX, o NRP *Mondego* participou nas operações INDALO 21.1 e 21.2, no Mediterrâneo Ocidental, com a finalidade de colaborar no esforço para controlar o fluxo de migração irregular nas fronteiras externas da União Europeia.

Quanto à inovação, à experimentação e ao desenvolvimento de tecnologias e novos conceitos operacionais associados, realce para a realização, em setembro, do exercício *Robotic Experimentation and Prototyping augmented by Maritime Unmanned Systems* (REP(MUS)21). Este exercício, de experimentação e validação operacional na área de sistemas autónomos não tripulados, visa a sua aplicação nos domínios operacionais da segurança e defesa em ambiente marítimo. Para tal, contou com a participação de diversas entidades nacionais e internacionais – a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), a *NATO Science and Technology Organization* – CMRE e a *NATO Maritime Unmanned System Initiative* (MUSI) – bem como das seguintes unidades operacionais: NRP *Álvares Cabral*, NRP *Sines*, NRP *Setúbal*, NRP *Tridente*, NRP *Cassiopeia*, NRP *Hidra*, NRP *D. Carlos I* e as equipas de mergulhadores dos Destacamentos de Mergulhadores Sapadores n.º 2 e n.º 3 (DMS2 e DMS3).

O Corpo de Fuzileiros (CF), na sua capacidade associada à Proteção de Força, integrou 17 militares na Operação CORYMBE, no GoG, embarcados no navio francês PHA *Dixmude*. No âmbito da Projeção de Força, e no contexto das Medidas de Tranquilização (*Assurance Measures*) da NATO, o CF projetou para a Lituânia, de 1 de junho a 5 de setembro, uma Força de Fuzileiros (FFZ) composta por 145 militares. No que diz respeito às Operações Especiais, o Destacamento de Ações Especiais (DAE), no âmbito dos Planos de Cooperação Bilateral, participou nos exercícios: SWIMMEX, em Portugal (contando com a participação da unidade congénere lituana *Kovinių Narų Tarnyba*); GNEX, em Espanha; e *Junction Strike* 21, na Roménia.

Relativamente à atividade dos mergulhadores, destaca-se a participação em Forças Nacionais Destacadas, através do DMS3, com uma equipa embarcada no navio alemão FGS *Homburg*, integrado no *Standing NATO Mine Countermeasures*

Group 1 (SNMCMG1). Relewa que nesta missão, o *Senior National Representative* da equipa portuguesa desempenhou, pela primeira vez, as funções de *Group Diving Officer*, na dependência direta do Comandante do SNMCMG1. Por sua vez o DMS1 integrou, com uma equipa, a FFZ que participou na *NATO Assurance Measures*, na Lituânia. No âmbito dos exercícios bilaterais, destaca-se a participação do DMS2 nos exercícios promovidos pela Armada Espanhola, MARSEC 21, SALVAGE FERROL 21.1 e SALVAGE FERROL 21.2, reforçando a cooperação, interoperabilidade e partilha de conhecimento entre as unidades de mergulhadores de ambos os países. Ainda no âmbito dos exercícios internacionais, salienta-se a participação do DMS1 no exercício EOD FERROL 21, na área da inativação de engenhos explosivos, e no exercício MUSHP PSE 21, em Cartagena, focado em ações de busca e reconhecimento de engenhos explosivos no âmbito da proteção portuária (*Harbour Protection*). O DMS3 participou, a bordo de um navio caçaminas da Armada Espanhola, no exercício SPANISH MINEX 21, o qual visa a condução de operações de *Mine Countermeasures* (MCM) com a utilização de veículos autónomos submarinos.

SEGURANÇA E AUTORIDADE DO ESTADO NO MAR

No exercício da Autoridade do Estado no Mar, realizaram-se 468 ações de fiscalização marítima, das quais 77 (16,5%) corresponderam a situações de presumível infração. Em sede dos compromissos assumidos nas áreas de responsabilidade nacional de busca e salvamento marítimo (SAR), o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo coordenou 392 ações, tendo-se registado o salvamento de 521 pessoas, correspondendo a uma taxa de sucesso de 98,5%. No âmbito interagência, foram desenvolvidas operações em conjunto com forças e serviços de segurança no combate ao narcotráfico, migração irregular e outras ações ilícitas no mar, destacando-se quatro missões com a participação do DAE que resultaram na apreensão de elevadas quantidades de estupefacientes. No que respeita às atividades de combate à imigração irregular e ao tráfico de seres humanos, a Marinha manteve a sua colaboração com o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), tendo empenhado meios adicionais no reforço da vigilância e monitorização do espaço marítimo da costa sul de Portugal continental.

Através do CF, a Marinha colaborou ativamente com a ANEPC, numa atuação diversificada, em dois períodos. No Inverno, mantém, com uma prontidão elevada, vários meios atribuídos ao Plano Arca (plano de prevenção de cheias das regiões hidrográficas do rio Tejo, rio Douro, rio Mondego, rio Sado e rio Guadiana) com um efetivo padrão de 86 militares. Já no período do Verão, no âmbito do Plano Hefesto, foram acionados os meios atribuídos ao Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais (DECIR), contribuindo com 135 militares. Em colaboração com o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF), ao abrigo do Protocolo Faunos firmado entre o ICNF e o EMGFA, foram empenhadas patrulhas do CF com militares de vários setores da Marinha na vigilância preventiva de fogos florestais em áreas sensíveis, contribuindo para a conservação do património natural e florestal.

No âmbito do Projeto Praia Segura, durante a época balnear 2021, em apoio à AMN – Direção Geral de Autoridade Marítima, a Marinha contribuiu para reforçar as componentes de vigilância (motorizada e apeeda) em território nacional, tendo no pico deste apoio sido empenhados 126 militares, diariamente, em missão.



- ■ ■ ■ ■ SNMG 1 - NRP *Corte - Real*
- ■ ■ ■ ■ Fisc. Mar. & Capacitação GC-STP - NRP *Zaire*
- ■ ■ ■ ■ Operação *Sea Guardian* / Operação *IRINI* - NRP *Tridente*
- ■ ■ ■ ■ FRONTEX (*Indalo*) - NRP *Mondego*
- ■ ■ ■ ■ Mar Aberto 21.1 - NRP *Setúbal*
- ■ ■ ■ ■ Mar Aberto 21.2 - NRP *D. Carlos I*
- ■ ■ ■ ■ STEADFAST DEFENDER 21 - NRP *Álvares Cabral*, NRP *Sines*, NRP *Tridente*
- ■ ■ ■ ■ Seaborder 21 - NRP *Setúbal*, NRP *Pégaso*, NRP *Sagitário*

DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO, CIENTÍFICO E CULTURAL

No decurso do ano, os navios hidrográficos da Marinha participaram em diversos projetos no âmbito da investigação e desenvolvimento nas áreas científica e do conhecimento e defesa do ambiente marinho. Destacam-se, neste propósito, a colaboração dos NRP *Almirante Gago Coutinho* e NRP *Andrómeda* no projeto “*I-Plastic*”, com o objetivo de analisar o impacto dos micro e nanoplasticos em ambientes marinhos, assim como a realização de levantamentos hidrográficos pelo NRP *D. Carlos I* ao largo do arquipélago dos Açores, contribuindo para o mapeamento do mar português.

Fora de área, releva a missão do NRP *D. Carlos I* no âmbito da Iniciativa Mar Aberto 21.2, tendo sido desenvolvidos diversos trabalhos hidro-oceanográficos no arquipélago de Cabo Verde, em Angola e em São Tomé e Príncipe.

EPÍLOGO

Assim, pese embora as vicissitudes decorrentes da conjuntura que atualmente o País vive, as forças e unidades operacionais da Marinha, na dependência do Comando Naval, cumpriram com prontidão, eficácia e resiliência as missões que lhe foram atribuídas, tendo sido alvo de um reconhecimento público, por parte das mais altas instâncias, quer a nível nacional, quer a nível internacional, criando valor para o país e para as organizações e a Aliança de que Portugal faz parte. Neste propósito, refere-se o importante caminho trilhado com o exercício REP(MUS)21, pelo impacto que teve em termos do contributo para a inovação e desenvolvimento, através da experimentação operacional de novos sistemas.

As unidades e forças navais asseguraram, de forma permanente, o cumprimento da missão da Marinha de servir Portugal no mar, dignificando e valorizando deste modo a sua imagem junto dos portugueses.

COMANDO NAVAL - ATIVIDADE OPERACIONAL 2021

Dados referentes a final de novembro de 2021

DADOS OPERACIONAIS	DIAS MISSÃO	3820	BUSCA E SALVAMENTO	TOTAL INCIDENTES	392
	HORAS DE NAVEGAÇÃO	24 438		MRCC LISBOA	266
	MILHAS PERCORRIDAS	203 760*		MRCC DELGADA	101
	PASSEX - NR NAVIOS ENVOLVIDOS	2		MRSC FUNCHAL	25
	PASSEX - HORAS	24H		VIDAS SALVAS	521
	EXERCÍCIOS - NR PARTICIPAÇÕES	11		MORTOS DEPOIS ALERTA	8
	EXERCÍCIOS - NR MEIOS ENVOLVIDOS	15		MORTOS ANTES ALERTA	3
	HORAS DE VOO HELI**	59:50H		DESAPARECIDOS	7
	HORAS DE VOO SISTEMAS AÉREOS NÃO TRIPULADOS	48H		TAXA EFICÁCIA DO SERVIÇO	98.5%
	AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO	468		PROTEÇÃO CIVIL	APOIO DECIR
SITUAÇÃO LEGAL	391		VIATURAS		45
PRESUMÍVEIS INFRATORAS	77	APOIO ICNF	MILITARES		36
			VIATURAS		10
TREINO	DIAS DE TREINO	129			
	SÉRIES EFETUADAS	1148			
	NAVIOS AVALIADOS	15			

* 9,5x o perímetro da Terra

** Em curso modernização do LYNX MK95A no Reino Unido



Colaboração do **COMANDO NAVAL**



INSPEÇÃO-GERAL DA MARINHA

Na sua missão de apoio ao CEMA no exercício da função de controlo e avaliação, e em cumprimento do Programa Anual de Atividades de Auditoria e Inspeção (PAAI) de 2021, a Inspeção-Geral da Marinha (IGM) realizou uma Inspeção Global e cinco Temáticas (duas de Segurança Militar e três de Segurança, Saúde no Trabalho e Ambiente - SSTA). No que respeita a atividade inspetiva realizada por entidades externas à Marinha, a IGM colaborou em onze auditorias da Inspeção-Geral da Defesa Nacional (seis à Autoridade Marítima Nacional e cinco realizadas à Marinha).

A atividade do ano de 2021 continuou a ser condicionada pela situação de pandemia, tendo algumas auditorias sido realizadas

no formato remoto e outras em formato misto (remoto e presencial).

Na vertente da divulgação da área inspetiva e da SSTA, a IGM realizou doze palestras em três entidades distintas, uma na Força Aérea Portuguesa, nove na ETNA e duas no Instituto Universitário Militar. Na componente de apoio à formação, em matéria de SSTA, a IGM participou ainda na formação do Curso de Segurança e Saúde, da Força Área, e na arguência de duas monografias do Curso de Promoção a Sargento Chefe (CFO09), realizadas na ETNA.



