

Nº 570 • ANO LI
FEVEREIRO 2022 • MENSAL • € 1,50

Revista da **ARMADA**



NRP CORTE-REAL

30 ANOS AO SERVIÇO DA MARINHA

MERGULHADORES DA ARMADA
NO SNMCMG1

O DIREITO
DE VISITA

INOV(AÇÃO) NA MARINHA
2020-2021

CALM AFONSO JÚLIO DE CERQUEIRA



150 ANOS
NASCIMENTO

A carreira militar do Contra-almirante Afonso Cerqueira foi repleta de ações extraordinárias e de feitos que deixaram uma marca profunda e duradoura na Marinha de Guerra Portuguesa. No ano do centésimo quinquagésimo aniversário do nascimento deste oficial da Armada, refira-se que o seu nome foi atribuído a uma corveta e a um curso de oficiais da Escola Naval, em referência a um percurso militar e cívico notável.

Cumpra ainda sublinhar que Afonso Cerqueira teve um papel importante, até em certos momentos decisivo, na criação e consolidação do serviço de Aviação Naval na Marinha Portuguesa, na mesma época em que Sacadura Cabral e Gago Coutinho efetuam a primeira travessia área do Atlântico Sul.

Afonso Júlio de Cerqueira nasceu em Viseu, a 1 de fevereiro de 1872. Frequentou a Escola Politécnica de Lisboa, e ingressou na Marinha a 5 de novembro de 1888. É promovido a GMAR a 28 de maio de 1892, e a 2TEN a 26 de março de 1893. Neste último posto, embarca na corveta *Mindelo*, que incorpora a força naval que é destacada para o Brasil, até ao ano seguinte (1894), com a missão de defender os cidadãos e bens nacionais aquando da “Revolta dos Almirantes”.

Afonso Cerqueira distingue-se, desde o início da sua carreira, como um oficial cumpridor, metódico e estudioso. Especializa-se em diferentes áreas técnicas: Meteorologia, Artilharia, Eletricidade, Radiotelegrafia e Aeronáutica, o que explica o papel importante que teve na difusão e consolidação de técnicas modernas na Marinha, como testemunham os cargos que ocupou.

Muito embora não se saiba quando se terá iniciado, era *maçon*, com regularização na Loja “Portugal”, de Lisboa, a 7 de fevereiro de 1895, e o nome de “Alfa”.

Embarcou no transporte *Pero de Alenquer*, em 1899, numa viagem ao Oriente. Promovido a 1TEN em 16 de janeiro de 1902, Afonso Cerqueira inicia nesse ano uma comissão na Divisão Naval do Índico. Estaciona na costa de Moçambique, onde exerce os seus primeiros comandos navais: da lancha-canhoneira *Cherim*, do vapor *Batista de Andrade*, do transporte *Álvaro de Caminha*. Integra a campanha do Barué, na *pacificação dos Namarrais*. Em novembro de 1903 encontra-se a bordo do navio *Álvaro de Caminha*, quando tem lugar a explosão de uma fortaleza na ilha de Moçambique. Demonstra coragem, tenacidade e serenidade, qualidades que o acompanhariam ao longo da sua vida militar.

Em 1905, ao comando da canhoneira *Vouga*, o Tenente Cerqueira efetua uma operação de socorro a embarcações na costa da Galé, por causa do mau tempo. Em 1911 desempenha um papel importante no comando da força do Corpo de Marinheiros que combate uma incursão monárquica no Norte.

Com o início da Grande Guerra, Afonso Cerqueira integra o Batalhão da Marinha que é destacado para Angola. É promovido a CTEN a 25 de maio de 1915. Tem uma ação de comando importante, em Angola, nos combates de Humbe, Cuanhama, N’Guive e Tchimpelungo.

Nos anos de 1916 e 1917, comanda o contratorpedeiro *Guadiana*, que efetua vários cruzeiros no Atlântico, em serviço de escolta.

Afonso Júlio de Cerqueira voltará a defender a República em 1917, opondo-se à Junta Militar presidida por Sidónio Pais. Vencida pelas forças sidonistas a resistência da Marinha, a repressão abateu-se sobre os marinheiros. Os navios foram obrigados a entregar os percutores das peças de artilharia; os projetores do Campo Entrincheirado de Lisboa mantinham-se focados nas unidades navais, expondo-as a possíveis ataques inimigos, numa época em que o país se encontra em guerra, nomeadamente com a Alemanha e a Áustria-Hungria. Afonso Cerqueira, comandante da Aviação Naval, recusou-se a entregar as espoletas das bombas que tinha a seu cargo e foi, por isso, preso e encarcerado em S. Julião da Barra.

Com a morte do Presidente Sidónio Pais e o desencadear da guerra civil, o Comte. Afonso Cerqueira lidera a ação das forças republicanas que desarticulam o movimento monárquico em Monsanto, a 24 de janeiro de 1919, e a Monarquia do Norte.

Afonso Cerqueira continuará à frente da Aviação Naval até 1922. A organização deste serviço muito lhe ficou a dever, sendo de destacar nesse período alguns dos feitos da Aviação Portuguesa, especialmente os raids aéreos à ilha da Madeira e ao Brasil. Entre 1922 e 1923 comanda o transporte *Pedro Nunes*, e em seguida presta serviço no Estado-Maior da Armada, numa comissão que se prolongará até 1929. Regressa à Aviação Naval, onde de novo imprime o seu cunho pessoal, de 1929 a 1934.

Membro da aviação comercial e presidente da Comissão Central das Pescarias, Afonso Cerqueira passou à Reserva a 1 de fevereiro de 1934, no posto de CMG. Três anos mais tarde foi promovido a CALM por distinção. Homenageado em vida como um herói nacional, faleceu em Lisboa a 31 de março de 1957.



Carlos Manuel Baptista Valentim

CFR TSN-HIS

SUMÁRIO

- 02** CALM Afonso Júlio de Cerqueira

- 04** Strategia (68)

- 06** Participação no SNMG1 em 2021. NRP *Corte-Real*

- 12** Mergulhadores da Armada. Cooperação Portugal-Espanha.

- 17** 30 Anos ao serviço da Marinha. NRP *Corte-Real*

- 21** Conversas com Marinheiros

- 26** Guerra no Pacífico. A batalha do Rio Tenaru

- 27** Entregas de Comando / Tomadas de Posse

- 30** Vigia da História (128)

- 31** Estórias (77)

- 32** Saúde para Todos (93)

- 33** Quarto de Folga

- 34** Notícias Pessoais

- 35** Concurso de Fotografia

- CC** Naus de Pedra em Lisboa

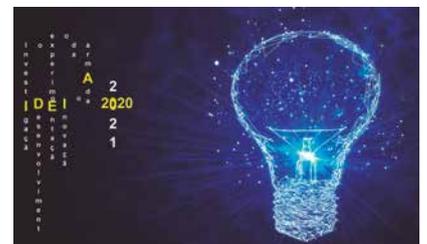
MERGULHADORES DA ARMADA NO SNMCMG1 **10**



14 O DIREITO DE VISITA



INOV(AÇÃO) NA MARINHA. RELATÓRIO EA-IDEIA **24** 2020-2021



Capa

NRP *Corte-Real* – 30 Anos ao serviço da Marinha e de Portugal – ao largo da costa da Noruega.



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 570 / Ano LI
Fevereiro 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

A CRISE NO ESTREITO DE ORMUZ - ANTECEDENTES E ENQUADRAMENTO

“O Mundo é um anel e Ormuz uma pedra preciosa engastada nele”,
João de Barros (in *Décadas da Ásia*, 1553)

No epicentro da crise no Estreito de Ormuz, encontram-se as relações tensas entre os EUA e o Irão. Os EUA argumentam que Teerão é um regime desestabilizador da segurança regional, enquanto o Irão percebe os instrumentos de coação norte-americanos como uma ameaça à sobrevivência política do seu regime. Neste quadro, justifica-se recordar os antecedentes desta crise.

Conquanto as relações entre os EUA e o Irão tenham sido sempre tensas desde a revolução iraniana em 1979, a saída dos norte-americanos do acordo nuclear, firmado em 2015 entre o Irão, o grupo P5+1 (os cinco membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas – China, EUA, França, Reino Unido e Rússia – mais a Alemanha) e a UE, contribuiu definitivamente para agudizar a relação entre estes dois países. O acordo de 2015 (*Joint Comprehensive Plan Of Action*) estabeleceu compromissos com vista a condicionar as aspirações nucleares iranianas de natureza militar. Como contrapartida, foram levantadas as sanções económicas contra o Irão, incluindo o desbloqueamento de bens congelados no valor de mais de 100 mil milhões de dólares e o regresso deste país aos mercados financeiros.

Em 2018, o Presidente Donald Trump rejeitou esse acordo, rotulando-o como o *pior de sempre* para os Estados Unidos e o *melhor de sempre* para o Irão, fazendo regressar as sanções a este país. Isso veio extremar posições numa área marítima que possui grande importância do ponto de vista da segurança regional, na medida em que ameaça a estabilidade no Golfo Pérsico e, em particular, a segurança da navegação no Estreito de Ormuz.

Com efeito, este estreito constitui um corredor estratégico por onde circula um quinto do petróleo mundial, cerca de 19 milhões de barris de petróleo por dia (valor que supera os do Estreito de Malaca e do Canal do Suez, que contabilizam, respetivamente, 16 e 5,5 milhões de barris por dia). Importa recordar que, durante a guerra entre o Irão e o Iraque, na década de 1980, foram atacados 240 petroleiros e afundados 55 navios, nessa zona do Globo, ficando este conflito conhecido por *Tanker War*. Na atualidade, com a economia mundial fortemente dependente do transporte marítimo, um conflito regional desta natureza teria, inevitavelmente, um forte impacto global. Foi neste contexto de grande tensão política que ressurgiram, em 2019, os ataques a navios.

Efetivamente, em maio de 2019, foram sabotados quatro petroleiros (dois da Arábia Saudita, um dos Emirados Árabes Unidos e um da Noruega) que se encontravam em águas dos Emirados. As investigações preliminares sugeriram que os

ataques teriam sido conduzidos por mergulhadores, que haviam colocado minas nas obras vivas dos navios. Os EUA acusaram o Irão, que negou o seu envolvimento.

Um mês mais tarde, dois petroleiros (um japonês e um norueguês) foram atacados no Golfo de Omã. Os EUA acusaram mais uma vez o Irão, tendo divulgado um vídeo em que se vê uma embarcação acostada ao petroleiro japonês e vários elementos, alegadamente da Guarda Revolucionária Iraniana, a retirarem do casco do navio uma mina que não tinha sido ativada. O Irão voltou a negar qualquer envolvimento nesses ataques, defendendo tratar-se de uma manobra americana para justificar o uso da força contra o seu país. A 20 de junho de 2019, a comunidade internacional assistiu a mais um episódio, no agudizar das relações entre os dois adversários, com o ataque a um *drone* norte-americano pelo Irão. Os EUA argumentaram que o *drone* RQ-4 Global Hawk se encontrava em espaço aéreo internacional, informação contrariada pela Guarda Revolucionária, que justificou o ataque com a violação do seu espaço aéreo.

Em julho, a crise expandiu-se para fora do Estreito de Ormuz, com o apresamento do petroleiro *Grace 1*, pela polícia de Gibraltar e por 30 fuzileiros britânicos, quando o navio, de bandeira panamiana, entrou nas águas territoriais de Gibraltar, carregado com petróleo iraniano. O *Grace 1* foi apesado por suspeitas de transportar petróleo para a Síria, violando o embargo imposto pela UE a este país. A retaliação do Irão não se fez esperar.



Drone RQ4 Global Hawk abatido pelo Irão

No Estreito de Ormuz, lanchas iranianas tentaram abordar o petroleiro *British Heritage*, ação interrompida pela fragata HMS *Montrose*. Por sua vez, o Reino Unido reforçou a presença naval na área, com o envio de uma segunda fragata, a HMS *Duncan*. Em 19 de julho, a Guarda Revolucionária apresou um petroleiro com bandeira britânica, o *Stena Impero*, alegando que tinha violado os regulamentos marítimos, numa abordagem que envolveu a inserção de militares armados, através de helicóptero. A crise levou a uma troca de argumentos entre o Reino Unido e o Irão, tendo o Presidente iraniano afirmado, em 6 de agosto de 2019, na televisão estatal iraniana: *Segurança por segurança. Estreito por Estreito. O Estreito de Ormuz não pode estar livre para o Reino Unido e o Estreito de Gibraltar estar fechado para o Irão.*

Em 27 de dezembro de 2019, a crise voltou a escalar quando foguetes presumivelmente disparados pela milícia Hezbollah (apoiada pelo Irão) atingiram uma base militar em Kirkuk, no Iraque, provocando a morte de um cidadão norte-americano. Dois dias depois, uma série de ataques aéreos norte-americanos, no Iraque e na Síria, matou 24 membros do Hezbollah. Neste seguimento, assistiu-se a um assalto à embaixada norte-americana, em Bagdad, durante dois dias, que somente terminou quando o Presidente Trump anunciou o envio de mais 750 soldados para o Médio Oriente. A resposta norte-americana ao assalto à embaixada também não se fez tardar e, a 3 de janeiro de 2020, os EUA conduziram um ataque aéreo seletivo, no aeroporto de Bagdad, matando o comandante da força de elite iraniana Al-Quds, o General Qassem Soleimani, figura de relevo do regime iraniano. No mesmo ataque, morreu também Abu Mehdi, “número dois” da coligação de grupos paramilitares pró-iranianos no Iraque. O Irão ripostou em 8 de janeiro de 2020, com um ataque de mísseis a bases americanas no Iraque, acabando por atingir por engano um Boeing 737 da *Ukraine International Airlines*, matando todos os seus passageiros. Este foi o dia em que a crise atingiu o seu pico, temendo-se um «conflito aberto» entre os EUA e o Irão, até a administração americana descartar uma resposta militar, embora anunciando novas sanções económicas.

Desde então, têm-se multiplicado os esforços da comunidade internacional para reduzir as tensões na região e assegurar a liberdade de navegação no Golfo Pérsico, no Estreito de Ormuz e no Golfo de Omã. No domínio da segurança marítima, registou-se o lançamento de duas iniciativas multilaterais, sem a participação da NATO ou da UE, não obstante o envolvimento de várias nações marítimas destas duas organizações internacionais.

Por um lado, os EUA promoveram o *International Maritime Security Construct*, que possui uma componente militar, consubstanciada na operação naval SENTINEL, lançada em meados de 2019, com a participação de mais sete parceiros

(Albânia, Arábia Saudita, Austrália, Bahrein, Emirados Árabes Unidos, Lituânia e Reino Unido), visando garantir a segurança da navegação no Estreito de Ormuz.

Por outro lado, oito países europeus, simultaneamente Estados-Membros da UE e aliados da NATO, incluindo Portugal, promoveram a iniciativa *European-led Maritime Situation Awareness in the Strait of Hormuz*. Esta iniciativa, que visa garantir um ambiente de navegação seguro e diminuir as tensões existentes na região, deu lugar à operação AGENOR, iniciada em 25 de fevereiro de 2020.

Entretanto, já depois do estabelecimento dessas forças navais, a eleição de Joe Biden fez com que se encetasse uma reaproximação entre os EUA e o Irão, visando retomar o acordo de 2015, tendo sido estabelecidas negociações indiretas entre ambos os países, em Viena (Áustria), mediadas pelos restantes signatários do acordo nuclear (Alemanha, China, França, Reino Unido, Rússia e UE). Não obstante, em abril de 2021, ocorreram, novos incidentes, envolvendo aproximações excessivas entre embarcações da Guarda Revolucionária Iraniana e navios da Marinha e da Guarda Costeira dos EUA, que voltaram a avivar as tensões no Estreito de Ormuz. Além disso, tem-se vindo a tornar cada vez mais claro que os iranianos estarão a mistificar os sinais do sistema de navegação GPS, baralhando e confundindo os navios que transitam na área e podendo, inclusive, levá-los a saírem da sua rota planeada.

De qualquer forma, prosseguem as iniciativas americana e europeia, que visam proporcionar um melhor conhecimento situacional marítimo através do reforço de meios de vigilância marítima no Estreito de Ormuz, em conformidade com o direito internacional, designadamente com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Essas iniciativas multinacionais podem ser consideradas complementares, mas não deixam de ser autónomas, importando, por isso, analisar as posturas estratégicas adotadas pelos diversos atores com interesses no domínio marítimo, que terão levado à criação de duas operações navais diferentes, nessa região estratégica do globo que – como já decorria das palavras do eminente historiador português João de Barros, há quase 500 anos – é essencial para o desenvolvimento e o progresso da Humanidade. Deixamos essa análise estratégica para o próximo número da Revista da Armada.



Sardinha Monteiro
COM
Silva Pinto
CMG
Rodrigues Pedra
CFR



Navio mercante *Stena Impero* intercetado por forças iranianas



Patrulha aero-naval no âmbito da operação AGENOR

PARTICIPAÇÃO NO SNMG1 EM 2021

NRP CORTE-REAL



No âmbito dos compromissos internacionais assumidos por Portugal nas organizações e alianças a que pertence, a fragata *Corte-Real* foi designada para integrar o *Standing Nato Maritime Group One* (SNMG1). Pelo segundo ano consecutivo e pela terceira vez nos últimos quatro anos, a atribuição deste navio a esta força naval de elevada prontidão de resposta a crises, constituiu-se como o contributo ativo de Portugal para a paz e segurança no espaço marítimo euro-atlântico.

A missão incluiu uma participação no quadro das medidas de tranquilização da Aliança designadas por *Assurance Measures* e destinadas a demonstrar a coesão da NATO e o seu compromisso com a defesa coletiva no flanco leste do continente europeu.

INTRODUÇÃO

O navio largou da Base Naval de Lisboa no dia 19 de agosto, com um efetivo total de 181 militares (24 oficiais, 42 sargentos e 115 praças), integrando duas equipas de segurança do Corpo de Fuzileiros, com 11 militares, uma equipa de mergulhadores sapadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores N.º 2, constituída por dois militares, e ainda um oficial superior da Marinha do Brasil, no âmbito dos acordos bilaterais existentes entre as duas Marinhas.

A integração nesta força permanente da NATO foi precedida de um projeto de aprontamento do navio para a missão, bem conseguido, que se iniciou por um período de manutenção corretiva nos primeiros meses de 2021, seguido de um processo de certificação dos sistemas de armas e de treino operacional para a guarnição, que garantiu a necessária preparação para o exigente ambiente operacional que caracteriza uma força naval de alta prontidão como o SNMG1.

Durante o trânsito até à área de operações, o navio foi destacado para a região da Islândia, onde integrou o SNMG1 e se juntou ao navio navio-chefe canadiano HMCS *Fredericton*. Após uma curta paragem para reabastecimento em Reiquejavique, que permitiu estabelecer o primeiro contacto com o Comandante e o estado-maior do SNMG1.

Na sua integração, o NRP *Corte-Real* foi nomeado *Anti-surface Warfare Commander* (ASUWC) do SNMG1, mantendo estas funções em permanência até desintegrar a força.

NO ÁRTICO

Ao longo de quatro meses a *Corte-Real* cumpriu um intenso programa operacional em companhia com os restantes navios do SNMG1, que incluiu a participação nos exercícios *Dynamic Mariner 2021/Joint Warrior 21-2* (DYMR21/JW212) e *Flotex Silver 2021*, e uma longa permanência ao longo da costa e nos fiordes

da Noruega, com condições meteorológicas e oceanográficas extremamente adversas, inerentes à época do ano.

Após ter largado da Islândia, já integrado no SNMG1 e navegando na companhia do navio canadiano, iniciou-se o acompanhamento da força naval russa, constituída por vários navios. Isso levou os navios da NATO a ultrapassar o Círculo Polar Ártico (66° 33' 44"N), momento inusitado para um navio da nossa Marinha e de grande significado para qualquer marinheiro, que permitiu ao navio voltar uma vez mais a pintar a sua buzina de proa de azul.

Este acompanhamento levou a força aliada a navegar até à remota região do mar de Barents, no extremo Norte da Europa, cruzando o *Bear Gap*, uma linha que une a ilha norueguesa de Svalbard e *Nordkapp*. O acompanhamento cessou quando a força russa entrou em águas nacionais daquele país, perto da Península de Kola e junto da Base Naval Russa de Murmansk. Após esta tarefa, os navios da força atacaram no Porto de Tromso, no norte da Noruega, para um curto período de descanso da guarnição e manutenção preventiva, após um longo intervalo de navegação.

TREINO DA INTEROPERABILIDADE DA FORÇA

Após Tromso, efetuou-se uma patrulha ao longo da costa norueguesa, rumo ao Mar do Norte, durante a qual foi ainda cumprido o *Operational Training Programme* (OTP), um programa de treino desenhado pelo estado-maior do SNMG1 com o objetivo de maximizar a integração e a interoperabilidade entre os navios que, entretanto, se juntaram ao SNMG1 – a fragata holandesa HNLMS *Van Amstel* e o reabastecedor norueguês HNOMS *Maud*.

O OTP compreendeu um vasto leque de exercícios das tradicionais disciplinas da guerra no mar – anti-submarina (ASW), anti-superfície (ASUW) e anti-aérea (AAW) – a prática de tiro de artilharia com as peças principais, CIWS (*Close-In Weapon System*) e armamento ligeiro, e ainda, ações de treino de interdição marítima, interceção e abordagem (*boarding*), tendo já em vista a participação do SNMG1 nos exercícios NATO atrás elencados.



Disparo do canhão M61 Vulcan Gatling 20 mm do CIWS Phalanx



CIWS Phalanx sob manto de neve em novembro, na Noruega

No trânsito para Glasgow, na Escócia, onde a força se juntou aos restantes navios que participariam no DYMR21/JW212, foi recebido a bordo o comandante do SNMG1, o COM Bradley Peats da Marinha Canadiana, que aproveitou a ocasião para conhecer o navio e para dirigir algumas palavras à guarnição da *Corte-Real*.



O comandante do SNMG1 recebido a bordo

DYMR21/JW212 E FOST

O *Dynamic Mariner 2021 / Joint Warrior 21-2*, um dos maiores e mais relevantes exercícios conjuntos e combinados do ano, decorreu entre 18 e 30 de setembro, ao largo da costa Norte da Escócia, e contou com a participação de 23 navios. O NRP *Corte-Real* integrou a *Task Group* (TG) 315.03, em conjunto com as fragatas HMCS *Fredericton* (com o CTG embarcado), HNLMS *Van Amstel*, ESPS *Almirante Juan de Borbon*, FS *Normandie* e o reabastecedor HNOMS *Maud*. A edição 567 da RA tem um artigo dedicado a este exercício.

Após a conclusão do exercício, o SNMG1 iniciou um trânsito para sul, ao largo da Costa Leste do Reino Unido, tendo atracado no Porto de Leith, em Edimburgo. Esta visita foi aproveitada para a guarnição usufruir de alguns dias de descanso após as duas semanas intensas em exercício.

Depois de Edimburgo seguiu-se novo período de OTP, no mar do Norte, para integração na força da fragata belga BNS *Leopold I*. O grupo navegou depois até Plymouth, no sul do Reino Unido, para participar no *Fleet Operational Sea Training* (FOST), o centro de treino de excelência da Marinha Britânica. Os navios em treino permanecem, geralmente, atracados em Plymouth durante os fins-de-semana.

Nas duas semanas seguintes, as unidades do SNMG1 apoiaram as ações de treino do FOST à fragata holandesa HNLMS *De Zeven*

Provincien (navio que irá assumir as responsabilidades de navio-chefe do SNMG1 em 2022), e aos navios ingleses RFA *Tidesurge* e HMS *Portland*. O SNMG1 contribuiu para enriquecer o treino proporcionado pelo FOST aos navios sob o seu programa de treino e avaliação; o FOST conduziu diversos exercícios em todos os espectros das operações navais. Nos dias 14 e 21 de outubro, o SNMG1 entrou na conhecida *Weekly War*, ou guerra de 5ª feira; estas duas participações, no ponto alto do treino ali levado a cabo, contribuíram para a manutenção dos elevados padrões de prontidão e resposta dos meios integrados na força. A edição Nº 568 da RA tem um artigo dedicado ao FOST.

OPERAÇÕES NO BÁLTICO

Terminada a participação no FOST, e concluída uma visita de porto a Portsmouth, o SNMG1 iniciou uma fase importante do seu *Schedule of Operations* (SOO), com o trânsito para o Mar Báltico, contribuindo para as *Assurance Measures* da NATO na região Leste do Continente Europeu.

O primeiro porto visitado no Mar Báltico foi Helsínquia, na Finlândia; no decurso da visita, foi recebido a bordo o Embaixador de Portugal, Dr. Francisco Vaz Patto. Após a largada de Helsínquia, e num ambiente marítimo caracterizado por uma presença permanente de meios navais da Federação Russa (Esquadra do Báltico) nas linhas de comunicação marítima entre São Petersburgo e o Enclave de Kaliningrado, realizaram-se exercícios de oportunidade (PASSEX) com navios das Marinhas de países do Báltico, tendo como objetivo a cooperação e o treino de interoperabilidade entre meios navais:

- Com o FNS *Rauma*, duma Marinha não-NATO, cumpridas diversas séries de navegação em companhia, manobras e evoluções, exercício de luta de superfície e ainda, um exercício de defesa aérea, em 2 e 3 de novembro;
- Com o LNVS *Cesis*, que incluiu ainda a participação de meios aéreos letões; e
- Com as aeronaves F-16 portuguesas que se encontravam destacadas na região, estacionadas numa base aérea da Lituânia, donde "guardam os céus" (fazem o policiamento – intercetam aeronaves que violam o espaço aéreo da Nato) dos Países Bálticos.

Entre a paragem logística no porto de Riga, na Letónia, e a visita ao porto de Karlskrona, na Suécia, houve oportunidade para mais um período de OTP da SNMG1, com tiro contra alvo de superfície controlado remotamente, exercícios de luta anti-submarina, de defesa aérea e de luta de superfície.

À saída do Mar Báltico, mais um PASSEX, desta vez com o grupo-tarefa holandês NLMARFOR chefiado pelo navio de apoio logístico HNLMS *Karel Doorman*. Depois a força rumou a Norte, até à costa Norte da Noruega, para participar no exercício *Flotex Silver 21*.

O mar faz andar os navios, mas as guarnições ainda são a sua alma...



Elementos da guarnição do NRP *Corte-Real*.



Interação com meios Militares da Letónia.

EXERCÍCIO FLOTEX SILVER 21

Largando de Bodø, na Noruega, a participação do SNMG1 no *Flotex Silver 21* decorreu de 22 a 30 de novembro, primeiro no fiorde de Andøya e depois ao longo da costa, ao largo de Andsfjorden, Vestfjorden e Tromsø. A *Corte-Real* integrou, em conjunto com a restante força do SNMG1, a TG 430.01.

O exercício, de forte pendor anti-submarino, contou com a participação de 16 navios de superfície, dois submarinos e ainda diversos meios aéreos noruegueses – destaque para os aviões de patrulha marítima P-8. A edição 569 da RA tem um artigo dedicado a este exercício.

Concluído o *Flotex Silver 21*, o SNMG1 despediu-se das altas latitudes, iniciando um trânsito para Sul e entrando de novo no Mar Báltico para a última fase de patrulha marítima nesta região, a qual incluiu a monitorização da região do Estreito de Kattegat.

Seguiu-se o trânsito pelo Mar do Norte, rumo ao Canal da Mancha. Tempo ainda para o navio português efetuar uma rápida escala logística na Base Naval de Den Helder.

CONCLUSÕES

Após desintegrar da força naval SNMG1 no dia 14 de dezembro, a *Corte-Real* iniciou o trânsito para Lisboa.

Durante esta missão o navio cumpriu 2.202 horas de navegação e percorreu aproximadamente 23.000 milhas náuticas. Nos portos praticados, as estadias nos navios do SNMG1 foram afetadas pelos constrangimentos provocados pela Covid-19, limitando a habitual rotina. Desta forma, a *Corte-Real* não abriu a visitas durante as estadias e as habituais atividades sociais entre as guarnições dos navios não se realizaram.

Foram efetuadas sete visitas de porto em quatro países diferentes, designadamente Glasgow, Leith, Plymouth e Portsmouth no Reino Unido, Helsínquia na Finlândia, Karlskrona na Suécia e Bodø na Noruega. Para além destes, foram também efetuadas cinco escalas logísticas de curta duração em Reiquejavique, na Islândia, em Tromsø e Trondheim, na Noruega, em Riga na Letónia e em Den Helder, nos Países Baixos.

Foi com a sensação de dever cumprido que os 181 militares do NRP *Corte-Real* regressaram a Lisboa, no dia 17 de dezembro, após quatro meses de missão no quadro dos compromissos assumidos por Portugal, onde a integração no SNMG1 representou a possibilidade de fazer parte de uma força naval de elevada prontidão, destinada a contribuir, em permanência, para a segurança dos mares e dos países da Aliança Atlântica, apoiando o seu esforço contínuo de dissuasão e de defesa coletiva.

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



Interação com aeronaves F-16 portuguesas destacadas na Lituânia no âmbito da Baltic Air Policing.

PORTOS	LISBOA BNL	REIQUE- JAVIQUE ISLÂNDIA	TROMSO NORUEGA	GLASGOW ESCÓCIA	LEITH ESCÓCIA	PLYMOUTH INGLATERRA	PORTSMOUTH INGLATERRA	HELSÍNQUIA FINLÂNDIA	RIGA LETÓNIA	KARLSKRONA SUÉCIA	BODØ NORUEGA	TRONDHEIM NORUEGA	DEN HELDER PAÍSES BAIXOS	LISBOA BNL
CHEGADA	-	25 AGO (09:00)	02 SET	15 SET	01 OUT	15 OUT	22 OUT	30 OUT	03 NOV	11 NOV	19 NOV	01 DEZ	08 DEZ (09:00)	17 DEZ
LARGADA	19 AGO	25 AGO (16:00)	04 SET	19 SET	05 OUT	18 OUT	25 OUT	02 NOV	04 NOV	14 NOV	22 NOV	02 DEZ	08 DEZ (16:00)	-

MERGULHADORES DA ARMADA

STANDING NATO MINE COUNTERMEASURES GROUP 1

Dando continuidade aos empenhamentos de 2018 e 2019, uma equipa de quatro militares do Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 3 (DMS3) com a valência de inativação de engenhos explosivos em ambiente submarino (UW EOD), embarcou no navio caça-minas alemão FGS *Homburg* de 10 de julho a 27 de outubro de 2021, no quadro do relacionamento bilateral com a Marinha Alemã. A missão desta Equipa de Mergulhadores Sapadores (EMS) enquadrou-se no apoio à ação externa do Estado no setor da Defesa, através do emprego de Forças Nacionais Destacadas (FND) em ações de segurança cooperativa ou coletiva. Com a integração do navio alemão no *Standing NATO Mine Countermeasures Group 1* (SNMCMG1) a 14 de julho, a força naval ficou doravante capacitada com valências permanentes no âmbito do UW EOD.