Colaboração da **INSPEÇÃO-GERAL DA MARINHA**

CULTURA, INVESTIGAÇÃO E ENSINO



ACADEMIA DE MARINHA

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

Porém, pelo segundo ano consecutivo a pandemia de SARS-CoV-2 limitou em grande medida a capacidade de organização dos eventos planeados. Mesmo assim, a Academia de Marinha, seguindo as normas da Direção Geral de Saúde (DGS), conseguiu, recorrendo a um aproveitamento do segundo semestre do ano, efetivar 25 conferências ordinárias e 17 extraordinárias, das quais 5 em sessões conjuntas com outras entidades homólogas, nomeadamente com a Academia Portuguesa de História (APH), a Academia de Ciências de Lisboa (ACL), a Academia Nacional de Belas Artes (ANBA), a Fundação Oceano Azul (FOA) e o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica (ICEA). De salientar a realização do II Simpósio de História do Oriente, subordinado

ao tema *Magalhães e Elcano e a Exploração das “Pacíficas às Índias águas*, que, depois de ter sido adiado em 2020, juntou 33 investigadores consagrados, essencialmente portugueses e espanhóis, ao longo de 3 dias em 30 sessões, com uma tarde realizada via Zoom com os conferencistas do Uruguai, da Argentina e das Filipinas. Destaque, ainda, para a Sessão Solene de Encerramento do Ano Académico, presidida pelo Presidente da República e tendo como conferencista o Cardeal Dom José Tolentino de Mendonça.

Relativamente à atividade editorial, destacam-se os lançamentos das obras: *Memórias 2020; Cristóvão Colombo o Genovês, o meu Tio por afinidade; Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos; Nuno Gonçalo Vieira Matias, in memoriam e Naus e Fragatas II, o conjunto de gravuras didáticas setecentistas portuguesas e as Planches de Ozanne*.

Destá forma, a AM tem dado continuidade ao esforço em manter viva a memória daqueles que participaram ou viveram períodos marcantes ou acontecimentos de relevo para a História de Portugal e da Marinha, ajudando desta forma a melhor entender o presente e perspetivar o futuro, através do conhecimento do passado.



Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**



COMISSÃO CULTURAL DE MARINHA

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

Num período particularmente atípico, devido ao encerramento ao público dos ONC visitáveis durante o confinamento, o setor cultural manteve o contato com o público e continuou o seu trabalho de forma resiliente.

Através do setor cultural foram desenvolvidas diversas parcerias com entidades externas, que permitem divulgar os equipamentos culturais, o seu património, o seu acervo e a sua atividade. Foram exemplo disso os protocolos assinados com a Staples, o Mercado das Viagens e a editora de jogos Pythagoras.

A CCM coordenou, com os ONC dependentes e o EMA, o processo de implementação do protocolo da Marinha com o “Google Cultural Institute”, e esteve envolvida na proposta de alteração da Lei Orgânica da Marinha, com contributos na área do setor cultural.

O Aquário Vasco da Gama (AVG), no âmbito do projeto de conservação de organismos fluviais, libertou, em abril, 114 Ruivacos do Oeste no Rio Sizandro, em Torres Vedras, nascidos no Aquário e descendentes de exemplares capturados no mesmo rio. De grande relevância é, também, o projeto de modernização em curso, com recurso às novas tecnologias para experiências imersivas e interativas com o público, em particular o público mais jovem; foi concluído a “Janela Virtual para o Oceano”,

que ocupou o espaço do tanque das otárias. Destaca-se, ainda, a remodelação da Sala das Tartarugas, que incluiu a transformação do tanque central para receber tartarugas e peixes de água doce, bem como das duas primeiras alas da exposição viva, que agora apresentam uma nova museografia.

De referir a iniciativa de atribuir o título de Embaixador do AVG a entidades com forte ligação ao mar, e o compromisso de responsabilidade e sustentabilidade corporativa, nas vertentes ambiental e social, para a promoção de atividades de educação e consciencialização sobre a preservação dos ecossistemas marinhos. O título foi já atribuído ao Grupo Sousa, que assumiu o compromisso de valorizar o património histórico do AVG enquanto motor para a consciencialização da preservação dos oceanos, do bem-estar da vida marinha e conservação dos ecossistemas desde a linha de água ao profundo oceano.

No que respeita à Banda da Armada (BA), destacam-se: o Concerto do Dia da Marinha, em maio, que decorreu no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha; a atuação para a Comissão Parlamentar da NATO, em outubro; e o Concerto de Natal para a Família Naval, no Pavilhão das Galeotas. Realça-se, ainda, a inauguração do novo espaço da BA – o Edifício António Maria Chéu – em Alcântara, em homenagem ao primeiro maestro português a chefiar a banda.

A Biblioteca Central de Marinha (BCM), integrando a Biblioteca (BL) nos Jerónimos e o Arquivo Histórico (AH) na Cordoaria Nacional, teve a sua atividade normal afetada pelos constrangimentos da pandemia. Apesar disso, em trabalho resiliente, foi prestado o apoio possível a todos os investigadores que o solicitaram. A BL e o AH participaram ativamente na iniciativa “Missão Estágio 2021” (em colaboração com a DF) e decorrem ainda algumas atividades, como sejam a da colaboração no projeto “Google Arts & Culture”. Na BL,

para além do apoio à investigação, procede-se ainda à catalogação do acervo da “Biblioteca Infante D. Henrique” que, depois de concluída, permitirá o regresso ao seu local de origem, bem como a sua pesquisa no Catálogo Coletivo das Bibliotecas da Defesa.

Nas redes sociais, entre outras iniciativas “digitais”, tem-se desenvolvido a rubrica “Livro do mês”, promovendo sugestões de leitura; mais de 25% dos seus utilizadores caracterizam-se como “leitores domiciliários”. Atividades do AH, para além do apoio aos seus investigadores: promoção da mostra documental “Corveta António Enes: meio século de vida”, desde julho; preparação da mostra documental “50 Anos do NRP Zaire”; colaboração na elaboração das exposições “Fuzileiros: 400 anos” e “Projetar a Marinha no Papel” (através da pesquisa e seleção de documentação a expor), do Museu de Marinha; divulgação do “Documento do Mês”.

Na sequência do protocolo assinado com a “Family Search”, que digitalizou os documentos com informação de valor genealógico, nomeadamente livros-mestres, livros das séries, inscrições marítimas, etc., a BCM e o AH iniciaram a disponibilização *online* de documentação. Todavia, por respeito ao estipulado no Regulamento Geral de Proteção de Dados, apenas estão sendo disponibilizados documentos até aos anos trinta do Século XX.

O AH recebeu doações, destacando-se, entre outros, o espólio do VALM Matta de Oliveira (constituído por livros, apontamentos, manuscritos e recortes de imprensa) e o acervo do VALM Reis Rodrigues; ambos estão já em processo de descrição documental.

Relativamente à Fragata D. Fernando II e Glória, que integra o Centro Interpretativo de Cacilhas, juntamente com o submarino Barracuda que se encontra em processo de musealização, há a referir as visitas teatralizadas “Visita à Fragata pelo Marinheiro Sardinha” e a participação no “Open House Lisboa”, que esteve de portas abertas com guias voluntários. Destaque ainda para: a colaboração com diversas produções cinematográficas, servindo de cenário em várias séries e entrevistas; a participação no Podcast “Ciência com Impacto”; a reportagem para o Jornal Expresso sobre o restauro contínuo da Fragata; e as filmagens realizadas para a SIC no programa “Boa Cama Boa Mesa”.

A RTP Play escolheu a Fragata como pano de fundo para a série cômica-dramática de sete episódios “Nem a Gente Janta”. Em conjunto com o Porto Canal, a Fragata foi um dos pontos de interesse turísticos do programa “À Descoberta”. Ainda no âmbito do processo de musealização do submarino Barracuda, importa

referir a ação de voluntariado de antigos submarinistas da Classe Albacora, na preparação do seu interior para musealização.

O Museu de Marinha (MM) promoveu as exposições temporárias “Fuzileiros: 400 anos” e “Projetar a Marinha no Papel”; acolheu ainda as exposições “Design com lata”, “XVI EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS” (da Academia de Marinha), “Arte e Mar” e “A Sala Mágica da Dra.”.

Em março deu-se início à série de *webinars* “Navegar com o Museu de Marinha”, onde foram debatidos variados temas sobre a história marítima portuguesa e as coleções do MM. A 29 de outubro acolheu, no Pavilhão das Galeotas, a cerimónia de entrega de prémios da Associação Portuguesa de Museologia (APOM), no decurso da qual o MM foi distinguido com o “Prémio Conferências”, pela série de *webinars* emitidos ao longo do ano.

Por ocasião do Dia da Marinha, foi organizado um concurso literário, dirigido ao público escolar, tendo como tema “O meu amigo Luís de Camões”.

O Planetário de Marinha (sucede à designação Planetário Calouste Gulbenkian) esteve encerrado ao público entre julho e novembro, para levar a cabo o importante projeto de modernização do sistema de projeção. O novo Planetário teve a sua estreia a 12 de novembro, em cerimónia que contou com a presença do Presidente da República, tendo reaberto ao público na semana seguinte, com uma grelha de programação renovada. O novo sistema de projeção, híbrido, é composto por uma projeção ótica (assegurada pela continuidade do Universarium) e por um sistema de projeção digital *fulldome* (constituído por 8 projetores a LED da Zeiss). Com este novo sistema, o visitante passa a descobrir o Universo como se estivesse embarcado numa nave espacial a viajar através do espaço. Apesar da astronomia continuar a ser o tema principal, o Planetário passou a ter capacidade de exibir conteúdos e espetáculos de outras áreas – ciências da vida e da Terra, história, desporto e música.

A Revista da Armada celebrou o seu 50.º aniversário; com efeito, a edição n.º 564, de junho, assinalou 50 anos de publicação ininterrupta. A 14 de outubro decorreu, na Academia de Marinha, uma sessão comemorativa do cinquentenário; na ocasião esteve patente na Galeria uma pequena exposição documental alusiva à efeméride.



Colabora o da COMISS O CULTURAL DE MARINHA



INSTITUTO HIDROGRÁFICO

Em 2021 o Instituto Hidrográfico (IH) deu continuidade ao mapeamento de alta resolu o do mar portugu s, atrav s da realiza o de levantamentos hidrográficos (LH) ao largo da Ilha do Pico e em diversos montes submarinos dos A ores.

Na Química Marinha, destacam-se duas campanhas oceânicas e quatro estuarinas relativas   monitoriza o ambiental, especificamente relacionadas com a aquacultura e a dispers o e impacto de microp sticos no meio marinho. Na Geologia Marinha foram realizadas 14 campanhas: oito dedicadas   aquisi o de dados multidisciplinares para a caracteriza o e monitoriza o ambiental (componente sedimentar); quatro para a dete o e localiza o de objetos no fundo; e duas visaram a aquisi o de amostras verticais, necessárias ao estudo geológico da camada de sedimentos, ao largo de Lisboa e de Set bal.

Na Oceanografia foi mantida a rede de sensores de observa o do oceano. Complementarmente, realizaram-se 43 campanhas

oceanográficas no âmbito de 17 projetos de I&D (nacionais e internacionais) em curso.

Na seguran a da navega o e caracteriza o geomorfológica do relevo marinho, realizaram-se 10 LH. Foi providenciado apoio aos navios da esquadra atrav s do fornecimento de cartas e publica es náuticas e da certifica o e calibra o de instrumentos de navega o.

No apoio   AMN, foram realizadas cinco peritagens relacionadas com a análise de acidentes/incidentes marítimos, 22 pareceres técnicos no âmbito da área da Seguran a da Navega o e análises de peritagens relacionadas com derrames por hidrocarbonetos. Foi efetuada uma peritagem no âmbito da análise e extra o de dados de equipamentos GPS e realizados tr s projetos de assinalamento marítimo.