OPERAÇÕES DE MERGULHO NO BÁLTICO

Nos 5 dias que antecederam a largada de Kiel, a equipa teve que realizar inúmeros preparativos e ações logísticas – o habitual para quem vai estar uma larga temporada no mar.

O CAPT Sam Brasfield, dos Estados Unidos da América, exerceu o comando do SNMCMG1 de bordo do navio reabastecedor alemão, FGS *Elbe*. Após uma semana de trânsito, que serviu essencialmente para a integração a bordo, treino próprio e treino de força, realizou-se a primeira operação, a *German Historical Ordnance Disposal* (GER HOD), que decorreu de 19 a 23 de julho nas águas territoriais da Alemanha, a Norte de Eckernförde.

A GER HOD tinha como o objetivo a deteção, a identificação e a inativação de engenhos explosivos provenientes de antigos conflitos mundiais. As áreas de busca foram selecionadas através da elevada probabilidade de existência de engenhos explosivos e por serem consideradas zonas prioritárias face à sua proximidade a canais de navegação, portos ou infraestruturas.

No total, foram efetuadas 36 operações de mergulho, entre os 30 e os 39 metros de profundidade, sendo localizadas, identificadas e inativadas uma bomba de avião de origem desconhecida e uma mina de fundo de origem alemã, que se encontravam ambas aos 30 metros de profundidade. Foi também localizado um navio naufragado, com cerca de 30 metros de comprimento, não registado nas cartas náuticas.

RECONHECIMENTO DA COMPETÊNCIA

A GER HOD trouxe os primeiros desafios, pois para além de ser uma operação para a deteção de engenhos reais, o mergulho foi realizado com fraca visibilidade submarina e a profundidades

consideráveis, fatores que obrigaram a um rigoroso planeamento e a um elevado esforço por parte da equipa do DMS3, numa fase inicial da missão, ainda durante o processo de integração de força.

A elevada competência profissional evidenciada pela EMS, foi reconhecida pelo Comandante do SNMCMG1, pois entre os oficiais mergulhadores da Força, nomeou o Comandante da EMS como *Group Diving Officer* (GDO) do SNMCMG1.

A principal incumbência do GDO é a de cooperar diretamente, como elemento colateral do *Staff*, para a segurança do mergulho em operações de mergulho de Guerra de Minas, *Underwater Force Protection*, operações de inativação de engenhos explosivos improvisados e inspeções

ou manutenção das obras vivas dos navios da força, respondendo diretamente ao Comandante do SNMCMG1.

OPERAÇÕES DE MERGULHO EM FRANÇA

Cumprindo com o planeamento estabelecido, após alguns exercícios e escala em portos, iniciou-se a segunda operação, a *France Historical Ordnance Disposal* (FRA HOD) que decorreu de 10 a 18 de agosto, com cinco navios. As áreas de busca localizavam-se a Norte das praias onde foram efetuados os desembarques do Dia-D na Segunda Guerra Mundial. Esta operação teve como condicionantes o mar alteroso, as fortes correntes marítimas no local e a reduzida informação referente ao posicionamento de campos minados.

Foram, contudo, realizadas 61 operações de mergulho, entre os 40 e os 54 metros de profundidade, tendo sido detetadas e inativadas duas minas de fundo de origem alemã e uma bomba de avião de origem desconhecida, entre os 44 e 49 metros de profundidade.

As condições oceanográficas e as elevadas profundidades que caracterizaram esta operação aumentaram em muito a exigência do mergulho, requerendo à EMS um planeamento preciso e rigoroso das janelas de tempo para as operações de mergulho, com cerca de metade do tempo de mergulho utilizado para descompressão, com os mergulhadores expostos na água em condições bastante exigentes.

EXERCÍCIO SANDY COAST 21

Seguiram-se uma série de exercícios, nomeadamente o SANDY COAST 21, realizado nas águas dos Países Baixos e da Bélgica



no período de 24 de agosto a 02 de setembro, onde foram executadas ações no âmbito do MCM e do UW EOD.

O principal objetivo deste exercício foi o de garantir a segurança da navegação no que respeita à ameaça das minas, através da manutenção de linhas de navegação desobstruídas, permitindo aos navios navegarem nestas zonas seguras até aos portos de destino.

No total, neste exercício foram realizadas 54 operações de mergulho para localização e identificação de engenhos explosivos nas áreas atribuídas à EMS, assim como mergulhos nas obras vivas dos navios e nos cais de atracação, para a contenção da ameaça de engenhos explosivos improvisados. O elevado desempenho demonstrado pela EMS na realização destas operações, em face das condicionantes impostas no que respeitava à prontidão e ao tempo de execução, foi publicamente reconhecido pelo Comandante do SNMCMG1.

EXERCÍCIOS *DYNAMIC MARINER 21* E *JOINT WARRIOR 21*

Com o SNMCMG1 atracado em *Glasgow*, na Escócia, aproximavam-se os exercícios *DYNAMIC MARINER 21* e o *JOINT WARRIOR 21*. Nesta escala houve a oportunidade de encontrar o NRP *Corte-Real*, tendo-se prestado cumprimentos ao Comandante e cooperado com a equipa de mergulhadores de bordo, contribuindo para a preparação do navio para os referidos exercícios.

Assim, no período de 19 a 30 de setembro, a Noroeste da Escócia, a EMS participou nesta série de exercícios onde os principais objetivos foram similares aos do exercício *SANDY COAST 21* – garantir a segurança da navegação no âmbito do MCM e do *Harbour Protection*.

A EMS não se limitou a ações de mergulho, tendo cooperado com a guarnição do FGS *Homburg* em muitas outras tarefas, nomeadamente:

- Apoiando o guarnecer das armas de bordo em situação de postos de combate; e
- Colaborando na operação do *Remote Operated Vehicle SEAFXO* quando este era empregue nas ações de reconhecimento e neutralização de engenhos explosivos.

As condições de mar alterosas que se fizeram sentir não facilitaram a execução das tarefas da EMS; contudo, neste período, foram realizadas 78 operações de mergulho, entre os 40 e os 54 metros de profundidade.



OPERAÇÕES DE MERGULHO NOS PAÍSES BAIXOS

De acordo com o planeamento, foram praticados mais alguns portos para descanso das guarnições. Num deles – Belfast, na Irlanda do Norte – decorreu, em 02 de outubro, a rendição de comando do SNMCMG1. Numa cerimónia presidida pela COM Jeanette Morang, *Deputy Chief of Staff of Operations* do NATO *Maritime Command* (MARCOM), assumiu o comando o CFR Michal Dziugan da Marinha Polaca.

A força largou de Belfast para a *Netherlands Historical Ordnance Disposal* (NED HOD), onde nos períodos de 12 a 14 e 18 a 20 de outubro, a EMS realizou 26 operações de mergulho. Das quatro bombas de avião de origem inglesa, datadas da Segunda Guerra Mundial, inativadas pelo SNMCMG1 na NED HOD, duas bombas foram identificadas pela EMS.

Concluída esta última operação, rumou-se ao porto de Cuxhaven, na Alemanha. Esta seria a última cidade a visitar antes do regresso do FGS *Homburg* e da EMS à Base Naval de Kiel, que marcaria o fim da missão.

CONCLUSÃO

Importa referir que, durante toda a missão, para além da atividade operacional desempenhada, foi possível à EMS participar em diversas atividades desportivas e de índole sociocultural nos diversos portos de escala, contribuindo para uma imagem de profissionalismo, propósito e orgulho das forças da NATO e no benefício que esta organização proporciona aos países que dela fazem parte.

No dia 26 de outubro, depois de quatro meses de missão, ocorreu a receção do FGS *Homburg* na Base Naval de Kiel. A cerimónia contou com a participação da banda da Marinha Alemã, com as guarnições dos navios presentes formadas no cais e um discurso por parte do Comandante da Esquadilha de Caça Minas.

Finalmente, no dia 27 de outubro, a EMS do DMS3, constituída por quatro mergulhadores da Marinha, terminou o seu empenhamento no SNMCMG1, a bordo do navio alemão FGS *Homburg*, com o sentimento do dever cumprido. Para trás ficaram: 1602 horas de navegação; e 295 operações de mergulho em segurança, que contabilizaram 150 horas de imersão. O espírito de missão, o profissionalismo e a competência destes mergulhadores, elevaram o bom nome da Marinha e de Portugal junto dos nossos Aliados.



Colaboração do **COMANDO DO DMS3**



MERGULHADORES DA ARMADA

COOPERAÇÃO PORTUGAL-ESPANHA

A situação pandémica provocada pela Covid-19 gerou um conjunto de processos disruptivos decorrentes do confinamento, com impacto ao nível operacional das forças militares, um pouco por todo o mundo. No entanto, apesar das vulnerabilidades vividas, 2021 trouxe novas dinâmicas operacionais, representado um ano com elevado emprego operacional, para os mergulhadores da Marinha, no cumprimento dos compromissos internacionais assumidos.



PROGRAMA DE COOPERAÇÃO BILATERAL

No âmbito da LXIV Reunião dos Estados-Maiores Peninsulares, foi definido o Programa de Cooperação Bilateral entre Portugal e Espanha para 2021 nesta área das operações.

Os mergulhadores da Marinha tiveram a oportunidade de participar em inúmeros exercícios e treinos conjuntos, dedicados às áreas da guerra de minas, de *Explosive Ordnance Disposal* (EOD), do salvamento marítimo e no âmbito dos trabalhos subaquáticos. A edição Nº 565 da RA já deu destaque¹ ao empenhamento do Destacamento de Mergulhadores Sapadores N.º 3 (DMS3) no SPANISH MINEX-21 em abril/maio, nas ilhas Baleares.

A coordenação de incidentes nestes cenários, entre diferentes entidades militares e civis, de Portugal e Espanha, conferiu um desafio adicional que acabou por ser largamente superado, graças às estreitas relações mantidas entre os dois Países.

EXERCÍCIO MARSEC-21

Em maio, revestiu-se de enorme importância a participação do Destacamento de Mergulhadores Sapadores N.º 2 (DMS2) no exercício internacional *Maritime Security 2021* (MARSEC-21), organizado pela *Fuerza de Acción Marítima* (FAM) da Armada Espanhola. Decorrendo, entre 19 e 20 de maio, no Troço Internacional do Rio Minho, o exercício possibilitou a prática do





salvamento e resgate em ambiente fluvial, assim como promoveu o treino na execução de trabalhos subaquáticos.

Os rios são caracterizados pelas suas fortes correntes e visibilidades reduzidas, pelo que o treino, neste tipo de ambientes, é fundamental para a manutenção de proficiências e aperfeiçoamento de procedimentos.

EXERCÍCIO FERROL-21

O Destacamento de Mergulhadores Sapadores N.º 1 (DMS1²) participou, em setembro, no exercício EOD internacional *FERROL-21*, na cidade galega de Ferrol. Este foi um exercício pioneiro organizado pela *Armada Española – Unidad de Buceadores M.C.M.* cujo principal objetivo foi adestrar e promover a interoperabilidade das equipas de inativação de engenhos explosivos (*Explosive Ordnance Disposal – EOD*), convencionais e improvisados, em operações combinadas entre Marinhas aliadas³.

O exercício desenvolveu-se em ambiente marítimo, portuário e terrestre, sendo o treino focado em operações contra a ameaça de minas e engenhos explosivos improvisados, num contexto de apoio a forças navais expedicionárias; foi dado ênfase à utilização de meios remotos e armamento de precisão.

No decorrer deste exercício foi possível observar que o treino nacional tem seguido a mesma linha orientadora das Marinhas Aliadas, dando-se cada vez maior importância à ameaça de engenhos explosivos improvisados em zonas portuárias.

OUTROS TREINOS CONJUNTOS

Durante o mês de outubro, o DMS1⁴ participou em dois treinos conjuntos – de 4 a 8 no Ferrol, e de 18 a 22 em Tui – com o seu congénere da Armada Espanhola, a *Unidad de Buceo de Ferrol (UBUFER)*.

Nesses treinos, as equipas de mergulhadores de Portugal e de Espanha tiveram como principais objetivos a partilha de conhecimentos e a uniformização de procedimentos na área da salvação marítima.

No Ferrol, o foco incidiu no corte e soldadura subaquática, na utilização de ferramentas hidráulicas e pneumáticas, no treino com veículos subaquáticos de operação remota, na condução de

camaras hiperbáricas, no mergulho em espaços confinados e no mergulho noturno.

Em Tui, o treino voltou a incidir no corte e soldadura subaquática, nas buscas em ambiente marítimo e fluvial, no mergulho em espaços confinados e na condução de veículos submarinos de operação remota equipados com sonar, os quais permitem a deteção e identificação de contatos mesmo em condições de visibilidade muito reduzida.

CONCLUSÃO

2021, à semelhança de 2020, tem sido um ano de constante adaptação; todos desejamos um rápido retorno à “normalidade”, por forma a manter os nossos compromissos, a nossa formação e o nosso treino sem restrições e sem limitações.

Aos camaradas do país vizinho, nossos congéneres, agradecemos e reconhecemos a importância na promoção do intercâmbio entre as nossas unidades de mergulhadores para o aperfeiçoamento dos procedimentos e metodologias adotadas. Só a partilha de conhecimentos, decorrente da troca de experiências e ensinamentos, fazem ambas as equipas crescer e evoluir continuamente.



Colaboração dos **COMANDOS DOS DESTACAMENTOS DE MERGULHADORES SAPADORES N.º 1 E N.º 2**

Notas

¹ A págs. 10-11 da Revista de agosto de 2021.

² Ao DMS1 estão acometidas as seguintes funções, em território nacional e em operações expedicionárias da Marinha: a inativação de engenhos explosivos convencionais e improvisados; o reconhecimento especial de costa; e as operações de sabotagem submarina.

³ Ao longo dos anos, o DMS1 tem mantido uma relação de proximidade com a Armada Espanhola, através da participação no exercício bianual MAGRE, no sul de Espanha, que conta também com a participação da Marinha dos Estados Unidos da América. Portugal foi, em 2016, o país organizador deste exercício, que decorreu na ilha da Culatra, no Algarve.

⁴ Ao DMS2 estão acometidas as seguintes funções, em território nacional e em operações expedicionárias da Marinha: o salvamento marítimo; e o apoio às unidades navais da esquadra e aos organismos de Marinha no que respeita a trabalhos e reparações subaquáticas. Tais funções englobam, portanto, um vasto leque de tarefas, tais como: o corte, a soldadura e o recurso a ferramentas hidráulicas ou pneumáticas; os trabalhos de limpeza, as manutenções com recurso a limpeza por cavitação, e os trabalhos de reflutuação ou recuperação de objetos perdidos.

O DIREITO DE VISITA

ENQUADRAMENTO E REGIME

O artigo 22º da Convenção de Genebra sobre o Alto Mar, que é o preceito que se pode ter como o antecedente normativo directo do artigo 110º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), assumia uma abordagem diversa da actualmente vigente, também no léxico usado, e apenas previa três situações de ilícito praticado pelo navio suspeito. Assim, não se definia um *direito de visita* mas, outrossim, era referenciada a competência de um navio de guerra para *passar busca* ao navio sobre o qual recaíssem suspeitas¹. Contudo, a base material da competência de um meio naval poder intervir a bordo de navio suspeito em Alto Mar (AM) já era, estruturalmente, a mesma.

Com efeito, quer no preceito do convénio de 1958, quer posteriormente na CNUDM, a abordagem é feita pela exclusão de acção, ou seja, pressupondo-se que o navio de guerra não pode intervir perante navios mercantes de outra bandeira, *a menos que* exista suspeita séria que este está envolvido num dos ilícitos internacionais tipificados. Pode criticar-se a tipicidade desta abordagem, mas a mesma é compreensível pelo facto de, no AM, se impor, sempre, o princípio do Estado de bandeira, ou seja, o exercício da liberdade de navegação (artigo 87º) como sucedâneo do direito de navegação dos Estados definido no artigo 90º, bem como o facto do navio ser uma *extensão territorial* do respectivo Estado que lhe concede pavilhão. Só uma suspeita razoável² pode permitir uma acção do navio de guerra.

A Convenção de Genebra dedicava à matéria da pirataria nove artigos do seu articulado (artigos 14º a 22º), exactamente os mesmos que a CNUDM lhe concede, ou seja, artigos 100º a 107º e o 110º³.

Em termos de regime, estipula o nº 1, do artigo 110º, da CNUDM, que *“Salvo nos casos em que os actos de ingerência são baseados em poderes conferidos por tratados, um navio de guerra que encontre no alto mar um navio estrangeiro que não goze de completa imunidade de conformidade com os artigos 95º e 96º, não terá o direito de visita, a menos que exista motivo razoável para suspeitar que (...)”*, definindo a Convenção, nas cinco alíneas seguintes, as situações em que, constituindo estas ilícito ou desconformidade internacional, pode haver intervenção a bordo pelo meio naval, bem como serem adoptadas medidas de confirmação das suspeitas, definindo o preceito que pode ser realizado um *“exame ulterior”*⁵. São elas a a) pirataria, b) o tráfico de escravos, c) a realização de transmissões não autorizadas e o Estado da bandeira do navio de guerra poder intervir nos termos do artigo 109º, b) estar-se perante um navio pária, sem bandeira e nacionalidade, e d) o navio suspeito ter a mesma bandeira do navio de guerra, embora o dissimule⁶ ou se recuse a içá-la. Portanto, a CNUDM acresceu duas situações às estabelecidas no artigo 22º do convénio de Genebra, nomeadamente as previstas nas alíneas c) e d).

O *exame* que o preceito referencia, a ser promovido pelo oficial do navio de guerra que tem o mandato de ir a bordo realizar a verificação, depende, obviamente, de se estar perante um porta-contentores ou um navio graneleiro que, por exemplo, transporta um único tipo de carga. E este aspecto tem relevância, porque o controlo a efectuar pode variar com o grau de suspeita existente e com a demora que

é suposto a intervenção do meio naval assumir⁷, existindo a premissa legal – definida no nº3, do próprio artigo 110º – de que, caso a suspeita se revelar infundada, há lugar a indemnização ao navio examinado por *“qualquer perda ou dano que possa ter sofrido”*, como é, obviamente, o caso de um navio mercante ao qual é imposto um atraso de várias horas em relação ao tempo estimado de chegada ao porto de destino e à necessidade de cumprir prazos de entrega quanto à carga que transporta.

Em termos da sua tipicidade, as medidas podem ser tomadas pelo navio de guerra perante os tripulantes – *detenção* – perante a carga transportada – *apreensão* –, e perante o próprio navio, caso em que ocorrerá um *apresamento*. Isso mesmo se retira, igualmente, no nosso ordenamento interno, do estipulado no nº1, do artigo 19º, da Lei nº 34/2006, de 28 de Julho, o qual define, em sede de *procedimento da visita a bordo*, que *“Caso se constate a prática de ilícito durante a visita a bordo, é levantado auto de notícia relativo às infracções verificadas, sendo aplicadas as medidas cautelares adequadas, designadamente a apreensão dos bens e documentos que constituem os meios de prova, a detenção dos tripulantes infractores e o apresamento do navio”*, conjugando-se este último procedimento com o estabelecido no artigo 20º do diploma, de sua epígrafe, *apresamento do navio*.

Ainda uma apreciação complementar se impõe sobre a natureza da competência corporizada no direito de visita, ou seja, a questão se estamos perante uma jurisdição plena quanto ao decurso processual que resulte da intervenção do navio de guerra⁸. No caso da pirataria, a Convenção é, no seu artigo 105º, muito clara no sentido de definir a plena jurisdição do Estado de bandeira do meio naval que actuou a bordo do navio infractor, nele se estatuindo⁹ que





“(…) Os Tribunais do Estado que efectuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé”.

No caso do crime de escravatura, atento o definido no artigo 99º da CNUDM, e tomando como pressuposto a abordagem que a Convenção aduz no seu artigo 100º, pode concluir-se que, também quanto a este ilícito criminal, existe uma plena jurisdição do Estado de bandeira do meio naval que interveio a bordo do navio infractor, tanto mais que, em conjugação ao próprio articulado da CNUDM, a Convenção de Genebra sobre a Escravatura, assinada em Genebra, a 25 de Setembro de 1926, emendada pelo Protocolo de 1953, e bem assim pela Convenção Suplementar relativa à Abolição da Escravatura, adoptada a 7 de Setembro de 1956, define nos nºs 1 e 2¹⁰, do seu artigo 3º, incluso na Secção II, *tráfico de escravos*, que:

“1. O acto de transportar ou de tentar transportar escravos de um país a outro, qualquer que seja o meio de transporte utilizado, ou a cumplicidade no referido acto, constituirá delito face à lei dos Estados Partes na Convenção, e as pessoas consideradas culpadas de tal delito serão objecto de penas muito severas. 2. a) Os Estados Partes tomarão todas as medidas necessárias tendentes a impedir que os navios e aviões autorizados a arvorar o seu pavilhão transportem escravos e a punir as pessoas culpadas dessa prática ou de utilizarem o pavilhão nacional com esse fim; b) Os Estados Partes adoptarão todas as medidas necessárias para impedir que os seus portos, aeroportos e costas sejam utilizados no transporte de escravos.”¹¹

O enquadramento dos procedimentos a bordo de navios em situações e cenários bélicos e/ou de crise humanitária¹², onde a intervenção da comunidade internacional é necessariamente realizada sob mandato da ONU, expresso, designadamente, através de resoluções do Conselho de Segurança, encontra-se corporizado através de menções específicas, sendo útil, até pela configuração das determinações daquele órgão, conhecer algumas delas.

Assim, no caso do Koweit, a Resolução nº 665, de 25 de Agosto de 1990, do Conselho de Segurança da ONU, solicitava aos Estados-Membros que¹³ *“(…) coopèrent avec le gouvernement Koweïtien et déploient des forces navales dans la région, de prendre des mesures qui soient en rapport avec les circonstances du moment selon qu’il sera nécessaire, sous l’autorité du Conseil de Sécurité, pour arrêter tous les navires marchands qui arrivent ou qui partent afin d’inspecter leur cargaison et de s’assurer de leur destination et de faire appliquer strictement les dispositions de la Résolution 661 relatives aux transports maritimes.”* Por sua vez, a Resolução nº 787, de 16 de Novembro de 1992, para o âmbito da crise dos territórios da ex-Jugoslávia, requeria aos Estados que intervissem *“(…) dans de cadre d’organisations ou d’arrangements régionaux, de prendre des mesures qui soient en rapport avec les circonstances du moment selon qu’il sera*

nécessaire, sous l’autorité du Conseil de Sécurité, pour arrêter tous les navires marchands qui arrivent ou qui partent afin d’inspecter leur cargaison et de s’assurer de leur destination et de faire appliquer directement les dispositions des Résolutions 713 et 757.” Para o quadro de intervenção no Haiti, o quadro regulador tinha o mesmo contexto, sendo-lhe aplicáveis as Resoluções nºs 841 e 873, também do Conselho de Segurança.

Conforme já tivemos a oportunidade de abordar em artigo anterior¹⁴, é na Lei nº 34/2006, de 28 de Julho, que, em direito interno, está regulado o exercício do direito de visita, que o diploma integra em conexão com as actividades de fiscalização das entidades competentes estabelecidas no seu artigo 14º.

É útil relevar que, nos termos conjugados dos artigos 14º, 16º, 19º e 20º da Lei nº 34/2006, o direito de visita é exercido pelas unidades navais da Marinha, no âmbito de actividades de fiscalização, nos espaços identificados nas alíneas a) a c), do nº1 do artigo 16º, designadamente no mar territorial quando existam motivos fundados para presumir que a passagem de um navio é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança nacional, sem prejuízo da intervenção e acção que aquelas unidades tenham – em todos os espaços – no âmbito da fiscalização da atividade de pescas, como resulta do estabelecido no Decreto-Lei nº 35/2019, de 11 de Março.

Especificamente em AM, define o artigo 18º que *“O direito de visita no alto mar pode ser exercido quando: a) Existam motivos fundados para assumir que um navio arvorando a bandeira nacional infringiu o direito interno ou o direito internacional; b) Relativamente a navios estrangeiros, o Estado Português tiver jurisdição em conformidade com o direito internacional”.*

Importará relevar que, nos termos preceituados no nº1 do preceito, o direito de visita é exercido sobre todos os navios, embarcações ou outros dispositivos flutuantes, nacionais ou estrangeiros, à excepção dos que, nos termos da CNUDM – artigos 32º, 95º, 96º, e nº1 do artigo 110º –, gozem de imunidade¹⁵.

A VISITA COMO ACTO ESPECÍFICO DO COASTAL STATE NO ACESSO E SAÍDA DE ÁGUAS TERRITORIAIS E DE ÁREAS PORTUÁRIAS

O direito de visita que vem enquadrado e analisado não se deve confundir com o exercício do *acto de visita*, tipificado como exercício da autoridade policial¹⁶ a realizar pelas autoridades marítimas do *Coastal State*, acto esse que corporiza uma prerrogativa da autoridade pública no controlo do seu espaço territorial e portuário, e que é executado, sobretudo, por razões e determinantes de ordem pública, de segurança da navegação e de protecção do meio marinho.

Assim, foi com base no pressuposto definido pela alínea hh), do nº1, do artigo 10º, do Decreto-Lei nº 265/72, de 31 de Julho¹⁷, que enquadrou o acto de visita da autoridade marítima a embarcações nacionais e estrangeiras¹⁸, que foi posteriormente densificado o procedimento aplicável através do preceituado no Decreto-Lei nº 519/80, de 5 de Novembro, cujo nº1, do artigo 1º, estatua que *“As embarcações nacionais e estrangeiras de navegação costeira internacional e de longo curso, bem como os rebocadores e as embarcações estrangeiras de pesca longínqua e do alto, são obrigatoriamente visitadas por agentes da autoridade marítima à entrada e à saída dos portos nacionais”.*

Aquele quadro legal foi revisitado aquando da reforma de 2002 da estrutura da Autoridade Marítima, sendo que, em complemento ao Decreto-Lei nº 519/80, e pela alínea h), do nº2, do artigo 13º¹⁹, do Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de Março, se definiu que, compete ao Capitão do Porto, no exercício de funções de autoridade marítima: *“(…) Verificar, imediatamente antes da largada de navios e embarcações, a existência*



e conformidade dos documentos exigidos pela legislação em vigor para o efeito e emitidos pelas autoridades portuárias, sanitárias, alfandegárias, fiscais e policiais, sem prejuízo da visita e da verificação documental sempre que ocorram suspeitas de infracções de natureza penal ou contra-ordenacional (...).² Cinco anos depois da publicação do Decreto-Lei nº 44/2002, e através de profundas alterações introduzidas nos actos e procedimentos de visita, visita de saída e de despacho de largada²⁰, o Decreto-Lei nº 370/2007, de 6 de Novembro, aprovou o regime da visita de entrada de navios que está corporizado no seu artigo 29²¹, estando previsto, igualmente, no nº3 do preceito, a prerrogativa de efectuar um acto técnico de vistoria por perito da Autoridade Marítima Local (AML).

Este diploma adoptou um critério diverso para a realização do acto de visita, e que privilegia uma matriz de situações com potencial risco ou ameaça para as águas territoriais ou para os portos, num perfil de acto que o diploma agrega, no momento da saída dos navios visitados, à execução de acto de verificação aquando da emissão do despacho de largada²², também ele emitido pela AML. Portanto, o acto de visita passou a ter uma conexão directa com a tipicidade da situação em causa, e com o processo de controlo e verificação de condições de segurança à saída do respectivo navio do porto.

De relevar, ainda, que em âmbito do Decreto-Lei nº 61/2012, de 14 de Março, na sua redacção actual – diploma que transpõe para a ordem jurídica interna, a Diretiva nº 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, referente à inspecção de navios de bandeira não nacional pelo Estado do porto, e seu controlo em área portuária –, foram estabelecidos mecanismos que se assumem como nucleares no processo de controlo de navios no acesso a águas territoriais e à entrada e saída dos portos, como sejam²³ a notificação de chegada do navio, a admissão ou recusa de acesso, o acesso em caso de força maior e a proibição de saída do navio do porto num quadro de controlo que é, actualmente, quanto aos seus procedimentos, extremamente pormenorizado e complexo, mas também integrado, sistémico e ágil.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

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

Notas

¹ Define o nº1, do artigo 22º, do convénio de 1958, que “*Salvo nos casos em que os actos de ingerência são baseados em poderes concedidos por tratado, um navio de guerra que encontre no alto mar um navio de comércio estrangeiro não pode passar-lhe busca a menos que haja motivo sério para julgar: a) que o dito navio se entrega à pirataria; b) Que o dito navio se entrega ao comércio de escravos; c) que o navio, arvorando um pavilhão estrangeiro ou recusando-se a içar o seu pavilhão, é, na realidade, um navio tendo a mesma nacionalidade que a do navio de guerra (...)*”.

² A expressão tem, notoriamente, a dificuldade da percepção do seu grau, e este aspecto é nuclear, porque é o tipo de suspeita, e a sua sustentação efectiva, que pode permitir, ou não, a acção do navio de guerra. O articulado aprovado em Genebra usava o termo motivo sério, também ele, objecto de críticas. Na alínea a),

do artigo 18º, da Lei nº 34/2006 de 28 de Julho, a expressão usada pelo legislador interno foi a de “*existam motivos fundados (...)*”. Esta caracterização parece-nos mais sólida, porque a exigência da sustentabilidade do motivo existente é um critério mais objectivo.

³ Incluindo a definição de pirataria, o artigo 15º no articulado de 1958, e o artigo 101º no texto de 1982.

⁴ Ambos os normativos respeitantes à imunidade dos navios de guerra e outros navios utilizados em serviço oficial não comercial de um Estado.

⁵ Este termo já constava do 2º parágrafo do artigo 22º da Convenção de Genebra.

⁶ Ou use uma bandeira a que não está autorizado.

⁷ O que, por sua vez, pode ser mais ou menos propiciado com o apoio que o Estado da bandeira do navio visitado possa, também, querer conceder.

⁸ Sobre esta análise, ver, também, Fauchille, Marques Guedes, O’Connell e Lynce de Faria.