No domínio das rela es internacionais, o IH participou na Assembleia e reuni es da Organiza o Hidrográfica Internacional (OHI), da qual o Diretor-geral do IH   o Presidente no binio 2020-22; no final de setembro o IH organizou a reuni o anual

da respetiva Comissão Hidrográfica do Atlântico Oriental. No âmbito dos compromissos internacionais assumidos através da OHI, foram publicadas duas Cartas Eletrónicas de Navegação (CEN) de Cabo Verde e sete Cartas Náuticas (CN) do fólio INTERNACIONAL (INT) de Angola. Em cooperação com o Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação de Moçambique, foi efetuado o controlo de qualidade de três CN INT.

Ao nível nacional produziram-se duas CN, 21 CEN e foram realizadas 70 atualizações cartográficas. Foram elaboradas 15 Publicações Náuticas (Grupo Anual de Avisos aos Navegantes, 12 Grupos Mensais e a Tabela de Marés VOL I e VOL II).

O IH reforçou a sua missão de produtor de conhecimento sobre o mar português, dinamizando o programa estratégico IDAMAR (Infraestrutura de Dados e Informação Geoespacial Marinha), através do lançamento do portal Hidrográfico + (<https://geomar.hidrografico.pt>) e da correspondente aplicação móvel. Foram processados mais de 250 pedidos de cedência de dados de cidadãos e organizações públicas e privadas. Promoveu-se a revisão dos diversos portais temáticos do IH e do seu portal institucional (www.hidrografico.pt), visando assegurar a conformidade com a Norma EN301549 e com o Regulamento Nacional de Interoperabilidade Digital.



ESCOLA NAVAL

O ano letivo 2020-2021 da Escola Naval (EN), alternou períodos de ensino presencial com ensino à distância (EaD) e ensino misto devido à crise pandémica. No final do ano formaram-se 50 novos oficiais, sendo 26 da classe de Marinha, oito de Administração Naval, cinco Engenheiros Navais – ramo de Mecânica, cinco Engenheiros Navais – ramo de Armas e Eletrónica e seis Fuzileiros. Foram ainda formados cinco oficiais de Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) – três de Angola, um de Moçambique e um de S. Tomé e Príncipe. Os novos oficiais juraram bandeira e receberam a sua espada em cerimónia presidida pelo Presidente da República; nessa cerimónia a Escola Naval foi condecorada como Membro Honorário da Ordem Militar de Cristo, assinalando os seus 175 anos de existência (ver a edição n.º 567 da Revista).

No ano letivo de 2021-2022, foram admitidos 46 novos alunos nacionais e dois alunos PALOP (de Cabo Verde e de S. Tomé e Príncipe), para as diferentes licenciaturas e mestrados integrados dos cursos de Ciências Militares Navais, e três novos alunos para a Licenciatura em Tecnologias Militares Navais. Além destes cursos, a EN iniciou novas edições de diversos cursos de Doutoramento e Mestrado, em associação com estabelecimentos de ensino universitário, abertos a alunos civis e militares; de realçar que em 2021 se realizaram as primeiras provas de doutoramento em História Marítima.

Outras atividades académicas: foi concluída mais uma edição do Curso de Especialização de Oficiais em Navegação; e foram realizados diversos cursos de formação de oficiais, não conferentes de grau académico, para acesso às diferentes categorias de oficial, tanto no quadro permanente como em regime de contrato.

Em 2021 prosseguiu o processo de reestruturação e consolidação dos ciclos de estudo conferentes de grau académico em Ciências Militares Navais, estando em funcionamento as licenciaturas para as classes de Administração Naval e de Engenheiros Navais. Os mestrados em Engenharia Naval para os ramos de Mecânica e de Armas e Eletrónica foram submetidos, em outubro, para

Atividade da Escola de Hidrografia e Oceanografia: finalizado um Curso de Especialização em Hidrografia para Sargentos; iniciado um Curso de Especialização em Hidrografia para Oficiais; e assegurado o apoio a três oficiais no âmbito da formação de Engenheiros Hidrógrafos. Em colaboração com a Escola Naval, foram, ainda, ministradas unidades curriculares de cursos de Mestrado.

O ano fica ainda marcado pelos trabalhos realizados no âmbito da Iniciativa Mar Aberto. No início do ano realizaram-se LH costeiros em redor da ilha de Santiago e oceânicos em montes submarinos próximos. No final do ano, em Cabo Verde, foram feitas observações oceanográficas e colheitas de amostras de água. Com a concretização do fundeamento de boias ondógrafo no Mindelo (Cabo Verde), em Luanda (Angola) e na baía de Ana Chaves (S. Tomé e Príncipe), prevê-se um impacto muito positivo junto das autoridades portuárias e demais comunidades marítimas, assim como, da comunidade científica. Em Angola foi feito o LH do porto de Luanda, que terá uma grande repercussão hidrográfica, naval, comercial, política e diplomática pois permitirá a publicação da edição de uma nova carta náutica de Luanda.



Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO

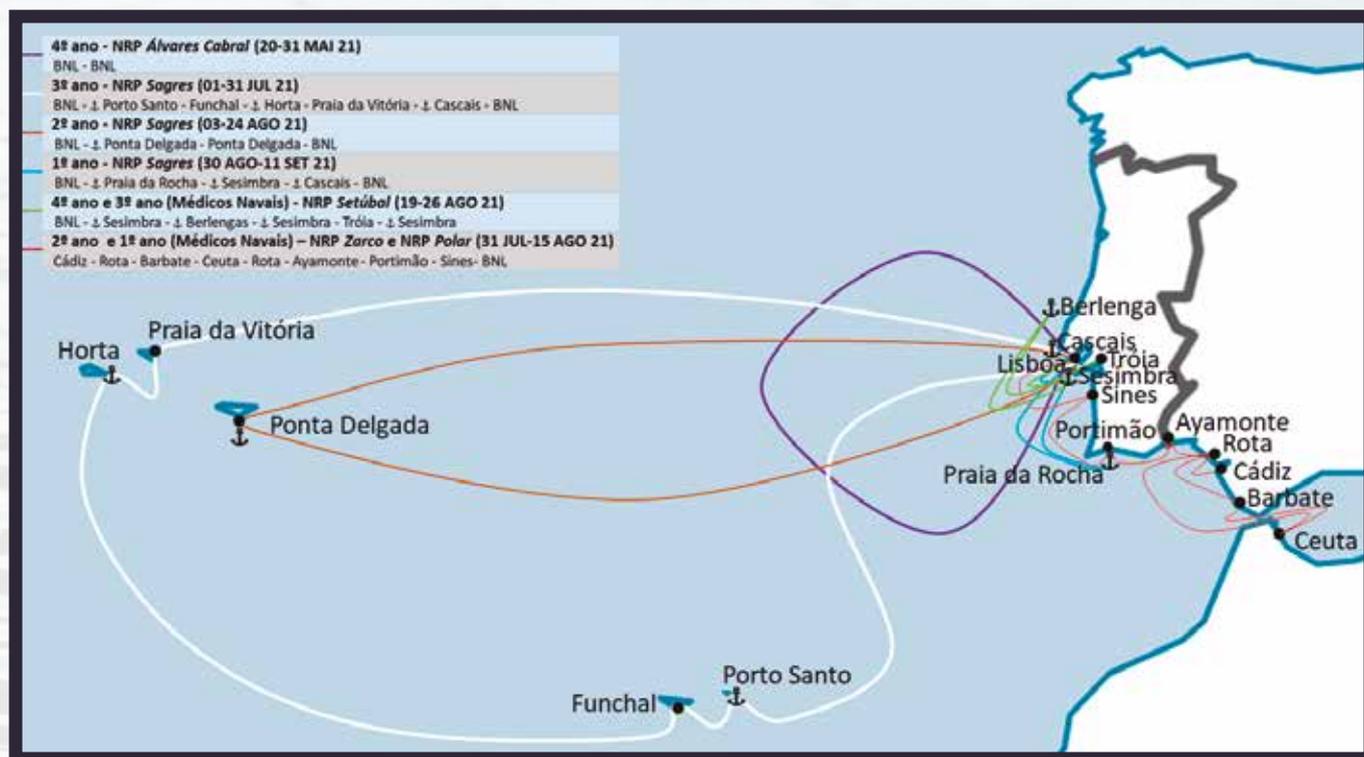
acreditação pela Agência de Avaliação e Acreditação do Ensino Superior (A3ES), prevendo-se que o de Administração Naval seja submetido em 2022. Entretanto, está em curso o desenho curricular da futura licenciatura e mestrados que alimentarão as classes de Marinha e Fuzileiros.

No âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa, a EN contribuiu regularmente com docentes para as suas congéneres de Angola e Moçambique, para além do ensino ministrado em Portugal aos alunos de PALOP e de Timor Leste. Adicionalmente, foi organizado o Estágio de Longa Duração para os guardas-marinhas finalistas na Academia Naval de Angola, onde são frequentados cursos de formação e realizado um período de embarque em unidades navais. Ao longo de 2021, a EN recebeu 57 guardas-marinhas angolanos, distribuídos por dois turnos.

A formação militar e marinheira (fundamental na formação dos futuros oficiais) foi treinada e testada aquando dos exercícios “Rio” (envolvendo os alunos dos 3.º e 4.º anos) e “Troia” (envolvendo a totalidade do Corpo de Alunos), e nos cruzeiros e viagens de instrução (ver edições n.º 565 e n.º 567 da Revista).

No âmbito da mobilidade, em 2021 mantiveram-se os programas de intercâmbio com a *École Navale*, de França, e a *United States Naval Academy* dos Estados Unidos da América (EUA): recebidos, durante um semestre, dois alunos provenientes de França e dois dos Estados Unidos da América; enviados, durante um semestre, um total de quatro alunos para as congéneres francesa e norte-americana. Dois alunos foram, pela primeira vez, enviados para a *Accademia Navale*, de Itália, para o recém-criado Semestre Internacional Naval -uma iniciativa de intercâmbio entre múltiplas congéneres europeias. Os programas de mobilidade abrangeram, igualmente, docentes e *staff* da EN.

O Centro de Investigação Naval (CINAV) da EN manteve uma intensa atividade, envolvendo dos alunos e docentes, focada nas áreas de interesse fundamentais da segurança e defesa. Uma vez mais, as atividades de Investigação e Desenvolvimento (I&D) realizadas na EN materializaram-se: nas dissertações de mestrado, apresentadas por todos os alunos finalistas dos diferentes mestrados integrados; na participação em projetos



e eventos científicos, nacionais e internacionais; e nas publicações produzidas pelos seus investigadores. Salienta-se, igualmente, a participação da Escola Naval em eventos científicos de relevo, materializados na apresentação de trabalhos de investigação em conferências nacionais e internacionais; destaque para a forte presença de investigadores do CINAV na 2.ª Conferência IDEIA (Investigação, Desenvolvimento, Experimentação e Inovação da Armada) e no 3.º Encontro de I&D em Ciências Militares, promovido no âmbito do Instituto Universitário Militar.

Realce, ainda, para diversos encontros científicos realizados na EN, merecendo referência especial a 12.ª edição das Jornadas do Mar, subordinada ao tema “V Centenário da Circum-navegação: O Oceano que nos liga”, que envolveu a participação da *Escuela Naval Militar*, de Espanha; um elevado número de trabalhos (em temas centrados no Oceano, o seu papel no passado e no presente, e perspetivando a sua utilização no futuro) submetidos a concurso, mostrou ter grande qualidade.

Ainda na área de I&D, importa salientar a recente integração do CINAV no primeiro Pólo de Inovação Digital dedicado à Economia de Defesa da Europa, “*Defence4Tech Hub*”, que tem por objetivo acelerar a disseminação e adoção das tecnologias digitais por parte das empresas e da Administração Pública, contribuindo para o aumento da competitividade dos seus processos, produtos e serviços.