⁹ Depois de ficar claramente expresso, na primeira parte do preceito, que “*Todo o Estado pode apresar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio (...)*”. Repare-se que, no mesmo articulado, a Convenção fala em deter pessoas e em prender pessoas, o que pode induzir que, por exemplo neste caso da verificação de um crime de pirataria, a actuação do comandante do meio naval é sustentada por uma ordem ou decisão de autoridade judicial competente do Estado do seu pavilhão, nos termos estabelecidos pela respectiva lei processual penal.

¹⁰ Estatuindo o nº3 do preceito que “*Os Estados Partes na Convenção procederão à permuta de informações, a fim de assegurar a coordenação prática das medidas por eles tomadas para combater o tráfico de escravos, e comunicar-se-ão todos os casos de tráfico de escravos, bem como toda e qualquer tentativa nesse sentido de que tenham conhecimento*”, normativo que é, afinal, decorrente do princípio definido no artigo 100º da CNUDM.

¹¹ O artigo 4º desta Convenção define o princípio de que “*Qualquer escravo que se refugie a bordo de um navio de um dos Estados Partes na Convenção ficará, ipso facto, livre*”, que é o princípio acolhido, expressamente, na parte final do artigo 99º da CNUDM.

¹² Ver o que analisamos em “Manual de Direito Internacional” TOMO I, Petrony, 2020.

¹³ Incluímos o texto na língua original em que foi expresso.

¹⁴ Quando abordámos, em sede do estudo dos espaços, a Zona Contígua e a Zona Económica Exclusiva, pelo que não iremos, assim, desenvolver essa vertente de análise ao diploma.

¹⁵ O artigo 17º da Lei nº 34/2006, de 28 de Julho, transpõe o princípio estabelecido no artigo 32º da CNUDM, quanto a navios que naveguem no Mar Territorial.

¹⁶ Porque pode envolver a imposição de medidas cautelares e/ou de polícia, consoante o que resulte da visita ao navio, caso em que, somente um órgão de polícia as pode impor.

¹⁷ Diploma que aprovou o Regulamento Geral das Capitanias, e que assumiu esta competência no seguimento do que tinha sido estabelecido, numa formulação mais aproximada à que seria aprovada, ainda no Séc. XIX, no ponto 19º, do artigo 8º, do Decreto de 1 de dezembro de 1892, o qual estabelecia que incumbia ao Capitão do Porto: “*(...) Visitar os navios mercantes nacionais e mesmo os estrangeiros, quando estes tenham tomado carga ou passageiros no porto da sua jurisdição, e houver fundado motivo para supor que estão faltos de condição para, com segurança, conduzir os passageiros ou carga, procedendo, em tal caso, como é determinado n’este regulamento; tendo porém em vista, com relação aos navios que conduzam passageiros para portos estrangeiros fora da Europa, o que preceitua a carta de lei de 20 de julho de 1855, e com relação a navios estrangeiros o determinado no artigo 92º, na parte respectiva ao cônsul da nação a que o navio pertencer.*” Este acto tinha antecedentes reguladores em diplomas de 1803, 1839 e 1855.

¹⁸ Estatuía o preceito que aos Capitães dos Portos compete: “*(...) Visitar, quando necessário, as embarcações nacionais e estrangeiras para verificar as suas condições de segurança e impedir a saída daquelas que: 1) Não possuam essas condições; 2) A vistoria tenha dado como não devendo navegar; 3) Tenham mandato de embargo por parte do juiz ou presidente do tribunal competente; (...)*”.

¹⁹ E atendendo-se, ainda, ao estipulado no nº2, do artigo 23º deste diploma.

²⁰ Regulados até então, respectivamente, pelo RGC, pelo Decreto-Lei nº 519/80, e pelo Decreto-Lei nº 325/73, de 2 de Julho.

²¹ O qual prevê as seis situações em que o Capitão do Porto pode determinar a realização da visita de entrada de navios em área portuária, e que são dirigidas a navios e embarcações que: “*(...) a) Tenham avaria; b) Arvorem bandeira de país não comunitário; c) Transportem cargas ou substâncias perigosas; e) Arvorem bandeira de país comunitário, quando provenientes de país não comunitário; f) Pretendam aceder a águas territoriais e a águas interiores, aos que nelas pretendam fundear ou navegar em direcção a um porto nacional e, ainda, àqueles sobre os quais exista algum tipo de suspeita quanto a avaria ou relativa à tripulação, carga, ou à prática de algum ilícito penal ou contra-ordenacional*”.

²² Ver artigos 2º, 4º, 6º e 8º do diploma.

²³ Conforme resulta dos artigos 18º, 21º, 22º, 27º, 31º, 32º e 40º, todos do diploma.



30 ANOS AO SERVIÇO DA MARINHA

NRP CORTE-REAL

INTRODUÇÃO

Na década de noventa do século passado ocorreu uma significativa valorização da esquadra da Marinha Portuguesa, com a aquisição dos três navios da classe *Vasco da Gama* e com capacidade de embarcar helicópteros orgânicos através do ressurgimento da componente aeronaval.

Caracterizados como escoltas oceânicos do tipo fragata e dispo de grandes capacidades em termos de comando, controlo e comunicações, armas e sensores, autossustentação logística e redundância técnica, a sua entrada ao serviço levou a um enorme avanço da Marinha, não apenas ao nível tecnológico, mas também ao nível do desempenho e da proficiência dos militares embarcados.

Com a entrega à Marinha, em 22 de novembro de 1991, do terceiro navio da classe, foi concluído o processo de aquisição das fragatas do programa MEKO. Este último navio foi aumentado ao efetivo dos navios da Armada pela Portaria n.º 363/91 (2.ª série) de 18 de outubro de 1991, do Ministro da Defesa, passando a ser designado por NRP *Corte-Real*.

Passados trinta anos, o NRP *Corte-Real* continua a cumprir as suas missões. Os navios militares são um ativo essencial para o propósito de assegurar a soberania nacional, a defesa e o exercício da autoridade do Estado no mar, permitindo a concretização de missões militares e outras, de natureza pública. Porém, tradicionalmente, para efeitos de planeamento, considera-se que os navios militares têm uma vida útil (período de utilização operacional) média de 30 anos¹; ou seja, deverá existir, tão cedo quanto possível, uma decisão política que lance o processo de obtenção dos meios navais (tipo e quantitativo) julgados apropriados às missões fixadas, em substituição dos atualmente ao serviço da Marinha e, conseqüentemente, de Portugal.



HOMENAGEM E LEGADO

O nome selecionado para a terceira fragata da classe *Vasco da Gama* homenageia a família de navegadores "Corte-Real", dos séculos XIV e XV.

Em 1472, João Vaz Corte-Real realizou viagens até à costa da Gronelândia e da Terra Nova. Inspirados pelo pai, os seus filhos – Gaspar e Miguel Corte-Real – seguiram-lhe as pisadas, rumando até aos territórios da Nova Escócia e Nova Inglaterra.

A primeira das expedições, comandada por Gaspar Corte-Real, saiu de Lisboa por volta de 1501 e chegou à Terra do Lavrador e à Terra Nova, tendo posteriormente desaparecido. No ano seguinte Miguel Corte-Real empreendeu uma expedição tentando localizar o seu irmão, acabando também ele por desaparecer.

Como prova destas longínquas explorações subsistem:

- A Carta de *Cantino* (1502), em que nas atuais terras canadianas se indica "Terra del Rey de Portugal";
- A pedra de *Dighton*, onde se lê "Por vontade de Deus, aqui me tornei chefe de índios, Miguel Corte-Real, 1511"; e
- O Atlas de Fernão Vaz Dourado (1576), onde está inscrito "Esta é a terra dos Corte-Reais".

O primeiro navio da Marinha que ostentou o nome *Corte-Real* foi a fragata USS *McCoy Reynolds*, transferida para Portugal pelos Estados Unidos da América, juntamente com a Fragata *Diogo Cão*. A cerimónia de entrega do NRP *Corte-Real*, com o número de amura F334, ocorreu na Baía de S. Francisco, em fevereiro de 1957. Entrou a barra de Lisboa, pela primeira vez, em setembro desse ano. Realizou diversas e variadas missões na Madeira, nos Açores, em Cabo Verde, na Guiné e no Brasil, tendo sido abatido ao efetivo dos navios da Armada em novembro de 1968.

CERIMÓNIA DE ENTREGA

A cerimónia de entrega do NRP *Corte-Real*, com o número de amura F332, ocorreu nos estaleiros HDW, em Kiel, na Alemanha, com a presença de diversas entidades políticas e militares, portuguesas e alemãs.

A sua primeira guarnição dispôs-se em formatura no cais, virada para a tribuna das entidades. Após a materialização das assinaturas – pelos Presidentes do Estaleiro e pelo VALM Moreira Rato, em representação do CEMA, ALM Fuzeta da Ponte – que formalizaram o processo de entrega do navio à Marinha da República Portuguesa, foram proferidas umas breves alocuções por ambas as partes.

Seguiu-se a entrega da Bandeira Nacional ao primeiro comandante do navio, o então CFR Silva da Fonseca, que por sua vez a entregou ao oficial selecionado para ser o primeiro oficial-de-dia ao navio, o então 2TEN Sassetti Carmona.

Este oficial, acompanhado de um pequeno grupo de militares de serviço, concretizou a primeira cerimónia do içar da bandeira, sendo o Hino Nacional tocado pela banda da Marinha Alemã presente no local.

Já com a Bandeira Nacional içada, entrou a bordo a restante guarnição, sendo o último a entrar o comandante do navio, recebido com as devidas honras militares e dando por finda a cerimónia.

CARACTERÍSTICAS E PRIMEIRO IMPACTO

Tal como os outros dois navios da classe, o NRP *Corte-Real* evidenciava-se pela sua altura e silhueta, pela largura da boca, pelas grandes superestruturas, exibindo, a vante, a peça de artilharia de 100mm, a meio-navio, os lançadores de mísseis *Harpoon* e *Sea-Sparrow* e os tubos lança-torpedos, e a ré, a arma de defesa próxima *Vulcan-Phalanx* e um convés de voo de grandes dimensões.

As comunicações passaram a ser geridas através de um sistema integrado, enquanto que as armas e sensores eram controladas pelo sistema SEWACO (*Sensor Weapon and Command System*), conferindo ao navio uma boa capacidade beligerante.

Se o exterior apresentava uma sofisticação de armas e sensores, o interior contemplava um novo mundo de automação e controlo para a Marinha. O comando e controlo da plataforma é assegurado pelo sistema de gestão NAUTOS (*Naval Automation System*), que tem vindo a permitir, desde há trinta anos, uma adequada monitorização e comando da instalação propulsora, da produção e distribuição de energia elétrica e dos sistemas auxiliares – climatização, refrigeração, estabilização de balanço, ar comprimido, combate a sinistros, entre outros.

A PRIMEIRA FRAGATA A ATERRAR UM HELICÓPTERO

O conceito de emprego das fragatas da classe *Vasco da Gama* tinha incluído a capacidade de embarcar helicópteros e de operar com eles. A primeira aterragem de um helicóptero, num navio desta classe, ocorreu precisamente no NRP *Corte-Real*, em junho de 1992, quando recebeu no seu convés de voo um *Lynx* brasileiro. Posteriormente, em novembro de 1992, aterrou pela primeira vez a bordo um dos helicópteros destinados à Marinha, se bem que ainda operado por pilotos da marca construtora *Westland*. Em 1993, o NRP *Corte-Real* realizou uma missão que permitiu definir os SHOL², referências ainda hoje utilizadas nos três navios da classe para operação com helicópteros.

Desde então, o NRP *Corte-Real* embarcou, por inúmeras vezes, o *Westland Super Lynx* MK 95 que, com uma forte componente de



1991



1994



1993



2004



2004



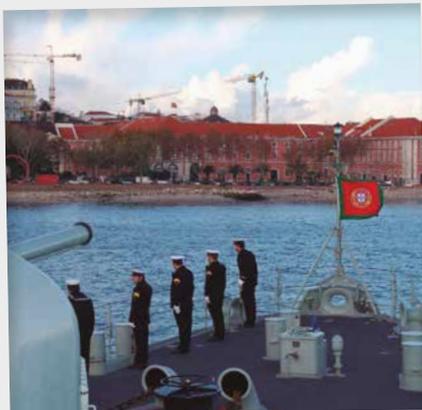
2019



1991



1995



2011



2020

guerra antissubmarina, devido à sua capacidade de lançamento de torpedos MK46 e de operar um sonar de profundidade variável para deteção de submarinos, permitiu à fragata afirmar-se como um verdadeiro navio ASW³. Durante os trinta anos de empenhamento operacional, embarcaram no NRP *Corte-Real* seis destacamentos de helicópteros⁴, permitindo que o navio pudesse realizar operações de busca e salvamento (SAR⁵), de transporte de passageiros e carga, de inserção rápida de equipas de operações especiais em outros navios em ações de abordagem e vistoria, evacuação de feridos (MEDEVAC⁶) e de compilação de panorama de superfície para ataques com mísseis de longo alcance para lá do horizonte visual e radar (OTHT⁷).

A primeira vez que a Fragata *Corte-Real* operou com um meio orgânico de forma consistente, em cenário de alta intensidade operacional, foi durante a sua integração na STANAVFORLANT⁸ de 1994, em que os helicópteros foram postos à prova em ações de monitorização de unidades navais sérvias e controlo do tráfico de armas pela via marítima durante o conflito nos Balcãs. Ainda na mesma missão o navio operou com helicópteros *SeaKing* canadianos, o que comprovou a sua compatibilidade e crescente capacidade de realizar operações de voo com outras aeronaves.

O embarque neste navio, em 2020, durante a integração na Força Naval Permanente SNMG1⁹, de um destacamento de helicópteros alemão com um Lynx MK 88 comprovou que, independentemente do país de origem do helicóptero, de sistemas e sensores, a capacidade da fragata *Corte-Real* para operar com helicópteros continua igual à que se verificou em novembro de 1992.

MISSÕES REALIZADAS

Do vasto leque de missões realizadas pelo NRP *Corte-Real* desde a sua entrada ao serviço da Marinha, destacam-se as quatro participações na STANAVFORLANT (1994, 1996, 1999 e 2002), as cinco participações na SNMG1 (2005, 2009, 2012, 2018, 2020 e 2021) e uma participação na EUNAVFOR Somália em 2012.

Durante estes empenhamentos operacionais, o navio assumiu as funções de navio-almirante em quatro ocasiões distintas (1996, 2002, 2009 e 2020), embarcando o Comandante da Força e respetivo *staff*.

Participou, também, nas mais relevantes operações militares da Aliança Atlântica, designadamente:

- Na operação *Sharp Guard* (1994 e 1996), que consistiu num bloqueio naval no mar Adriático à ex-Jugoslávia;
- Na operação *Active Endeavour* (2001 e 2002), de reforço à segurança da navegação em todo o Mediterrâneo, num esforço internacional de luta contra o terrorismo pós 11 de setembro de 2001; e
- Na operação *Allied Protector* (2009), ação militar realizada no golfo de Áden e no oceano Índico para combate à pirataria oriunda da Somália.

Quanto a operações da União Europeia, há a referir a participação, em 2012, na *Atalanta* – combate à pirataria, proteção da navegação mercante e dos navios do *World Food Program* na área marítima confinante com o Corno de África.