No CINAV, deu-se início aos trabalhos para a criação do *CINAVLab*, um espaço dedicado, moderno, bem equipado e atrativo, para a realização de investigação em domínios como a Robótica, Manufatura Aditiva, Sistemas de Apoio à Decisão, Inteligência Artificial e Ciber-segurança. O *CINAVLab* será edificado até finais de 2024 e irá contribuir para o desenvolvimento de soluções baseadas em tecnologias emergentes com aplicação nos domínios da defesa e da segurança marítimas.

No campo desportivo, foi gradualmente retomada a participação dos alunos da EN em competições desportivas, com resultados relevantes. Salienta-se a participação no 52.º Campeonato Mundial Militar de Vela 2021, realizado entre 6 e 12 de junho, em Marín, Espanha, sob a égide do Conselho Internacional do Desporto

Militar (CISM), em que as Forças Armadas Portuguesas foram representadas por uma comitiva da EN (um treinador e dois cadetes atletas), numa participação que mereceu o prémio “*Fair Play*”.

Os 175 anos de criação da Escola Naval foram assinalados, ao longo do ano, com diversas iniciativas, entre as quais se destacam: a reedição do livro de honra; e a publicação do livro “175 Anos 175 Personalidades”, obra que pretendeu melhorar o conhecimento de um conjunto de figuras ímpares da Sociedade Portuguesa, que se notabilizaram nos mais diversos domínios de atividade, mas que partilham o traço comum de terem a EN como *Alma Mater*.

Com o alto patrocínio do Almirante CEMA, a EN associou-se às homenagens prestadas pela Marinha ao ALM Vieira Matias, criando um espaço evocativo da sua carreira, que incluiu a docência na EN, e nomeando o seu Salão Nobre – espaço que é usado em eventos de grande visibilidade, tanto internos como externos à Marinha – de “Auditório Almirante Vieira Matias”.

As atividades anuais culminaram com a celebração do Dia da Escola Naval, a 14 de dezembro. Nesta ocasião, foram ainda assinalados os 260 anos de criação do posto de Guarda-Marinha, os 85 anos de permanência da Escola nas suas atuais instalações, no Alfeite, e antecipado o programa de celebração dos 240 anos da Academia Real dos Guarda-Marinhas, persursora desta Escola. O serão foi abrilhantado com um Concerto da Banda de Armada.

A concluir, é de notar que a atividade da EN ultrapassou, substancialmente, o mero cumprimento da sua, já de si muito exigente mas altamente prestigiante, missão – “formar os oficiais da Marinha” – porquanto muitos dos militares que aqui prestam serviço participaram, de forma generosa e empenhada, no esforço da Marinha para o reforço: do dispositivo de segurança na época balnear; do sistema de prevenção dos fogos rurais; e da resposta à situação de crise pandémica. De facto, em 2021, como nos séculos de história que constituem o seu legado, a Escola Naval continuou a pugnar por pôr em prática e elevar bem alto o lema que a norteia – “*Talant de Bien Faire*” (a vontade de bem fazer).



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**



BALANÇO DAS ATIVIDADES 2021

AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

Na estrutura da Autoridade Marítima Nacional (AMN) integram-se, organicamente, o Conselho Consultivo da AMN, a Comissão do Domínio Público Marítimo, a Direção-geral da Autoridade Marítima (DGAM) e a Polícia Marítima (PM), articulando-se num quadro multifuncional que inclui órgãos consultivos, executivos e uma estrutura policial.

A DGAM é composta por uma estrutura central de direções e serviços técnicos, e por uma estrutura desconcentrada, sediada – a nível nacional – nos portos e nas áreas costeiras, e que é corporizada pelos Departamentos Marítimos, pelas Capitánias dos Portos e suas Delegações Marítimas. O núcleo funcional do exercício da autoridade marítima é, no modelo nacional, assegurado pelas Capitánias como Autoridades Marítimas Locais.

O Comando-geral da Polícia Marítima (CGPM) inclui, igualmente, na base da mesma configuração funcional, uma estrutura desconcentrada, constituída pelos Comandos Regionais e pelos Comandos Locais.



DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA

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

A nível da estrutura central, a DGAM tem vindo a desenvolver um profundo esforço de transformação organizacional no sentido de melhorar a eficiência dos processos e a eficácia do desempenho, sustentado num quadro jurídico estruturante que desenvolva e sistematize os pressupostos da reforma de 2002, bem como as premissas dos regimes legais aprovados, designadamente, em 2006, 2007, 2012 e 2018. No sentido de se promover a regulamentação dos diplomas de 2002, de atualizar o quadro de competências das Capitánias e se sedimentar a estrutura funcional e a articulação dos órgãos e serviços, foram enviados à tutela os respetivos projetos de diplomas, cuja análise a tutela iniciou em janeiro de 2020.

No plano específico do combate à pandemia pelo COVID-19 houve que edificar, já desde 2020, todo um quadro jurídico (que envolve quase quatro dezenas de diplomas) relativo à intervenção que os órgãos locais da AMN tiveram durante todo o processo

iniciado naquele ano e que prosseguiu para 2021. A DGAM teve uma participação muito notória em todo o processo de análise das disposições necessárias ao cumprimento da lei, bem como a fiscalização das suas premissas nas áreas de jurisdição marítima, com especial pendor durante toda a Época Balnear, o que obrigou a empenhamentos acrescidos de todas as Capitánias dos Portos, Estações Salva-vidas e todo o pessoal a elas agregado, com especial atenção às atividades de recreio, marítimo-turísticas e náutico-desportivas em geral.

Enumeram-se, seguidamente, de forma sistematizada mas reduzida, as atividades desenvolvidas durante 2021 pelas direções e serviços técnicos.



DIREÇÃO DE FARÓIS

A DF é a direção técnica nacional para o assinalamento e posicionamento marítimo.

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

Deu-se continuidade à melhoria e recuperação de todos os faróis em geral, com o cerne na substituição de telhados. Quanto a grandes reparações, destaque para o início da intervenção no Farol do Cabo São Vicente (reparação de toda a estrutura da lanterna e instalação de alimentação trifásica e cabo UTP para o projeto de reforço na capacidade de vigilância por *drones*). Quanto a manutenções, foram intervencionados: o Farol do Penedo da Saudade (central elétrica e casa do gerador); o Farol do Cabo Espichel (habitações e áreas de serviço); o Farol do Cabo Sardão (central de motores e oficinas); e o edifício da DF (substituição das janelas do edifício de comando e impermeabilização do terraço do edifício da ala oeste).

Quanto à balizagem, foram realizadas diversas intervenções de manutenção preventivas e corretivas em:

- Boias, com destaque para as dos canais de navegação de Lisboa, Faro, Olhão, Alvor e Arsenal do Alfeite; e
- Faróis e farolins, com destaque para a reparação da estrutura das lanternas dos faróis de Alfanzina, do Cabo Espichel e do Bugio.

Realce ainda para as intervenções de manutenção no Sistema Costa Segura, manutenção dos sistemas energéticos e respetivos dispositivos de assinalamento marítimo das Ilhas Selvagem Pequena e Selvagem Grande, Farol da Ponta do Pargo e de São Jorge, bem como da reparação da estação DGPS da Horta.

Na vertente das Relações Públicas – divulgação do Património Arquitetónico, Científico e Cultural – os faróis continuaram a suscitar grande interesse e procura pelo público em geral e por vários OCS. Foram motivo para a realização de reportagens e artigos – sobre os faróis, sobre a profissão de Faroleiro – bem como para a valorização de diversas atividades, através da imagem dos faróis. Com o levantamento gradual das restrições impostas pela pandemia e com o progresso do plano de vacinação, foram reabertos os faróis a visitas no dia 27 de outubro, com um novo modelo de visitação, contando um total de 1400 visitantes. O Núcleo Museológico da DF foi visitado por 360 pessoas.



DIREÇÃO DE COMBATE À POLUIÇÃO DO MAR

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

Ao longo do ano a DCPM retomou as atividades regulares, nomeadamente no que diz respeito à formação e treino, tendo organizado e realizado o exercício ATLANTIC POLEX.PT 2021, em Sines, nos dias 27 (um cenário no *offshore* e um Seminário) e 28 de outubro (5 cenários), que contou com a participação de cerca de 280 pessoas – 230 operacionais e as restantes observadoras, pertencentes a várias organizações associadas, nacionais e estrangeiras.

A DCPM realizou ainda atividades de treino próprio e aproveitou cada curso do Núcleo de Formação de Combate à Poluição da Escola da Autoridade Marítima, nos quais colabora, para treinar o pessoal e proceder a rotinas de meios e equipamentos.

A DCPM representou a DGAM em diversos grupos técnicos e de trabalho da Agência Europeia de Segurança Marítima, nomeadamente no *CleanSeaNet User Group*, *Consultive Technical Group on Marine Pollution and Preparedness e Pollution Response Services*.

A DCPM, na qualidade de membro do *Advisory Board* e como parceiro qualificado, continuou a sua colaboração nos projetos *MANaging risks and Impacts From Evaporating and gaseous Substances To population Safety* (financiado pelo UCPM-2020-PP) e *RAMP* (financiado pelo Fundo Azul), respetivamente. Além destes, contribuiu como parceira na candidatura a financiamento pelo UCPM-2021-PP de três projetos; dois deles – *Improving the Integrated Response to pollution accident at sea and chemical risk in port e o Marine Pollution Control Simulator* – foram recentemente aceites e alvo de financiamento.

Mantiveram-se, também, as habituais tarefas relacionadas com o aprontamento do material de combate à poluição, assim como todo o apoio dado à estrutura da AMN e à Marinha. De salientar os apoios dados:

– À Capitania de Cascais, no decorrer de um incidente de poluição na marina, resultante do incêndio e afundamento de quatro embarcações; e

– À Marinha, no âmbito do exercício *Recognised Environmental Picture, Maritime Unmanned Systems*.



INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

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

Durante o ano procedeu-se à publicação da regulamentação de diversas matérias decorrentes do Decreto-Lei n.º 37/2016, relativo ao regime da carreira especial de tripulante de embarcações salva-vidas (TESV). Concretizou-se, também, a regulamentação do treino e adestramento dos TESV, da formação e qualificações, dos testes médicos anuais, da avaliação do treino operacional e das provas de condição física. De acordo com um *roadmap* proposto ao Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional, têm vindo a ser discutidas diversas propostas de alteração ao atual regime jurídico de assistência a banhistas, publicado pela Lei n.º 44/2004, bem como ao regime jurídico aplicável ao nadador-salvador, publicado pela Lei n.º 68/2014, em sede da Comissão Técnica para a Segurança Aquática.

O conjunto das 26 Estações Salva-Vidas (ESV), do Serviço de Salvamento Marítimo do ISN, registou um total anual de 330 saídas de socorro, das quais resultaram 27 vidas salvas bem como 281 pessoas e 76 embarcações assistidas; foram igualmente realizadas 192 saídas para transporte de doentes.

O Serviço de Assistência a Banhistas realizou 1398 exames específicos de aptidão técnica a nadadores-salvadores (NS), 1115 nas situações de primeira certificação no final da formação e 283 de requalificação (após 3 anos da certificação inicial); daí resultou a certificação (ou requalificação) de 1063 NS. No seguimento da 1.ª edição do curso de formação de nadador-salvador formador, encontram-se em processo de certificação 7 novos nadadores-salvadores formadores, que se irão juntar aos 97 que se encontram atualmente certificados.

No contexto da assistência a banhistas e no que diz respeito aos módulos adicionais ao curso de nadador-salvador, foram certificados:

- 63 formandos na condução de motas 4x4;
- 22 formandos na operação de motas de salvamento marítimo;
- 6 formandos na operação de embarcações de pequeno porte; e
- 35 formandos na condução de viaturas 4x4.

No âmbito da atividade reguladora da atividade de NS, o ISN teve que, num ano ainda bastante marcado pela pandemia, manter e divulgar as recomendações e orientações técnicas, com o objetivo de proporcionar ferramentas aos NS para uma atuação mais segura e alinhada com as orientações das autoridades de saúde. A título excecional, e à semelhança do que já tinha ocorrido em 2020, foram autorizadas prorrogações às validades dos cartões de NS, extensíveis às várias categorias e aos operadores de meios complementares de salvamento, para minimizar o impacto das dificuldades em assegurar novas formações ou os exames de certificação e recertificação de NS.

O Serviço de Assistência a Banhistas assegurou, ainda, as seguintes atividades:

– 7 ações de formação de suporte básico de vida, oxigenoterapia e trauma a um total de 30 elementos da Polícia Marítima;

– 4 ações de formação de suporte básico de vida e oxigenoterapia a um total de 120 militares empenhados no projeto de vigilância apeeda da AMN;

– 3 ações de formação para preparação dos 106 militares empenhados nos projetos de vigilância motorizada; e

– 3 formações em operador de Desfibrilhador Automático Externo a 30 militares. No mesmo âmbito, foi dado apoio à emissão de:

– 11 editais de piscina, para certificar o dispositivo de segurança implementado em piscinas de uso público; e

– 106 pareceres do Diretor do ISN sobre Planos Integrados e 6 pareceres do Diretor do ISN, sobre propostas para assegurar a assistência a banhistas em águas que não estão identificadas como águas balneares.

De referir, também, o apoio a entidades externas, nomeadamente:

– À Associação de Escolas de Surf de Portugal, com a continuação do projeto “Surf & Rescue”, que contou em 2021 com 5 sessões e um total de 87 formandos;

– Às Administrações Portuárias, através da Associação de Pilotos de Barra e Portos, no âmbito da sobrevivência no mar, oxigenoterapia e técnicas de resgate em meio aquático.

Estão atualmente licenciadas:

– 27 escolas de formação de NS;

– 52 associações de NS para a prestação da atividade de assistência a banhistas; e

– 3 lojas para comercializar os equipamentos e material para utilização em contexto de assistência a banhistas.



ESCOLA DA AUTORIDADE MARÍTIMA

A EAM compreende os seguintes Núcleos de Formação: o de Autoridade Marítima (NFAM); o da Polícia Marítima (NFPM); o de Socorros a Náufragos (NFSN); o de Formação Náutica (NFN); o de Formação de Faroleiros (NFF) e o de Combate à Poluição (NFCP). Não obstante a crise pandémica, a oferta formativa dos núcleos foi significativamente preenchida, fruto das necessidades e prioridades da AMN; sempre que possível, recorreu-se à formação à distância.

O NFAM ministrou:

– O Curso de Aperfeiçoamento em Autoridade Marítima (CAAM) a 6 oficiais; e

– Quatro edições do Módulo de Vistorias de Embarcações e Plataformas Flutuantes, a 38 militares e militarizados da Marinha.

O NFPM continuou a ministrar o 36.º curso de Formação de Agentes da PM (CFAPM), que se prevê terminar em maio de 2022.

O NFSN ministrou os seguintes módulos adicionais ao curso de NS:

– Condução de motas 4x4 (5 edições);

– Operação de motas de salvamento marítimo (4 edições);

– Embarcações de pequeno porte (4 edições); e

– Condução de viaturas 4x4 (5 edições).

No âmbito da certificação dos TESV, foram ministradas dez ações de formação e treino nos Departamentos Marítimos em Portugal Continental. Em colaboração com entidades externas, foram ministradas:

– Duas edições do Curso de Aperfeiçoamento em Salvamento Marítimo, aos Bombeiros Sapadores de Vila Nova de Gaia; e

– Uma ação de formação de embarcações de pequeno porte, em agosto, ao Curso de Formação de Praças da classe de Manobra da ETNA.

O NFN ministrou:

– Uma edição do Curso de Aperfeiçoamento de Governo de Embarcações e uma edição do Módulo de Embarcações de Alta Velocidade, a doze elementos da Unidade Especial de Polícia da PSP;

– Cinco edições do Módulo de Técnicas de Sobrevivência no Mar, a diversos militares, militarizados, agentes da PM e oito elementos da Polícia Judiciária (PJ); e

– Duas edições do Curso de Operador de Mota de água em Ação Policial, a elementos de diversos Comandos Locais da PM.

O NFF ministrou uma edição do Curso Complementar de Faroleiros, a doze elementos.

Por último, o NFCP ministrou três edições do curso Operador de Combate à Poluição e uma edição do Curso de Recolha de Amostras.

SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

Todos os órgãos e serviços que constituem a estrutura da AMN são apoiados, na componente de Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC), pela Divisão de Tecnologias da Informação (DTI) da Direção-geral da Autoridade Marítima (DGAM).

Enquadrado pela doutrina existente na Marinha para a área das Tecnologias de Informação, e tendo como Órgão de Direção Técnica (ODT) a Superintendência das Tecnologias da Informação (STI), a DTI tem por missão assegurar a gestão, administração e apoio técnico no domínio dos sistemas de informação e toda a infraestrutura tecnológica da AMN.

Os serviços TIC disponibilizados pela AMN visam permitir uma melhoria significativa na simplificação, uniformização, agilização e eficiência dos processos das Repartições Marítimas enquanto conservatórias de registo patrimonial marítimo.

A prestação permanente de um serviço de *servicedesk* na DTI, funcionando praticamente como *single point of contact*, permitiram aumentar a eficiência e eficácia dos diversos serviços da AMN.

Mesmo com a continuação da crise pandémica e com as diversas medidas implementadas durante os sucessivos estados de emergência e situações de alerta, contingência e calamidade, as TIC tentaram dar, todo o ano, resposta a todos os desafios e oportunidades que lhe foram colocadas.

O aumento exponencial de necessidades de teletrabalho, acesso remoto a sistemas de informação, bem como a utilização diária de videoconferência, permitiu mitigar as perdas impostas pelas medidas de confinamento e aumentar a segurança do pessoal que presta serviço na AMN.

Foi dada a devida continuidade ao processo de otimização dos recursos e sistemas de apoio à gestão da informação, com o objetivo de melhorar a eficiência e eficácia na prestação de serviços, nomeadamente na relação com entidades externas e com os utentes.

Com vista a dar suporte ao objetivo definido, durante o ano continuou a decorrer o processo de desenvolvimento de dois projetos estruturantes, em termos de sistemas de informação:

– O “Mar+Seguro”, com os seus quatro módulos: Gestão de Nadadores-salvadores, Gestão de Meios (náuticos e terrestres), Poluição e Vistorias; e

– O “AMN+Governance”, que tem previsto a modernização do Sistema Integrado da Autoridade Marítima (SIAM) e do novo Sistema de Informação da Polícia Marítima (SIPM).



POLÍCIA MARÍTIMA

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

Comandos Locais (CL) e Postos Marítimos.

O CGPM é o órgão executivo, de apoio e assessoria do Comandante-Geral, competindo-lhe, designadamente, desenvolver a sua atividade no âmbito do estudo, conceção, planeamento, operações, doutrina, investigação criminal, gestão do pessoal, assessoria jurídica, apoio psicológico de especialidade e inspeção.

No plano de organização e doutrina, o CGPM procedeu à revisão de algumas Instruções Operacionais da PM (IOPM):

- A IOPM 11 – Conceito de Emprego Operacional do Gabinete de Psicologia;
- As IOPM 50 – Conceito de Emprego Operacional do Grupo de Ações Táticas;
- A IOPM 51 – Conceito de Emprego Operacional do Grupo de Mergulho Forense da PM; e
- A IOPM 60 – Conceito do Emprego Operacional da Investigação Criminal da PM. Em abril foram promulgados 2 documentos estruturantes para a PM:
- A IOPM 16 – Normas para Manuseamento e Armazenamento de Armamento, Equipamentos e Munições; e
- O Regulamento de Utilização dos Meios Coercivos da PM.

Na atividade desenvolvida pela PM, destacam-se as 71.853 ações de fiscalização nos primeiros dez meses do ano, onde se incluem 8.268 ações a embarcações no mar. De relevar, também, os 2.667 processos de âmbito contraordenacional e as 805 participações criminais, cujo tratamento processual foi assumido pela PM.

No domínio das fronteiras e sob a orientação técnica de âmbito conjunto do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, compete à PM, a par com outras entidades nacionais, nomeadamente a Marinha, a Força Aérea Portuguesa e a Guarda Nacional Republicana, exercer a vigilância da Fronteira Marítima Nacional e, conseqüentemente, da fronteira externa da União Europeia (Espaço Schengen). Em termos internacionais, desde 1 de abril de 2014 que a PM tem vindo a participar no Mediterrâneo, em cooperação com a Agência FRONTEX, no controlo de fronteiras marítimas da Grécia e da Itália; contribuiu assim para o esforço da segurança marítima naquelas áreas. Nestas missões internacionais, são de relevar as mais de 16.000 horas de navegação já realizadas.

As medidas restritivas implementadas pelas Autoridades de Saúde durante o ano, condicionaram muito o programa de Cidadania Marítima, obrigando à suspensão de grande parte das iniciativas planeadas. Ainda assim, cumprindo com todas as medidas de segurança sanitária, realizaram-se 53 ações de sensibilização (1131 participantes), que visaram incentivar uma cidadania e participação ativa no âmbito da defesa e salvaguarda do equilíbrio da ecologia marítima e na prevenção de comportamentos de risco na orla costeira.

Pese embora a influência da pandemia, os Grupos da Unidade Especial da Polícia Marítima (UEPM) mantiveram, durante o ano, uma prontidão permanente para intervir em toda a área de jurisdição da AMN, da Autoridade Portuária e para colaborar com outros Órgãos de Polícia Criminal, no âmbito de:

- Ações de gestão de incidentes de alto risco;
- Intervenção tática em situações de elevada perigosidade (GAT) e em operações de mergulho forense; e
- Condução de ações de investigação do foro criminal nos espaços subaquáticos (GMF-OPS).

Em termos de balanço:

– O GAT teve um empenhamento de 225 dias, correspondendo a um total de 74 missões – 15 no apoio à PJ, das quais 10 no âmbito do *Maritime Analysis And Operations Centre Narcotics* (MAOC-N);

– No âmbito da Agência FRONTEX, regista-se a participação nas operações POSEIDON (Grécia) e THEMIS (Itália).

– O GMF-OPS esteve envolvido em 69 missões – 4 em apoio à PJ e 22 operações de mergulho de apoio à Guarda Costeira da Grécia – totalizando mais de 3900 minutos de mergulho, cerca de 2600 milhas navegadas e 32.000 km percorridos. – O GMF-OPS também participou na operação POSEIDON (Grécia).

Decorrentes das investigações em curso delegadas pelas autoridades judiciais, a Unidade Central de Investigação Criminal (UCIC) executou:

- Diligências – buscas domiciliárias e não domiciliárias, detenções, apreensões e interceções telefónicas – em todo o território nacional; e
- Várias Decisões Europeias de Investigação (DEI's) em espaço comunitário – Espanha, França e Itália.

De entre outras ações que visaram as ações coercivas e a prevenção e o combate à criminalidade, destaque também para:

- A realização de 152 exames/perícias e inspeções judiciais;
- A colaboração com outros órgãos de polícia criminal, nacionais e estrangeiros; e
- A participação de peritos *fingerprint* em várias missões da Agência FRONTEX.