Foram também várias as missões diplomáticas nas quais o navio foi empenhado, como a presença naval em Angola em 1996 e 2006, missões essas no âmbito da política externa do Estado, de cooperação técnico-militar e para normalização de relações económicas com países africanos.

O NRP *Corte-Real* foi empenhado operacionalmente na Guiné-Bissau, na operação Falcão (1998), tendo tido um papel essencial numa missão de evacuação de não combatentes, para além de ter sido o navio escolhido para a assinatura do acordo de paz entre as duas facções em conflito. Voltou novamente a esta área de África em 1999 (operação pré-Tarrafo) e em 2004.

No que diz respeito à participação em exercícios, quer nacionais quer internacionais, são também vários os destaques. Foi o primeiro navio da sua classe a participar, em 1993, no exercício internacional *Joint Maritime Course* (JMC) na Escócia, um exercício combinado, organizado pela Marinha e pela Força Aérea Britânicas, no qual participavam navios e aeronaves de outros países. Numa longa lista de participações, inclui-se a sua presença em exercícios nacionais e internacionais, conjuntos e combinados: *Contex-Phibex*; *Swordfish*; *Lusíada*; *Linked Seas*; *Tapon*; *Phoenix-Express*; *Flotex*; *Joint Warrior*; *NeoTapon*; *Gabian*; *Trident Juncture*; e muitos outros.

Relativamente às missões dedicadas ao treino e avaliação, o NRP *Corte-Real* participou por sete vezes no FOST¹⁰, no Reino Unido (1994, 1996, 1999, 2002, 2004, 2009 e 2018), e por uma vez no centro de treino espanhol CEVACO¹¹ (2012). Em todas as participações no FOST, o navio atingiu sempre os objetivos e padrões requeridos. Destaque para a participação de 2004 em que, depois de um período de manutenção, a fragata obteve a classificação final de *Good*, o melhor resultado alcançado até à data por um navio da Marinha Portuguesa.

Em fevereiro de 2010 e após uma catástrofe natural ter assolado a Ilha da Madeira, a *Corte-Real* integrou uma missão de apoio às populações afetadas. Mais recentemente, participou, durante dois anos consecutivos, em duas missões no mar Mediterrâneo de escolta ao porta-aviões francês *Charles de Gaulle*.

No dia em que celebrou o seu trigésimo aniversário, o NRP *Corte-Real* encontrava-se a navegar no mar da Noruega e a participar no exercício *Flotex 21*, integrado na SNMG1 e ostentando orgulhosamente a bandeira da NATO junto da Bandeira Nacional.

CONCLUSÃO

Em trinta anos ao serviço da Nação, a fragata *Corte-Real* tem desempenhado, com excelência e distinção, todas as missões atribuídas pela Marinha e por Portugal. Ao longo destas três décadas, o navio esteve sempre na “linha da frente”, navegando no Mar Adriático (aquando do colapso da Jugoslávia), no Corno de África (para combater o crescendo da pirataria), no mar Mediterrâneo (para o combate ao terrorismo), no Atlântico

Sul (no âmbito da ação externa do Estado Português), no Mar da Noruega e no Mar Báltico (para promover a liberdade da navegação e afirmar a presença naval da Aliança Atlântica nos flancos norte e leste da Europa).

Apesar da guarnição atual do navio ser composta por 169 militares, estima-se que, ao longo destes trinta anos, tenham prestado serviço no NRP *Corte-Real* cerca de 2500 oficiais, sargentos e praças da Marinha, tendo muitos deles cumprido duas ou mais comissões de serviço a bordo. Todos os que neste navio serviram e servem Portugal – as guarnições anteriores, assim como a atual guarnição – são merecedores do nosso respeito, pois ajudaram a que o nome “*Corte-Real*” seja hoje, tal como no passado, motivo de orgulho.

Os trinta anos do navio revelam a necessidade, urgente, de modernizar tecnologicamente alguns dos sistemas de bordo. Mas independentemente da sua idade, o NRP *Corte-Real* continua a desempenhar, com o mais alto rigor, as missões para as quais é destacado, alicerçado numa guarnição coesa, empenhada e com espírito de sacrifício. Certo é que este navio irá continuar a servir Portugal no mar, por muitos anos, mantendo o padrão a que sempre se elevou – o “Padrão *Corte-Real*”.



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

Notas

¹ In O CICLO DE VIDA DOS NAVIOS MILITARES, n.º 59 – Janeiro – Março de 2021 dos Cadernos Navais editados pelo Centro de Estudos Estratégicos da Marinha (ex-GERE)

² Acrónimo anglo-saxónico para Ship/Helicopter Operating Limits.

³ Acrónimo anglo-saxónico para Antisubmarine Warfare.

⁴ Tazzo (1995/1996), Izzi (2000-2003), Matrix (2003/2006), Bacardi (2010), Fénix (2012), RedBull (2018-2019).

⁵ Acrónimo anglo-saxónico para Search and Rescue.

⁶ Acrónimo anglo-saxónico para Medical Evacuation.

⁷ Acrónimo anglo-saxónico para Over The Horizon Targeting.

⁸ Acrónimo anglo-saxónico para NATO Standing Naval Force Atlantic.

⁹ Acrónimo anglo-saxónico para Standing NATO Maritime Group 1.

¹⁰ Flag Officer Sea Training, agora designado por Fleet Operational Sea Training.

¹¹ Centro de Evaluacion y Certification en el Combate.



Conversas com Marinheiros

QUANDO A MARINHA ENTRA EM CASA...



2º Grumete Conceição Mota

O Sr. Carlos Mota é natural de Setúbal, tem 75 anos e ingressou na Marinha em 1965, como 2º grumete, com apenas 18 anos.

Em julho desse mesmo ano iniciou a Instrução Técnica Específica (ITE) de fogueiro motorista, especialidade que hoje se designa por Eletromecânico (EM, ex-CM).

Prestou serviço na Marinha durante sete anos e meio, passando por diversas unidades em terra, nomeadamente nos antigos Grupo nº1 e Grupo nº2 de Escolas da Armada, na Força de Fuzileiros do Continente e na Base Aérea Nº 6 do Montijo. No mar, esteve embarcado no navio-hidrográfico *Salvador Correia*, na antiga *Corte-Real*, na *Pêro Escobar* e na LDP 203.

Esteve em África no Comando Naval de Moçambique e na Esquadilha de Lanchas do Lago Niassa.

Mas a sua história é muito mais que isto... e perguntam os nossos leitores: Afinal, quem é o Sr. Carlos Mota?

De sorriso fácil e uma simpatia que lhe é natural, o Sr. Mota é um verdadeiro contador de histórias, e um empreendedor.

A sua passagem pela Marinha nunca a esqueceu, lembrando-a com saudade e nostalgia pelos bons tempos passados.

Como bom anfitrião que sabe ser, o Sr. Mota abriu-nos as portas de sua casa para conhecermos o seu mini “museu”, do qual tanto orgulho tem – foi a forma que encontrou de ter a Marinha sempre presente na sua vida.

Cada recanto conta-nos uma história, uma lembrança, uma memória que ficou lá atrás no tempo. Mas o seu desejo, e vontade de partilhar a sua grande paixão, traz-nos essas memórias até ao presente.

Histórias de uma vida que cada parede; cada canto dessa sua divisão chamemos-lhe museológica, falam por si, refletindo a paixão e o reconhecimento por tudo aquilo que tem hoje, o deve à Marinha.

Vamos então conhecer um pouco melhor o Sr. Carlos Alberto da Conceição Mota.

RA – Como foi a sua experiência, um jovem de 18 anos, cumprir o Serviço Militar Obrigatório na Marinha?

CM – Foi uma experiência muitíssimo boa, pois fui encontrar uma camaradagem muito interessante e todas as pessoas que encontrei ensinaram-me muitas coisas para a vida e que até hoje ainda estão bem presentes.

Ingressei na Marinha em abril de 1965, um jovem de 18 anos sem experiência de vida... mas com bons instrutores e ótimos camaradas que tive, me fiz homem, como se costuma dizer.

Sempre fui muito feliz na Marinha! Ali encontrei com os estudos, a minha profissão para a vida.

Depois da recruta, fiz o curso de ITE e o curso de 1º grau de fogueiro motorista.

A minha primeira experiência de embarque foi uma viagem à Madeira e enjoei imenso... Em 14 de outubro de 1965 embarquei no meu 1º navio, o NRP *Salvador Correia*, e foi lá que comecei

a sentir mais a Marinha. Era muito jovem e as aventuras foram muitas... o navio era a carvão, e fazia quartos às caldeiras, mesmo enjoado. E sempre fiz o meu serviço enjoado, vomitava para cima do carvão e metia para dentro da fornalha. Depois saía de quarto e nem ia à messe comer, só bebia chá e comia torradas e dormia na parte de cima das máquinas, até entrar novamente de quarto. Felizmente, depois nunca mais enjoei.

Foi neste navio que encontrei os primeiros “mestres da vida”, com eles aprendi quase tudo, camaradas mais velhos, bravos marinheiros e grandes amigos.

Cheguei a chorar com uma alavanca nas mãos a tirar jorra das grelhas, para as fornalhas trabalharem mais livres, para darem vapor suficiente para a máquina principal do navio.

Tive neste navio uma experiência de como é a vida. O 1º Sargento de máquinas Serafim, mandou-me para a faina do molinete, pois como o navio era um navio hidrográfico, era necessário fazer paragens para tirar amostras do fundo do mar, e o navio parava muitas vezes. Então eu disse: “Sr. Sargento Serafim, eu não sei trabalhar com o molinete”, e ele disse-me: “Não há problema, todas as vezes que o navio parar, vais com o teu camarada para o molinete, até aprenderes”. E assim foi, mas devo dizer que aprendi logo à primeira. Enfim, histórias de um jovem que tinha tudo para aprender.

RA – Porquê a Marinha e não outro ramo das FA’s?

CM – Escolhi a Marinha, primeiro porque gostava muito da Marinha, gostava da beleza da farda de marinheiro, pois conhecia alguns marinheiros mais velhos e que já eram grandes homens. Aí pensei: seria uma boa ideia oferecer-me como voluntário para a Marinha... e assim foi... e ainda hoje há pessoas que falam “O Mota, aquele que era marinheiro”.

Tinha muito orgulho em vestir a farda de marinheiro!

RA – Como foi a sua experiência em África?

CM – A minha experiência em África foi muito boa, fui em 1967 de avião para Moçambique, e depois fui para o Lago Niassa, em Metangula. Fui no comboio do Catur, depois Vila Cabral, Meponda e depois Metangula.



Fiz parte da guarnição da LDP 203, entre 1967 e 1970. Fazíamos fiscalização no Cobuê e Lipoche. A nossa base era em Metangula e aí era uma solidão só vista, pois só existia a base naval.

Quando a lancha estava em Metangula, divertíamo-nos com várias atividades como o desporto, o teatro, almoços, convívios... Mais tarde fui convidado pelo Sr. Capelão STEN Delmar Barreiros, para fazer teatro... Na altura tinha barba e ele disse-me: “*Mota, tens de tirar a barba, vais fazer de Miss África do Sul que vem de férias a Metangula*”, isto numa das peças. Noutra peça, eu e o Grumete Artilheiro Madragoa fizemos de varinas, foi um êxito... Era uma forma de nos divertir, pois não havia mais nada....

As roupas para a Miss e para as varinas eram das esposas dos senhores oficiais, e o calçado, também. Os pés ficavam de fora dos sapatos, mas tudo corria bem.

No final, cumprimos a nossa missão e tudo foi bom, chegámos a Portugal sãos e salvos.

RA – Depois de ter deixado a Marinha, e de toda a experiência que adquiriu como militar, como foi voltar à vida civil?

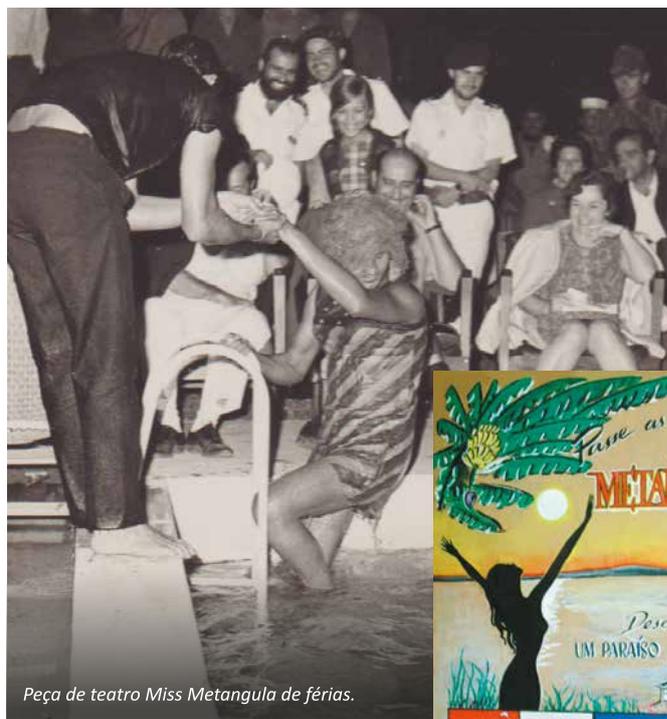
CM – Depois de deixar a Marinha, foi tudo mais fácil, já com 25 anos bem vividos, uma profissão adquirida na Marinha, foi trabalhar na Torralta em Setúbal como fogueiro.

Depois em 1976, tirei a cédula marítima de fogueiro, na Capitania do Porto de Setúbal. Foi-me concedida a cédula de fogueiro, por ter sido fogueiro motorista da Marinha.

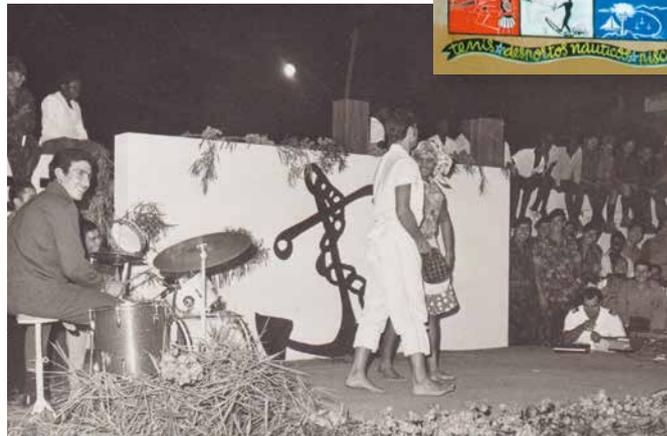
Depois fui para a Marinha Mercante e aí estive até 1988, altura em que saí para me dedicar aos negócios. Primeiro tive um bar, depois um armazém de material elétrico industrial e por fim um restaurante.

RA – Como surgiu a ideia de começar um mini “museu” de Marinha na sua própria casa? Como e quando é que tudo começou?

CM – A ideia do mini “museu” surgiu quando comemorámos os nossos 50 anos de ingresso na Marinha e fomos fazer uma visita à Base Naval de Lisboa. Fomos visitar as fragatas *Corte-Real* e a *Álvares Cabral*. Os Srs. Comandantes, gentilmente, ofereceram ao Sr. Comandante Gil, “Filho da Escola”, *posters* dos navios.



Peça de teatro Miss Metangula de férias.



Aspeto geral do mini “museu” de Marinha na casa do Sr. Carlos Mota.



O Sr. Comandante Gil disse-me: “Mota, coloca estes posters no teu restaurante”, e eu mandei ampliar os posters e coloquei-os no restaurante.

E foi assim que começou o meu mini “museu”, em 2015. Os anos foram passando e sabendo desta minha paixão pela Marinha, os camaradas foram-me oferecendo várias objetos, como cristas, entre outros; eu também fui adquirindo alguns como vigias e olhos de boi, num desmantelamento de navios em Alhos Vedros.

Cada dia aparecia mais um camarada a oferecer-me peças que contribuía para o aumento da minha coleção. Tenho peças oferecidas por grumetes, por Almirantes e muitas delas oferecidas pelo “Filho da Escola” João Oliveira, tripulante do navio *Funchal*. Isto ainda quando tinha o restaurante “O Farol”, nome escolhido pelos meus camaradas, nomeadamente o Grumete Artilheiro José Júlio.

Depois que deixei de trabalhar, o restaurante, que ficou a cargo do Paulo Mendes, o meu genro, sofreu algumas remodelações a nível da decoração. A partir daí comecei, então, a fazer o mini “museu” em minha casa, reservando uma das divisões única e exclusivamente só para a exposição de objetos da minha coleção.

RA – Quantas peças tem no total, tem ideia? Qual o critério de exposição que utiliza quando adquire uma nova peça para a sua coleção?

CM – Tenho 689 peças expostas no meu “museu”.

O critério tem sempre a ver com a peça que é adquirida, tento sempre fazer o melhor enquadramento, por vezes tenho de deslocar outras peças para assim poder fazer um enquadramento mais uniforme.

RA – Alguma peça que lhe seja mais significativa?

CM – Tenho um telefone, que já deve ser centenário, que trouxe de um navio de Moçambique. Um telefone que se usava na casa das máquinas para falar com a ponte de comando. Desloca-se os fones para os ouvidos para não se ouvir o barulho das máquinas e fala-se para um bocal em frente.

RA – Por tudo o que já viveu, podemos considerá-lo um empreendedor... de que forma é que a Marinha o marcou para a vida?

CM – Sim, de uma maneira geral, sim. Desde que saí da Marinha sempre estive muito ativo, tanto quando trabalhei em terra, como quando estive embarcado na Marinha Mercante.

Depois investi sempre e sempre fui crescendo com todos os ensinamentos que tive e que aprendi na nossa Marinha.

Por tudo isto, posso dizer que a Marinha foi para mim, uma excelente escola!

E hoje sinto-me realizado, graças a ter estado a prestar serviço na Marinha Portuguesa.

RA – O que recorda com mais saudade dos tempos de Marinha?

CM – Recordo todos os momentos que vivi nos navios e unidades militares em terra, com ótimos camaradas e que ainda hoje nos damos como uma família.

Visitamo-nos e comunicamos todos os dias.

A Marinha é uma família muito fiel e nunca deixa um filho sem o seu amparo. Por tudo isso, serei marinheiro até morrer.

A Marinha está no meu coração!



Ana Alexandra de Brito
CTEN TSN-COM



Telefone utilizado para falar com a casa do leme.

Fotos CTEN TSN-COM Ana Alexandra de Brito



NAVIO HIDROGRÁFICO SALVADOR CORREIA II

Construído em 1942 nos estaleiros Goole S. B. & Repair, na Escócia, para o a Marinha do Reino Unido com o nome de HMS *Ruskholm*, foi adquirido em 1948 pelo Governo Português e adaptado a navio oceanográfico destinado ao estudo das pescas.

CARACTERÍSTICAS

Comprimento (fora a fora).....	45,57 metros
Boca.....	8,50 metros
Calado máximo.....	4,57 metros
Deslocamento máximo.....	780 toneladas
Propulsão.....	Máquina de tríplex expansão (850 CV)
Velocidade.....	9,5 nós
Guarnição.....	36

INOV(AÇÃO) NA MARINHA

RELATÓRIO EA-IDEIA 2020-2021

Criada em 2018, a Estrutura de Acompanhamento da Inovação, Desenvolvimento, Experimentação e Inovação da Armada (EA-IDEIA) tem, desde então, preconizado um conjunto de atividades e iniciativas que materializam a estratégia seguida pela Marinha. No Relatório EA-IDEIA 2020-2021, encontram-se consubstanciadas as referentes ao período aludido e que se centraram nas seguintes linhas de ação: **acelerar, dinamizar, priorizar e consolidar**. Até à data, foram contabilizados 149 projetos, 51 dos quais focados no desenvolvimento de capacidades militares e foi registado um aumento significativo em projetos relacionados com a inteligência artificial, os sistemas autónomos, os sensores e o armazenamento e produção de energia. Por outro lado, foram ainda identificadas medidas a implementar em termos organizacionais, doutrinários, estruturais e no desenvolvimento de projetos, bem como detetada a necessidade de desenhar um modelo para a inovação e adotar um respetivo plano de ação.

ATIVIDADES EM 2020

De 13 e 17 de julho, foi promovido o **Roadshow IDEIA 2020** que envolveu a visita a 14 entidades da Academia e da Indústria, no centro e norte do país, com destaque para: os projetos de realidade aumentada e realidade virtual da empresa Abyssal (*Digital Twins*); o Veículo Não Tripulado (VENT) de superfície ORCA do CEiiA; a manufatura aditiva e os novos materiais da Fibrenamics; a confeção de equipamento de proteção individual pela DAMEL; e os processos de teste e de certificação deste equipamento pelo CITEVE. Devido à pandemia COVID 19, o **REP(MUS) 2020** foi realizado, nos dias 29 e 30 de setembro, em formato *webinar* e focado na discussão sobre a experimentação de veículos autónomos. No plano organizacional, a estrutura orgânica do Estado-Maior da Armada sofreu um ajuste¹ e foi criada, no dia 12 de outubro, a **Divisão de Inovação (DIVINOV)** que compreende os núcleos de Conhecimento, de Processos e de Tecnologias e Capacidades Emergentes.

INICIATIVAS EM 2021

Nos dias 26 e 27 de janeiro decorreu, em formato *online*, a **2.ª Conferência IDEIA**² subordinada ao tema: “Inovação nas Operações Marítimas: Alinhamento com a Academia e Indústria”. Esta promoveu a criação de um ecossistema de Inovação Aberta entre a Defesa, a Academia e a Indústria, na identificação de novas tecnologias e capacidades disruptivas, e contou com a participação de 67 entidades, 392 participantes e 26 países. O lançamento do 1.º desafio do novo **Portal de Inovação** decorreu, virtualmente, a 16 de fevereiro e, presidido pelo ALM CEMA/AMN, promoveu a escolha do respetivo nome, tendo vencido a denominação “Horizonte”, proposta pelo CAD 3º Ano EN-AEL Cardoso Lopes. Para aferir a maturidade da Inovação na Marinha, para além da utilização do modelo desenvolvido pela COTEC, foi também encetada a **Autoavaliação da Inovação** no âmbito do Plano de Trabalho Colaborativo com o INA e o modelo da PLANBOX aplicado ao novo Portal da Inovação.

REP (MUS) 20

Live WEBINAR
Future Naval Operations Challenges
Emerging Technologies for Naval Operations

VADM Keith Blount
Commander of NATO's Allied Maritime Command

VADM Hervé Blejean
Director General of the European Union Military Staff

VADM Alberto Correia
Portuguese Navy Fleet Commander

Kevin LePage
CMRE, Cooperative ASW Program Manager

João Sousa
Professor FEUP, LSTS

CAPT Michael Brasseur
Director MUSI

REP(MUS) WEBINAR 2020

Tuesday 29 September 2020 GMT+1 15:00 – 16:00

Wednesday 30 September 2020 GMT+1 15:00 – 17:15

Marinha FEUP FACULDADE DE ENGENHARIA UNIVERSIDADE DO PORTO S&T SECRETARIAÇÃO CMRE NATO OTAN

ACCELERAR
<ul style="list-style-type: none"> • Financiar os projetos prioritários que não tenham identificadas fontes de financiamento; • Criar a Divisão de Inovação no EMA; • Criar o Centro de experimentação da Marinha em Troia; • Criar o IH SENSORTECH na Azinheira; • Criar o Laboratório de Robótica e IA do CINAV; • Criar o Prémio anual para a Inovação; • Atingir o FOC dos projetos Açor e Albatroz, no mais curto espaço de tempo; • Implementar o TEAMS como ferramenta permanente.
DINAMIZAR
<ul style="list-style-type: none"> • Incrementar a influência top-down na definição das áreas estratégicas de IDEI para a Marinha; • Alavancar o projeto MUSAS através da integração de projetos IDEI em múltiplos domínios; • Aplicar a ferramenta de análise de portfólio multicritério do EPM, utilizada para a LPM.
PRIORIZAR
<ul style="list-style-type: none"> • Concluir o projeto demonstrador do ventilador pulmonar; • Criar as pontes tecnológicas, com representantes da Marinha (ativo e reserva) junto da Academia, Indústria e Centros de Investigação (locais e regionais); • Produzir um documento público, elencando as áreas prioritárias para a Marinha, com base neste relatório; • Iniciar o planeamento do exercício REP(MUS) 2021, informando os parceiros e ativando mais participantes.
CONSOLIDAR
<ul style="list-style-type: none"> • Atribuir financiamento anual ao CINAV; • Reforçar os meios humanos e materiais do CEOV; • Adaptar o modelo Innovation Scoring (COTEC) à Marinha; • Reforçar os recursos humanos dedicados à proteção da propriedade intelectual; • Reforçar os recursos humanos dedicados à captação de financiamentos supletivos.

Linhas de Ação da EA_IDEIA

Com o objetivo de capacitar a Marinha com uma infraestrutura para a experimentação operacional, foi edificado o **Centro de Experimentação Operacional da Marinha (CEOM)** nas instalações navais em Tróia. Desenhado para a experimentação operacional em larga escala, neste as comunidades operacionais (*end-users*) podem trabalhar em parceria com a Academia e a Indústria. O **REP(MUS) 21**³ realizou-se, de 13 a 24 de setembro, em Tróia, com a participação de 16 Marinhas, 27 entidades da Indústria e da Academia (nacionais e estrangeiras), 7 organismos da NATO e 1 da UE.

FACILITADORES DE INOVAÇÃO

Com a criação⁴ do CEOM, a EA-IDEIA passou a dispor de um novo pilar. Por forma a garantir a interoperabilidade e a intermutabilidade, decorre a seleção, o desenvolvimento e a posterior adoção de um sistema de **Comando e Controlo para Experimentação Operacional** que permita integrar todas as plataformas em experimentação operacional, no âmbito dos programas de desenvolvimento em cooperação com a Marinha. Neste âmbito, encontram-se ainda em elaboração os **Planos de desenvolvimento do CEOM e do IH SENSORTECH**. A Marinha dispõe, atualmente, de 337 protocolos estabelecidos com entidades externas – 15 dedicados à IDEIA, dos quais 9 com a Indústria e 6 com a Academia, envolvendo 10 entidades diferentes (5 da Indústria, 3 Centros I&D e 2 Universidades). Como estímulo e reconhecimento no sector da Inovação, foi encetado o **Prémio Inovação** que, individual ou coletivo, interno ou externo, se

destina a distinguir, anualmente, o melhor trabalho desenvolvido na Inovação ao serviço da Marinha e da AMN. Com o intuito de obter soluções capazes para solucionar problemas concretos, foi ainda proposto um **Modelo de Avaliação da Maturidade Tecnológica** que avalia e monitoriza o desenvolvimento de conceitos para sistemas marítimos autónomos.

ATIVIDADES FUTURAS

Em complemento ao exercício REP(MUS) será, em 2022, principiado o exercício **Dynamic Messenger (DYMS)**, concebido para a integração operacional em operações navais da NATO de sistemas autónomos e não tripulados em ambiente marítimo. Nos termos da RCM⁵ n.º 29/2020, de 21 de abril, decorre a elaboração de uma proposta para criar e regulamentar uma **Zona Livre Tecnológica (ZLT)** para, em Portugal, promover e facilitar a realização de atividades de investigação, demonstração e teste, em ambiente real, de tecnologias, de produtos, de serviços, de processos e de modelos inovadores. No que respeita ao **Modelo de Inovação**, foi proposto o **Plano de Ação da Inovação** que, identificando iniciativas estratégicas de cariz intersectorial, se traduzem nos seis programas seguintes: Recrutamento e Retenção, Renovação da Esquadra, Transição Digital, Sustentabilidade Ambiental, Inovação e Operações 4.0. Para responder aos desafios operacionais, em rede e em ambiente multidomínio, foi identificada a necessidade de definir os **Conceitos de Emprego**, e correspondentes cenários, para identificar os **Desafios Tecnológicos** a ultrapassar. Em parceria com a idD Portugal Defence, encontra-se ainda em progresso o regulamento para a atribuição da **Marca de Qualificação Marinha** a produtos ou tecnologias utilizadas em ambiente marítimo ou com aplicação naval.

FINANCIAMENTO SUPLETIVO

Sob a tutela da DIVINOV, e reportado a 31DEZ2021, foram submetidos pela Marinha e AMN cerca de 40 projetos ao financiamento supletivo que, ascendendo ao montante global de 28 milhões de euros, se distribuem pelos seguintes programas de financiamento: COMPETE, POMAR, POSEUR, ERASMUS, VALORIZAR, Horizonte 2020, Horizonte Europa e PADR.

Como nota final, impera uma referência à pandemia do COVID-19 que, pese embora o impacto significativo e transversal nas atividades IDEIA, permitiu o desenvolvimento do projeto do **Ventilador-95 NORTADA**. Conduzido pelo Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados (CEOV), constituiu uma resposta ao esforço nacional de combate à pandemia e, pela sua relevância, foi considerado um *case study*, pelo que será apresentado em detalhe numa próxima edição.



Colaboração do EMA – DIVINOV

Notas

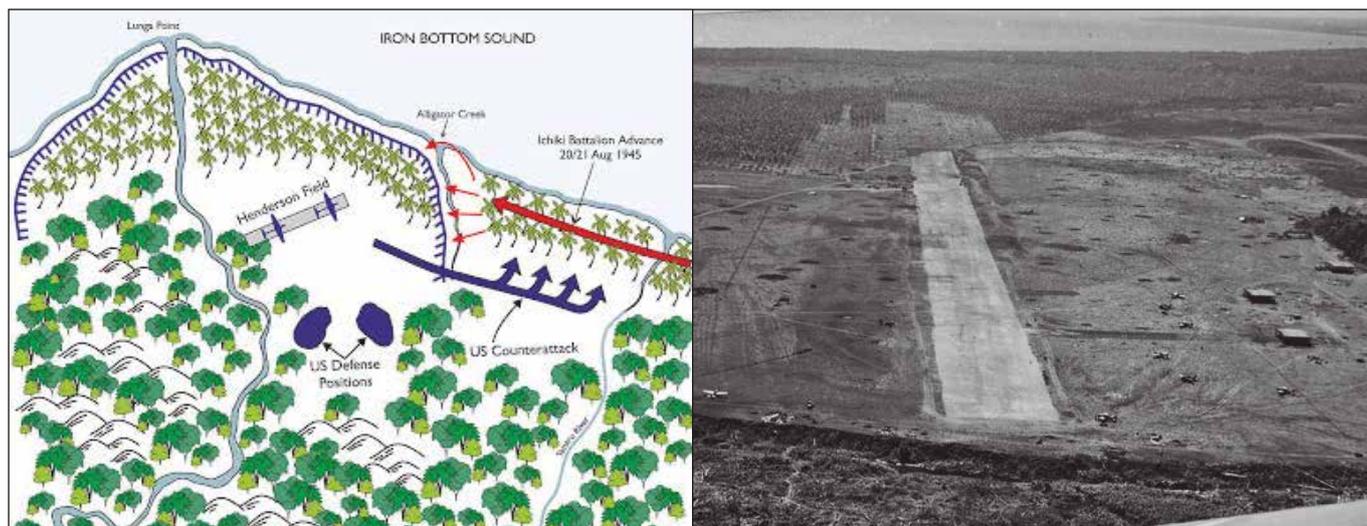
¹ Despacho n.º 53/20, de 29 de setembro, do ALM CEMA.