Enquanto força de segurança¹, a PM insere-se no Sistema de Segurança Interna (SSI), integrando os seguintes organismos:

- A Unidade de Coordenação Antiterrorismo (UCAT)²;
- Os Centros de Cooperação Policial e Aduaneira (CCPA)³; e
- O Ponto Único de Contacto para a Cooperação Policial Internacional (PUC-CPI)⁴. O PUC-CPI agrega e coordena todas as estruturas de cooperação internacional existentes, nomeadamente a Unidade Nacional EUROPOL e o Gabinete Nacional INTERPOL (ambas na estrutura da PJ) e o Gabinete Nacional SIRENE⁵ (*Supplementary Information Required at National Entries*).

A convite do Ministro da Administração Interna e de acordo com o previsto no Acordo de Cooperação Transfronteiriça⁶, a PM juntou-se ao Centro de Cooperação Policial e Aduaneiro (CCPA) de Castro Marim/Ayamonte, onde já estavam presentes a GNR, a PSP, o SEF, a PJ, a AT, o Cuerpo Nacional de Policía e a Guardia Civil. Prevê-se que, em 2022, a PM passe a integrar também o CCPA de Tuy/Valença.



Colaboração da **DGAM** e do **CGPM**

Notas

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

² Artigo 23.º da LSI.

³ Centros criados no âmbito do Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha sobre Cooperação Transfronteiriça em matéria policial e aduaneira – Decreto n.º 13/2007, de 13 de julho.

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

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

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



ATLANTIC POLEX.PT 2021

EXERCÍCIO DE COMBATE À POLUIÇÃO

A designação “ATLANTIC POLEX.PT” surgiu há 5 anos, de uma conjugação de três palavras que resumem a essência do dispositivo nacional de combate à poluição do mar, operacionalizado pela Direção-geral da Autoridade Marítima (DGAM): **Atlântico**, que é o oceano que banha Portugal; **Poluição**, que foi o que motivou a existência deste dispositivo; e **Exercício**, que é a forma utilizada para operacionalizar a ação em eventuais situações de emergência. Esta designação, bem como o seu logotipo foram pensados de forma a perdurar ao longo dos anos.

EXERCÍCIO EM SINES

A Autoridade Marítima Nacional (AMN), através da Direção de Combate à Poluição do Mar (DCPM)¹, promove anualmente um exercício de resposta à poluição do mar de maiores dimensões, dando cumprimento ao estabelecido no Plano Mar Limpo² (PML) e, ao mesmo tempo, procurando integrar e testar os mecanismos internacionais³ nesta matéria, nos quais Portugal participa.

Este ano, o exercício “ATLANTIC POLEX.PT” realizou-se junto ao porto de Sines. Durante os dias 27 e 28 de outubro, as autoridades e organismos com responsabilidade e competências no combate à poluição marítima tiveram a oportunidade de testar, validar e aperfeiçoar os seus dispositivos de resposta para fazer face a incidentes de poluição no mar.

A escolha de Sines para a realização do exercício deveu-se ao facto de este porto ser o líder nacional na quantidade de mercadorias movimentadas e a principal porta de abastecimento nacional de gás natural, petróleo e seus derivados. Estes fatores fomentam o risco de acidentes⁴ com derrames, daí o porto ter sido identificado como sendo uma localização adequada para a realização de um exercício de combate à poluição do mar com elevada complexidade.

A edição deste ano, em que se simulou a colisão de um navio tanque com um cargueiro em alto mar, originando um derrame de hidrocarboneto que contaminou zonas de praia e o interior do porto de Sines, teve como principais objetivos:

- Treinar os procedimentos de resposta, em caso de emergência, em situações de incidente ou acidente de nível regional (grau 2 do PML);

- Treinar a operação das ferramentas de apoio à decisão para o suporte às operações de combate à poluição do mar;

- Preparar os recursos da AMN para o combate à poluição do meio marinho em mar aberto (*offshore*), no porto e em zonas costeiras, em cooperação com as demais organizações e autoridades do Sistema da Autoridade Marítima (SAM);

- Treinar a Brigada de Intervenção Rápida de Combate à Poluição do Mar (BIRPOL) do Departamento Marítimo do Centro (DMC);

- Consolidar a integração dos meios de combate à poluição da AMN com a Marinha Portuguesa, Força Aérea Portuguesa (FAP) e outros meios nacionais e internacionais com competência no combate à poluição⁵;

- Desenvolver parcerias com as instituições locais e regionais, universidades, centros de investigação, organizações não-governamentais de proteção ambiental e as empresas de meios de reboque marítimo; e

- Promover a visibilidade pública da AMN no que se refere às capacidades existentes na DGAM, as quais se encontram ao serviço do país para o eficaz combate à poluição do mar.

A estrutura de gestão da emergência obedeceu ao definido no PML. O Capitão do Porto e Comandante-local da Polícia Marítima de Sines foi o Comandante das Operações de Socorro, tendo atuado sob a direção e coordenação do Chefe do DMC, recorrendo aos recursos da Capitania e tendo o apoio de meios da Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS), dos Agentes de Proteção Civil, da Brigada de Intervenção Rápida do DMC, da DCPM e da Marinha Portuguesa.



DISTINGUISHED VISITORS DAY (DVDAY)

O DVDAY do “ATLANTIC POLEX.PT 2021” contou com a presença do CEMA/AMN, ALM Mendes Calado, do DG da Autoridade Marítima e Comandante-Geral da Polícia Marítima, VALM Coelho Cândido, do Presidente da Câmara Municipal de Sines (CMS), Dr. Nuno Mascarenhas, do Vereador da CMS com o pelouro da Proteção Civil, Sr. José Arsénio, e do representante da APS, Prof Dr. Duarte Lynce de Faria.

Após uma breve apresentação sobre o exercício, as entidades presentes visitaram o Centro de Operações Móvel, na praia Vasco da Gama, onde tiveram a oportunidade de conhecer o trabalho de comando e controlo dos vários meios de combate à poluição no mar empenhados no exercício. Seguiu-se uma demonstração de capacidades relativas ao combate à poluição do mar, na praia, onde foram colocadas barreiras de estuário para reduzir a contaminação do material poluente e diversas ações de recolha manual de poluente e de limpeza de rochas.

CENÁRIOS

No exercício simulou-se a colisão de um navio tanque com um cargueiro em alto mar, do qual resultou um derrame de hidrocarboneto que contaminou zonas de praia e o interior do porto de Sines. Este incidente teve um impacto local, com uma abrangência a nível regional, sendo por isso ativado o 2.º grau de prontidão do PML, tendo sido integrados meios nacionais e internacionais para o combate à poluição.

Esta simulação decorreu em 6 cenários⁶ distintos:

Cenário 1 – Contenção e recolha do material poluente na zona *offshore* onde se deu a colisão entre os dois navios e consequente derrame, o que obrigou às operações de contenção e recolha de poluente no mar.

Cenário 2 – No seguimento da colisão, surgiu uma mancha poluente numa zona da praia Canto Mosqueiro, tendo sido efetuada a recolha do poluente na praia e a limpeza de zonas rochosas.

Cenário 3 – Não tendo sido possível recolher todo o produto derramado no mar e em virtude de alterações da corrente e do vento, a mancha poluente derivou para o interior da baía da praia Vasco da Gama, tendo sido necessário colocar barreiras de estuário para reduzir a sua contaminação.

Cenário 4 – Embora tenha sido realizado o fecho do porto de pesca/recreio de Sines, foi necessário recolher uma quantidade considerável de produto que atingiu a praia com operações de recolha manual de poluente e de limpeza de rochas.

Cenário 5 – Parte da mancha do poluente derramado acabou por derivar para o interior do Terminal *Multipurpose* de Sines, tendo sido necessário realizar a proteção de instalações de aquacultura nesta zona.

Cenário 6 – Uma outra parte da mancha poluente acabou por divergir igualmente para sul do Terminal XXI de Sines, para a área protegida de São Torpes, tendo sido necessário realizar a sua recolha no mar.

MEIOS HUMANOS E MATERIAIS ENVOLVIDOS

Nos vários cenários, as ações de combate à poluição foram asseguradas, sob coordenação do Capitão do Porto e Comandante-local da Polícia Marítima de Sines, por profissionais e meios da Capitania, do DMC, da DCPM, da Marinha Portuguesa, da Câmara Municipal de Sines, da APS, da PORTSINES – Terminal *Multipurpose* de Sines, dos Bombeiros Voluntários de Sines, de três empresas de rebocadores, bem como de uma empresa de recolha de resíduos contaminados.

Entre os equipamentos utilizados, contou-se com a participação de embarcações de combate à poluição, rebocadores, embarcações de apoio, viaturas pesadas, autotanques, meios de movimentação de carga pesada, barreiras de contenção, sistemas de recuperação de poluição do mar, tanques de armazenamento de poluente portáteis, equipamento ligeiro de limpeza de praias e equipamento de proteção individual.

O “ATLANTIC POLEX.PT 2021” EM NÚMEROS	
CENÁRIOS	6
EQUIPAMENTOS	27
OPERACIONAIS	236
MEIOS	33



CONCLUSÕES

A realização do “ATLANTIC POLEX.PT 2021” contribuiu para assegurar a prontidão do dispositivo da AMN e a interligação entre os órgãos locais, regionais e centrais da DGAM com:

- As entidades com responsabilidade local e regional; e
- As entidades estrangeiras que poderão integrar o dispositivo de combate à poluição do mar.

O exercício permitiu, ainda, identificar as áreas que deverão ser alvo de melhoria de planeamento, investimento e treino, a curto e médio prazo.



Colaboração do **SERVIÇO DE COMUNICAÇÃO, INFORMAÇÃO E RELAÇÕES PÚBLICAS E DIREÇÃO DE COMBATE À POLUIÇÃO DO MAR**

Notas

¹ A Direção do Combate à Poluição do Mar é o organismo da Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM) a quem compete, nos espaços sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional (AMN), a direção técnica nacional em matéria de combate à poluição do mar.

² A Resolução de Conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de abril, aprovou o “Plano de Emergência para o Combate à Poluição das Águas Marinhas, Portos, Estuários e Trechos Navegáveis dos Rios, por Hidrocarbonetos e Outras Substâncias Perigosas”, abreviadamente designado por Plano Mar Limpo.

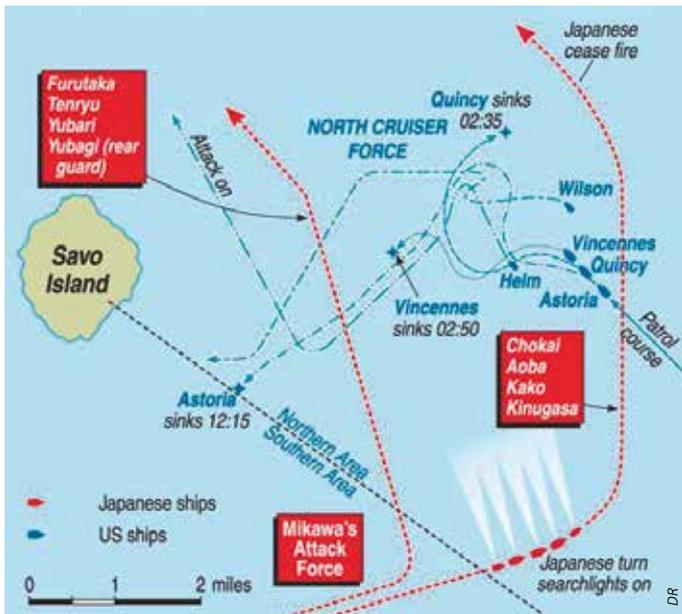
³ Portugal integra um conjunto de acordos internacionais de cooperação em matéria de combate a grandes incidentes de poluição, com destaque para o Acordo de Lisboa, onde o país tem como parceiros a França, a Espanha, Marrocos e a União Europeia. O grande objetivo desses acordos é o de contribuir para a elaboração e o estabelecimento conjunto de linhas diretivas, sobre os aspetos práticos, operacionais e técnicos de uma ação conjunta contra a poluição do meio marinho por hidrocarbonetos e outras substâncias nocivas, e de reforçar a capacidade de assistência recíproca e facilitar a cooperação, em particular nos casos de urgência, quando o perigo para o meio marinho é considerado grave.

⁴ Como os que ocorreram em 2016 e em 2019, envolvendo dois navios mercantes.

⁵ Participaram nesta interação meios navais nacionais (o NRP *Sines* e o NRP *Cassiopeia*), o navio de combate à poluição Monte Anaga (integra a rede de meios com capacidade de resposta no combate à poluição, disponibilizada pela *European Maritime Safety Agency* (EMSA), o FS *Loire*, o rebocador de emergência *SAR Mastelero* (da SASEMAR), o rebocador *Castelo de Sines* (da Rebonave), e a lancha *Fronteira* (do Comando Local da Polícia Marítima de Sines). Participaram, também, um meio aéreo da FAP e um UAV da Marinha, com capacidade de identificação e seguimento do poluente. Nos meios atrás indicados, embarcaram profissionais da DCPM, da Direção Técnica da DGAM e do Instituto Hidrográfico.

⁶ Os últimos cinco cenários chegaram a estar a decorrer simultaneamente; o comando, o controle, as comunicações e os sistemas de apoio à decisão foram estabelecidos a partir do Centro de Operações, sediado na Sala do Centro de Operações de Emergência da APS, apoiado pelo Centro de Operações Móvel, localizado na praia Vasco da Gama, e pela Viatura de Comando Tático, sita na praia Canto Mosqueiro.





GUERRA NO PACÍFICO

A BATALHA DA ILHA DE SAVO

O CAMINHO PARA UM REVÉS NO MAR

Reagindo às invasões americanas de Tulagi, Gavutu-Tanambogo e Guadalcanal, aviões japoneses iniciaram uma série de ataques aos navios de apoio e de transporte fundeados na baía de Ironbottom (Ironbottom Sound), na costa norte de Guadalcanal. Estes ataques, que infligiram danos pouco significativos nas forças de desembarque devido ao intenso fogo antiaéreo e ao apoio da aviação dos porta-aviões da força expedicionária, a Task Force 61 (TF 61), comandada pelo VALM Frank Jack Fletcher, contribuíram, contudo, para complicar a situação logística, já por si crítica, devido à falta de planejamento atempado.

Na realidade, na noite do dia 8 de Agosto, alguns dos navios de transporte não tinham descarregado mais do que 25% da sua carga, quando o inimigo estava prestes a contra-atacar por mar. Navegando através do canal intermédio da cadeia das ilhas Salomão, designado por "the Slot", deslocava-se uma força de cinco cruzadores de batalha, dois cruzadores ligeiros e um contratorpedeiro, comandada pelo VALM Gunichi Mikawa. A sua missão era irromper pelo Ironbottom Sound e atacar os navios de apoio à força de desembarque, do VALM Kelly-Turner, através de um ataque noturno.

Os navios de Mikawa tinham sido avistados naquela manhã por uma aeronave australiana, cujo piloto identificou dois deles como navios de apoio a hidroaviões. Com base nesta informação, Kelly Turner concluiu que a força inimiga teria como missão estabelecer uma base de hidroaviões algures no arquipélago, pelo que não se precaveu contra um eventual ataque noturno à sua força. Ao pôr do sol, duas forças aliadas, designadas por Força de Patrulha Norte e Força de Patrulha Sul, compostas por cruzadores e contratorpedeiros, com as guarnições em segundo grau de prontidão para combate, começaram a patrulhar as entradas do Ironbottom Sound, na vizinhança da ilha de Savo.

VITÓRIA TÁTICA INCONSEQUENTE

Uma hora depois da meia-noite, a força japonesa passou despercebida pela popa do contratorpedeiro USS *Blue*, em patrulha a oeste da ilha de Savo. Enquanto os aviões dos cruzadores japoneses, lançados algumas horas antes, iluminavam a área com foguetes

iluminantes, os navios de Mikawa entraram na baía e começaram a ação que ficou conhecida como a Batalha da Ilha de Savo.

Ao passarem pela Força de Patrulha Sul, atacaram com salvas de artilharia e com torpedos. A ação foi de tal forma rápida, que apanhou de surpresa os navios Aliados. Antes que conseguissem reagir, os torpedos japoneses atingiram o USS *Chicago*, que ficou literalmente sem proa. Seguiu-se o cruzador australiano HMAS *Camberra* que, atingido também por um torpedo inimigo, ficou em chamas, tendo sido afundado às 08:00H da manhã por contratorpedeiros americanos, por se encontrar irremediavelmente perdido. A coluna de ataque japonesa, ainda ilesa, dividiu-se então em duas divisões, guinando para norte. Com três cruzadores a passarem a vante e quatro a ré da Força de Patrulha Norte, mais uma vez, em poucos minutos, Mikawa causou uma devastação inaudita: os cruzadores de batalha, USS *Vincennes* e USS *Quincy*, sofreram danos tais que, em menos de duas horas, foram ao fundo. O USS *Astoria* acabou por ter o mesmo destino ao meio-dia.

Às 02:20H Mikawa ordenou a retirada da sua força para norte, convencido de que Fletcher já estava no seu encalço para um eventual ataque aos primeiros alvos. Quanto mais para norte fossem atraídos os porta-aviões da TF 61, maior seria a probabilidade de um contra-ataque, bem-sucedido, da aviação japonesa baseada em Rabaul. Na verdade, não houve ataque nem contra-ataque. Fletcher, que tinha pouca ou nenhuma informação sobre a situação, temendo a existência de porta-aviões japoneses na área, decidiu retirar a sua força para sul de Guadalcanal, de modo a evitar outro combate semelhante ao do Mar de Coral.

A batalha da Ilha de Savo custou aos Aliados quatro cruzadores de batalha e cerca de mil vidas, ficando para a história como uma das derrotas mais severas sofrida pela Marinha americana. Contudo, ao retirar-se sem destruir os navios de transporte que se encontravam indefesos no Ironbottom Sound, Mikawa perdeu uma oportunidade soberana para desequilibrar a relação de forças a seu favor. Na verdade, os japoneses, repetindo o padrão do ataque a Pearl Harbor, contentaram-se com uma vitória tática, preterindo a ação que, provavelmente, teria tido um impacto estratégico decisivo a seu favor no desfecho da campanha.

GUINÉ 1971-72

PARTE III - OS RIOS E OS PETISCOS...

Autor: STEN TSN-ARQ Paulo Guedes



Guarnições como aquela da *Bellatrix*, decerto não haveria muitas... passaram por lá, durante o meu tempo, dois Mestres, Cabos por sinal, que nunca me calhou nenhum Sargento, mas que acabaram dando conta do recado; Artilheiros, destemidos e de pontaria afinada; Fogueiros, sem os milagres dos quais nunca teríamos ido a lado nenhum; e Radiotelegrafistas, que até conseguiam comunicar com Bissau (e com o EMA!) do meio do tarrafo do Cacheu!...

Pescadores eméritos, foi graças a eles que, para os cruzeiros do Buba, só levávamos arroz, batatas e verdes – as proteínas arranjavam-se lá, diariamente!

O meu primeiro cruzeiro foi no Cacheu. E dessa primeira vez, como de resto nas duas ou três seguintes, segui escrupulosamente o que mandavam os livros e aconselhavam as boas e seguras práticas de navegação: ia ao mar, contornando o continente até às bóias de marcação do canal (lembram-se?, aquelas que não estavam lá, mas que vinham nas cartas e *qu'a* gente calculava que deviam ser mais ou menos por ali...), e daí, pimba: direito a terra e Cacheu acima.

Só quem lá esteve é que sabe de que é que eu estou a falar. Da-quele braço de mar, com mais de duzentos quilómetros de comprimento, com quase um metro de amplitude de maré em Farim, daquela espécie de canal de perfil em U, onde corria um líquido viscoso verde-escuro-acastanhado que alguns diziam ser água (no que eu nunca acreditei), com o tarrafo claustrofóbico emergindo erecto das margens, por vezes até vinte metros de altura, com os olhinhos dos crocodilos a espreitarem por entre o emaranhado de raízes...

No Cacheu, os dias passavam mais devagar do que nos outros sítios, devia ser das horas serem mais compridas, ou então daquela humidade grossa, esverdeada (no Cacheu até a humidade era esverdeada...) que se metia dentro dos relógios e lhes atrasava os ponteiros.

Era no Cacheu que a *Bellatrix* registava os consumos mais baixos de “gasoil” e mais altos de líquidos edíveis: em média, duas caixas de vinho, três garrafas de *whisky* e três garrafas de gin por cruzeiro.

O Rio Grande de Buba, assim chamado, não tinha nada a ver com o Cacheu. Era uma ria grande e larga, espaiada, de águas limpas e claras, com a savana a chegar às margens.

Riquíssimo em peixe (tanto em quantidade como em qualidade), de tal modo que, como já disse atrás, se pescava diariamente

o almoço e o jantar! Na minha estreia no Buba, e à primeira maré que lá apanhámos, fui ver, curioso, a faina de pesca. As linhas eram cordéis e alguns anzóis alfinetes revirados. Isco, quando punham, era uma côdeazinha de pão. E mesmo assim, mal a primeira linha tocava na água, logo um pargo, um belo pargo, aí com uns vinte e cinco ou trinta centímetros, começava a ser recolhido. Mas esse não o provámos, que vinha ele já metade fora de água quando, vinda lá de baixo, uma barracuda quase com um metro, levou pargo, anzol, ponta da linha, enfim tudo. Por estas e por outras, é que no Buba só se pescava com estorvo de aço...

E era assim que, com vinte a trinta minutos de pesca diária, assegurávamos o peixe fresco (e que peixe!) para as refeições.

Fui duas ou três vezes à foz do rio Cumbijã. O abastecimento de Bedanda e de outros aquartelamentos para aqueles lados era feito por comboios de batelões civis (às vezes mais de dez) através do rio Cumbijã, apoiados por uma LDM.

Competia, no entanto, às LFPs o apoio de navegação aos comboios até à foz do dito rio, zigzagueando pelos bancos de areia, em animada ronda de bóias inexistentes, entre os Bijagós e terra firme. Já dentro do Cumbijã, pernoitava-se entre a ilha de Como e um areal; no dia seguinte regressávamos à base, e o restante comboio continuava rio acima, sob o comando da LDM.

Na Guiné havia duas qualidades de ostras: as do tarrafo e as da rocha. As da rocha, em mar aberto, eram naturalmente as melhores, mais limpas, mais frescas, melhor depuradas, batidas pelas ondas. E dessas, as de Maior fama eram as dos baixos do Tombali.

Graças a Deus e a cuidadosos planeamentos que faziam coincidir a passagem da *Bellatrix* no local com as horas das marés vazas, parava-se normalmente (com uma avaria, já se vê), arriava-se o bote e lá se ia encher os baldes com os afrodisíacos bivalves.

E depois era fartar das ditas, com um branquinho que, graças a Deus, nunca faltou!



José Manuel Garcia da Costa Bual, 14.º CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade, 2019

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

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 251

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

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO

Todos vuln. S joga 3ST após a abertura de E em 1♥ e recebe a saída a ♥2. Analise atentamente as 4 mãos e escolha a linha em que gostaria de estar sentado para marcar pontos para a sua coluna?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 251

Apesar de numa primeira análise parecer que não terá problemas em fazer as 9 vazas, deve escolher a linha E-W, pois com uma boa defesa o contrato é incumprível, conforme vamos constatar: 5 cobre o R de E e joga ♦ para libertar o A e poder fazer 5 vazas no naipe; E ataca de 9♥ e a jogada chave será W deixar fazer, mesmo bloqueando o naipe com a D, o resultado é que após desfilarem 5♦ S jogará que E faz de W e ganhando para o D de W e este poderá atacar ♣ para a defesa dar o cabide com 1♥+1♦+1♠+1♣. Repare que se W tivesse feito a D e jogasse outra, a defesa faria as mesmas 2 vazas em ♥ no total, mas E depois do A e fazer a 2ª vez teria de se virar de baixo do ♥, permitindo que S fizesse mais uma vaza nesse naipe para o cumprimento do contrato. Sugiro que verifique as duas situações como mero exercício de cartório.

Nunes Marques
CALM AN

GO NAVY!

Passatempo nº 33

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?

“Can readily understand language that includes such functions as hypothesizing, supporting opinion, stating and defending policy, argumentation, objections, and various types of elaboration.”

SOLUÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR: Level 3 - Writing

Estela Magalhães Parreira
CTEN ST-ELING

SUDOKU

Problema nº 83

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 83

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CMG da MN Maria Correia Diniz Júdice Halpern Diniz, Diretora de Saúde • CFR M André Correia Pereira da Silva, Comandante do NRP *D. Francisco de Almeida*.

RESERVA

• CMG M Pedro Sasseti Carmona • CMG M Nuno Miguel Lopes de Sousa Pereira • CMG M Leonel Pereira Manteigas • CFR FZ Rui Manuel da Graça Lopes Carrilho • CFR AN Augusto José Santos Silva • CFR FZ José António Duarte Mendes • SMOR US Luís Alberto Morada Gomes • SMOR T Rui Fernando Freitas Ferreira • SMOR M Eduardo Manuel Marques Lopes • SMOR US Luís Alberto Morada Gomes • SCH FZ Leontino Manuel Martins Escalera • SCH E António Manuel da Silva Claro • SCH TF Fernando Manuel Pires Ferreira • SAJ TF Paulo Alexandre Gonçalves Ferreira • SAJ L José Avelino Pires Salgueiro • CMOR FZ António Alberto Pinto Rodrigues • CMOR FZ José Carlos Fernandes Almeida • CMOR M Calos Manuel Fidalgo Pinto Ribeiro • CMOR TFD António José Lopes Mariano • CMOR L José Rui Lino Vieira Correia dos Santos • CMOR TFD Rui Alexandre Lemos Dinis • CMOR CRO José Jorge Pereira Torres • CMOR FZ Fernando Joaquim Pardal Leão • CMOR CM Paulo José Pinto Marques Agueira • CAB CCT Cláudio Manuel Guerreiro Inácio Câmara • CAB CRO Francisco Manuel Diegues Lúcio • CAB CRO Paulo Jorge da Cruz Simões • CAB FZ José Luís da Cunha Pinto • CAB FZ Luís Alexandre Eduardo Mestre • CAB E José Francisco Vieira Pereira • CAB L António Manuel Quaresma Pires.

REFORMA

• CMG AN Nuno Manuel Nunes Neves • CMG M José Manuel Ministro Ribeiro da Costa • CMG EMQ Rui Manuel Viveiros da Costa • CMG EMQ José Miguel Gomes da Costa Campos • CFR M Luís Manuel Alves Nunes • CFR EN-AEL Duarte Manuel da Conceição Palma • CFR M Álvaro António Milho Semedo • CFR EN-MEC Carlos Alberto Dias Ferreira • CFR EN-AEL João Manuel Fiúza Vicente • SMOR E António Manuel da Cruz Marques Godinho • SMOR FZ Duarte Costa Rodrigues • SMOR M António Vicente de Araújo Marques • SCH T Henrique Jaime Fernandes • SCH MQ José Luís Franco Pardal • SCH C José António Silva • SCH M António da Costa Caridade • SCH FZ Miguel José Ambrósio Lobato • SAJ T Mário José Ruas Fernandes dos Santos • SCH A José Duarte Godinho Valadas • SCH M José António Vieira Coreixo • SCH H José Manuel Morais da Cruz • SCH FZ Heitor Humberto Fernandes Afonso • SAJ T Mário José Ruas Fernandes dos Santos • SAJ MQ João Bernardo Andrade Magalhães • SAJ T António José Rações Guerreiro • 2SAR B Cândido José Tavares dos Santos • 1SAR FZ Manuel Nuno Coelho da Silva Santos • 1SAR TF Luciano Álvaro Fernandes • CAB E José Agostinho Ferreira Pacheco • CAB A Hélder Pires Conrado • CAB CCT João Filipe de Azevedo Miranda • José Domingos Reis • CAB CRO Hermenegildo Matos Sousa • CAB CRO Manuel da Maia Ribeiro • CAB CRO António Francisco da Silva Moreira • CAB M Pedro António Gonçalves • CAB FZ Carlos Manuel da Silva Santos • CAB TFD José Augusto Marques Pereira Narciso

• CAB FZ António José Marques Cardoso • CAB FZ Belmiro Manuel Oliveira Miranda • CAB FZ Luís Filipe Lopes Carrilho • CAB FZ Luís Alberto Andrade Marcial • CAB TFH Damázio António Galhanas Coxixo • CAB V Paulo Alexandre Lopes Miranda • CAB CCT José Manuel Barros Pereira • CAB E Rafael José Letra Canha • CAB TFH Paulo Américo Dias Fernandes • CAB FZ João Francisco da Palma Guerreiro Batista • CAB FZ Luís Filipe dos Santos Costa • CAB E António Joaquim da Ascensão Lameiras • CAB R Rui Alberto Luz da Graça Mira • CAB FZ Rafael Francisco Fernandes Teixeira • CAB FZ Carlos Manuel de Almeida da Silva Grazina • CAB FZ Carlos Manuel Belchior Camões • CAB FZ Justiniano da Rocha Quintas • CAB FZ Vítor Manuel Abrantes Lopes • CAB CRO Vítor Hugo de Oliveira Vilela • CAB E Norberto Manuel Canastra Estandislaú • CAB CM Domingos Manuel Graça Gaspar • CAB L Samuel José Mendes dos Santos • CAB TFD Álvaro Manuel Gouveia Gonçalves • CAB M José Manuel de Oliveira dos Anjos Pinho • CAB TFH José Tomás Lourenço Marinho • CAB CCT Fernando Óscar Alves.

FALECIDOS

• 62981 CFR CEP José Eduardo Garcia Faria • 15151 CFR M REF Rui Morão Cordeiro de Castro • 300858 CTEN SEB REF Ângelo Gonçalves da Eira • 104049 1TEN SG REF Manuel Pereira Bicho • 262949 1TEN OTT REF Cândido da Silva Cruz • 388155 1TEN OTS REF António Henrique do Nascimento • 280555 SMOR MQ REF Edgar Simões Counhago • 289052 SAJ R REF António José da Conceição Rita • 20972 SAJ M REF Victor Manuel da Cruz Jorge • 223472 CAB FZ REF Fernando José Lourinho Pereira Carvalho • 172968 CAB FZ REF José de Jesus Magina Lourenço • 33011670 SUB CHEFE QPPM APO Francisco Carrasco Patinho.

FIDELIDADE
SEGUROS DESDE 1808

**QUEM NOS PROTEGE
MERECE A NOSSA PROTEÇÃO**

**Usfrua de condições especiais
no seguro de saúde, entre outros.**

Vida • Acidentes Pessoais • Responsabilidade Civil Familiar • Automóvel
Multiriscos habitação • Acidentes de trabalho • Empregada Doméstica

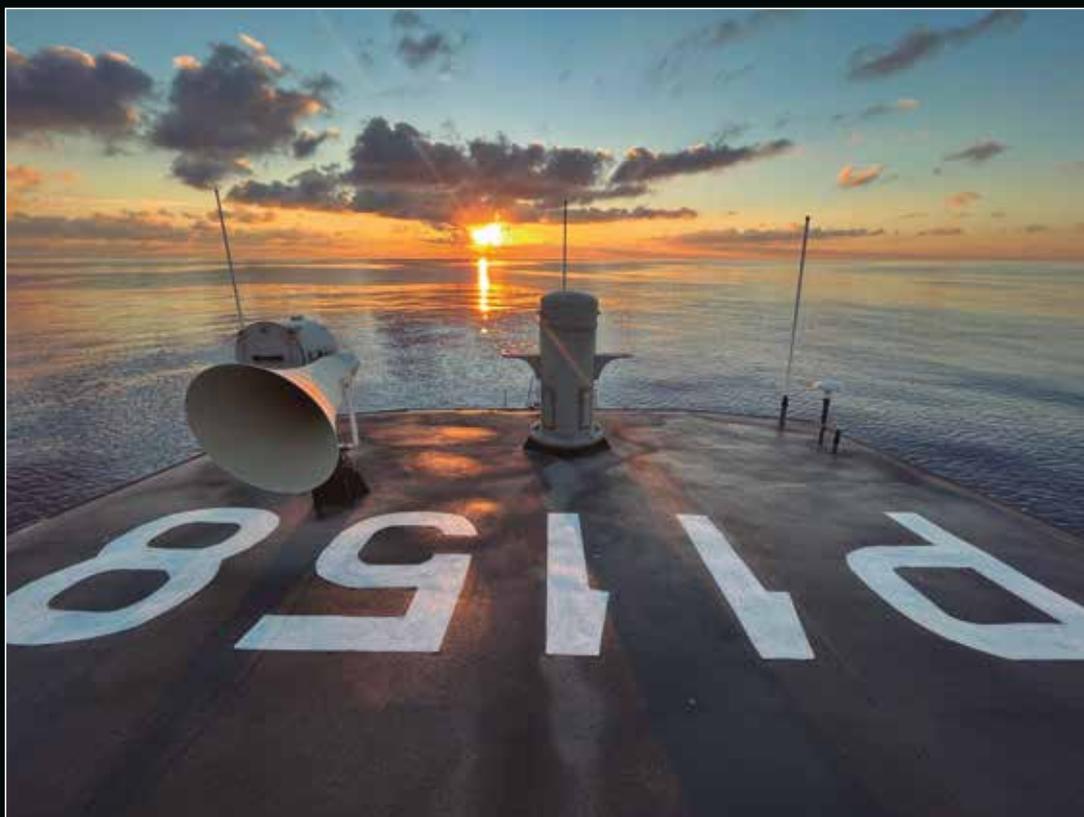
Contacte **Ilídio Alexandre**, da **Loja do Laranjeiro**, Av. 23 de Julho Vitória Liberal 411, 2810-292 Laranjeiro - Telf. **212 592 403**

fidelidade.pt    

Esta informação não dispensa a consulta da informação pré-contratual e contratual legalmente exigida.

Estes seguros são produtos da Fidelidade - Companhia de Seguros, S.A., comercializado através da Ilídio António Sebastião Alexandre, doravante mediador. O mediador com endereço na Av 23 Julho 411, Almada, encontra-se inscrito desde 2014-03-28, na Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões na categoria de Categoria De Agente, sob o número 307003337. Os dados do mediador estão disponíveis e podem ser consultados no site da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (www.asf.com.pt). Ilídio António Sebastião Alexandre, enquanto mediador, não tem poderes para celebrar contratos de seguro em nome do Segurador, salvo quando para o efeito expressamente autorizado pela Fidelidade - Companhia de Seguros, S.A., **nem assume a cobertura dos riscos**. O Mediador, enquanto Agente de seguros, tem poderes de cobrança.

CONCURSO DE FOTOGRAFIA



Fim de dia no sul do Algarve
Foto NRP Sagitário



Formação de condução de botes pneumáticos no Rio Coia.
Foto IIVAR FZ Hugo Miguel Batista Baldomero

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

Largo S. João Nepomuceno, 14
junto ao Ascensor da Bica