² Ver edição 560, de MAR21, da RA.

³ Ver edição 568, de DEZ21, da RA.

⁴ Por promulgação do Despacho n.º 52/20, de 29 de setembro.

⁵ Acrónimo de Resolução do Conselho de Ministros.



GUERRA NO PACÍFICO

A BATALHA DO RIO TENARU

Surpreendidos com o assalto anfíbio das forças americanas no dia 7 de agosto de 1942, em Guadalcanal, e ainda ofuscados com a vitória em Savo, os japoneses não perceberam de imediato o impacto daquele desembarque, considerando-o não mais que um incômodo. O Estado Maior Imperial, estimando que as forças americanas não ultrapassariam os 2.000 homens, deu ordens ao TGEN Hyakutake, comandante do 17º Corpo de Exército, baseado em Rabaul, para eliminar a presença americana em Guadalcanal com uma força de 6.000 homens. De imediato, a Marinha Japonesa que controlava as águas adjacentes à ilha, começou a bombardear, dia e noite, os *marines* entrincheirados em Guadalcanal.

A MAIS-VALIA DO AERÓDROMO

No dia 20 de agosto, o aeródromo a que foi dado o nome de Henderson Field, em memória do Major Lofton R. Henderson, piloto-aviador morto em combate na batalha de Midway, ficou operacional. Naquele dia, duas esquadrilhas aéreas constituídas por caças e bombardeiros chegaram a Guadalcanal, começando a executar operações de reconhecimento, interdição e ataque à navegação inimiga nas imediações da ilha.

Aquelas esquadrilhas, designadas inicialmente por força aérea CACTUS, código atribuído à área Guadalcanal-Tulagi, desempenharam um papel decisivo na defesa e manutenção da ilha em poder dos americanos, ao garantir que as linhas de comunicação marítimas de abastecimento de víveres, munições e combustível se mantinham abertas. Foi a importância da preservação destas linhas de comunicação, que levou o MGEN Vandegrift a estabelecer um perímetro de segurança à volta de Henderson Field, dando prioridade à sua defesa.

O número de aeronaves em Guadalcanal foi aumentando ao longo do tempo, com unidades do exército e com a aviação naval proveniente dos porta-aviões afundados, na batalha do Leste das Ilhas Salomão e na batalha da ilha de Santa Cruz. Embora, inicialmente, a organização desta força apresentasse algumas deficiências, ela viria a ser designada mais tarde por AIRSOLS (Air Force Solomons), constituindo-se como **a primeira força a executar operações conjuntas na história militar dos EUA.**

O FANATISMO GUERREIRO JAPONÊS

Com o intuito de eliminar o mais rapidamente possível a resistência dos americanos na ilha, o TGEN Hyakutake enviou um destacamento com cerca de 900 homens, sob o comando do COR Kyiono Ichiki, com a missão de atacar as posições da 1ª Divisão de *Marines*. Na madrugada do dia 21 de agosto, Ichiki lançou um ataque à zona leste do perímetro, na margem esquerda do rio Ilu.

Recebidos com o fogo intenso de armas ligeiras e de artilharia do 2º batalhão, do 1º regimento de *Marines*, foram poucos os japoneses que conseguiram chegar às linhas americanas. Ichiki viria a repetir o ataque com uma segunda vaga, obtendo idêntico resultado.

Considerando que o destacamento japonês, embora reduzido, continuava a ser uma ameaça às suas forças, o MGEN Vandegrift ordenou que o batalhão de reserva atravessasse o rio mais a montante, por forma a envolver o inimigo por norte. Na tarde do dia 21 de agosto, com o auxílio da aviação já a operar a partir de Henderson Field, o ataque dos *marines*, em duas frentes, aniquilou completamente o destacamento de Ichiki.

Quando a batalha terminou, pelas 17 horas do dia 21 de agosto, em contraste com as 25 baixas americanas, cerca de 800 japoneses estavam mortos, 15 tinham sido capturados e um pequeno grupo tinha-se refugiado na selva. Considerando que a derrota era uma desonra para o Exército Imperial Japonês e uma vergonha para si próprio, o COR Ichiki terá cometido “seppuku”, ritual guerreiro samurai conhecido no Ocidente por “harakiri”.

Estes combates, que ficaram conhecidos por Batalha do Rio Tenaru, mas que foram, na realidade, travados nas margens do rio Ilu, permitiram aos americanos aperceberem-se do fanatismo, subjacente aos militares japoneses, que tornaria a guerra no Pacífico num palco de crueldades inimagináveis. Em combate, os militares japoneses não conheciam a rendição, preferindo lutar até à morte, sendo este o padrão adotado nos combates que se seguiram e cujos expoentes máximos foram Saipan (15JUN-09JUL44), Peleliu (15SET-27NOV44), Iwo Jima (19FEV-28MAR45) e Okinawa (01ABR-22JUN45). Este *modus operandi* terá sido, eventualmente, um dos fatores que levou Truman a autorizar os ataques nucleares a Hiroshima e a Nagasaki, em agosto de 1945, como alternativa a uma já planeada invasão das ilhas-mãe japonesas, com início previsto para novembro desse mesmo ano.



ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

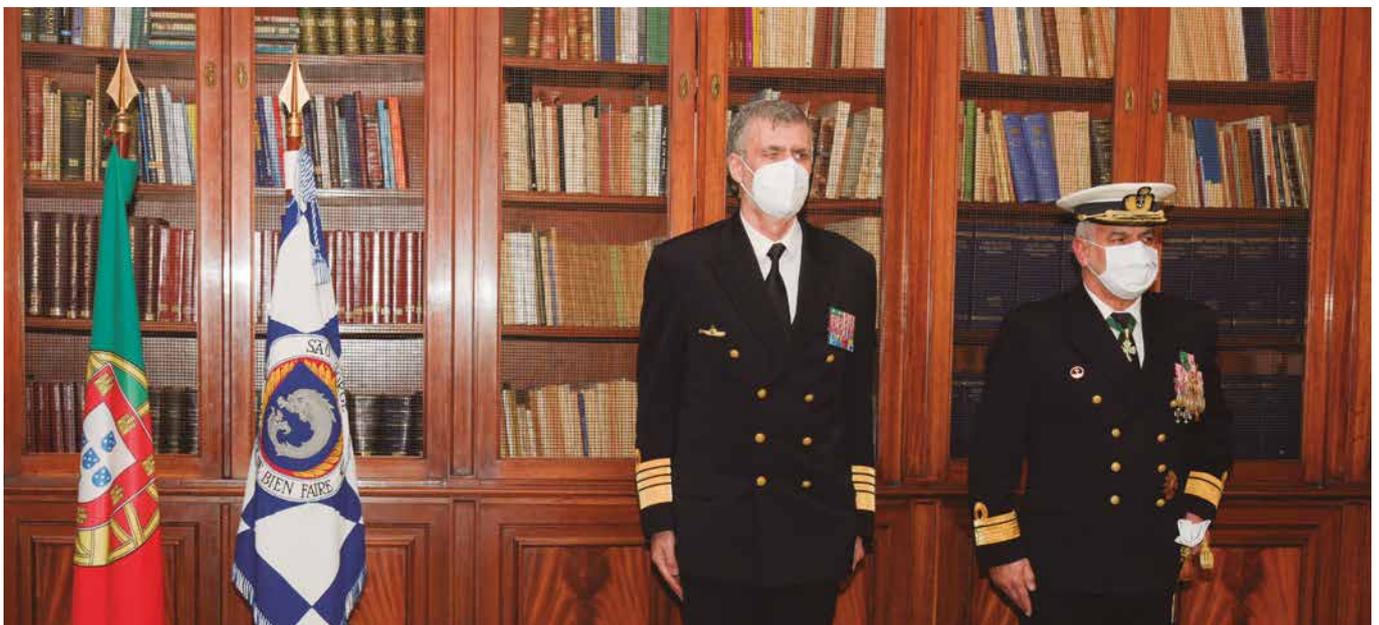
INSPETOR-GERAL DA MARINHA

No dia 6 de janeiro de 2022, tomou posse como Inspetor-Geral da Marinha o CALM AN RES Nelson Alves Domingos, rendendo no cargo o VALM Novo Palma, que transitou para a situação de reserva. A cerimónia, realizada na Biblioteca, foi presidida pelo CEMA, ALM Henrique Gouveia e Melo.

Após a leitura do despacho de nomeação, foi realizado o discurso de tomada de posse, onde o CALM Alves Domingos identificou os principais desafios que se perspetivam para a Inspeção-Geral da Marinha (IGM), passando pela formação e pela revisão da doutrina referente à atividade inspetiva, bem como pela renovação do sistema informacional de suporte à atividade inspetiva.

Seguiu-se o discurso do ALM CEMA, que tendo presente que a missão da IGM é apoiar o CEMA no exercício da função de controlo e avaliação, elencou como prioridades do recém-empossado, a *"consolidação das funções da IGM"*, o *"robustecer a gestão de risco na Marinha"* e o *"continuar a aperfeiçoar o relacionamento da Inspeção-Geral da Marinha com os demais órgãos similares do Estado"*. Salientou ainda que pretende *"uma Marinha que conviva bem com o escrutínio, seja proveniente do comum cidadão ou das instituições cujo propósito consista em garantir a boa gestão e as melhores práticas no uso dos recursos e bens públicos"*.

Encerrada a cerimónia, seguiu-se a parabenização do empossado pela assistência.



Fotos SAJ ETC-Silva Parracho

SÍNTESE CURRICULAR

O CALM AN RES Nelson Alves Domingos ingressou na Escola Naval em 1984 e concluiu a licenciatura em Ciências Militares Navais, ramo de Administração Naval, em 1989.

Embarcado, desempenhou os cargos de Chefe de Serviço de Abastecimento dos NRP *Augusto Castilho*, *João Belo* e *Vasco da Gama*. Em 1993 participou na receção do NRP *Bérrio*, tendo integrado a 1.ª guarnição do navio até 1995.

Como oficial superior, desempenhou funções de Chefe dos Serviços Administrativos e Financeiros do Departamento Marítimo da Madeira, em acumulação com o Comando da Zona Marítima da Madeira e foi docente das cadeiras da área de Logística e Abastecimento, na Escola Naval.

Desempenhou ainda funções no Estado-Maior-General das Forças Armadas,

como Chefe da Repartição de Finanças, tendo participado em diversos grupos de trabalho, entre os quais o da "Nova Estrutura de Comandos NATO".

Entre janeiro e setembro de 2014, dirigiu a Direção de Auditoria e Controlo Financeiro da Marinha.

Foi Subdiretor e Diretor de Abastecimento, tendo sido promovido ao posto de Contra-almirante a 29 de dezembro de 2017. Em 27 fevereiro de 2018 assumiu o cargo de Superintendente das Finanças, que desempenhou até 05 de janeiro de 2022.

A sua formação complementar inclui o curso "Foreign Officers Supply Course" da "US Navy Supply Corps School" (1995), o Curso Geral Naval de Guerra do extinto Instituto Superior Naval de Guerra (ISNG) (1998) e o Curso de Promoção a Oficial General (2014/2015).

Em 2002 obteve o grau de mestre em Estudos Africanos, no Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa.

SUPERINTENDENTE DAS FINANÇAS

Em 6 de janeiro tomou posse como Superintendente das Finanças o CALM AN Dias Gonçalves, rendendo no cargo o CALM AN Alves Domingos.

A cerimónia foi presidida pelo CEMA, ALM Gouveia e Melo e decorreu na Biblioteca; entre a reduzida assistência, devido à pandemia, contava-se o Secretário-geral do Ministério da Defesa Nacional, Dr. João Ribeiro.

Após a leitura do despacho de nomeação, seguiu-se o discurso de tomada de posse, no qual o CALM Dias Gonçalves lembrou os Almirantes antigos superintendentes, os Diretores e os Chefes que lhe serviram de orientação e forte estímulo para as suas ações, salientando que tudo fará para honrar o seu legado. Também deixou um agradecimento especial ao seu antecessor. Referindo a evolução ao nível da Administração Pública e da Administração Financeira do Estado, o CALM Dias Gonçalves aludiu aos desafios que se põem à administração financeira da Marinha neste início de um novo ciclo de planeamento, listando sinteticamente alguns aspetos pertinentes: *“... importa trabalhar sobre um planeamento robusto, de forma profissional e responsável, mas com a agilidade necessária para não comprometer as necessidades supervenientes de situações inopinadas.”*

O ALM CEMA dirigiu as suas primeiras palavras ao CALM Alves Domingos, felicitando-o pela solidez, rigor e integridade com que desempenhou as suas funções. De seguida referiu que, na escolha do CALM Dias Gonçalves para o cargo, pesaram *“o conhecimento abrangente da nossa Instituição e as suas reconhecidas qualidades pessoais e técnicas”*. De acordo com a visão que estabeleceu para o seu mandato, o ALM CEMA apontou as prioridades do novo Superintendente nos domínios genético, estrutural e operacional, bem como o cumprimento das recomendações efetuadas pelo Tribunal de Contas aquando da sua auditoria ao ano económico



de 2018. Por fim, manifestou a sua confiança em que o CALM Dias Gonçalves *“possui a experiência, a visão e as capacidades para encontrar as soluções mais adequadas e ultrapassar os desafios que a partir de hoje se lhe vão deparar, contribuindo para uma Marinha holística, útil, significativa, pronta e focada”*.



Fotos SAJ ETC Silva Parracho

SÍNTESE CURRICULAR

O CALM António Carlos Dias Gonçalves nasceu em Lisboa, em 1965.

Entrou para a Escola Naval em 1984, tendo concluído a licenciatura em Ciências Navais Militares – Ramo de Administração Naval - em setembro de 1989. A 1 de outubro desse foi promovido a GMAR, ingressando na classe de Administração Naval.

Possui uma licenciatura em Gestão de Empresas, uma pós-graduação em Gestão Pública e um Mestrado em Gestão Pública, pela Universidade dos Açores. Frequentou o Curso Geral Naval de Guerra e o Curso de Promoção a Oficial General.

Esteve embarcado, como Chefe do Serviço de Abastecimento, nas corvetas *Honório Barreto* e *Jacinto Cândido*. Foi oficial da guarnição do NE *Sagres* e Chefe do Departamento de Logística da fragata *Álvares Cabral*.

Em terra, foi Secretário dos Conselhos Administrativos da Escola de Fuzileiros, do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada e do Departamento Marítimo dos Açores. De 2002 a 2005 foi Secretário do Conselho Administrativo, Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro e Chefe do Serviço de Protocolo do Almirante CEMA. Nos três anos seguintes prestou serviço no Gabinete de Ligação da Marinha junto do *“Naval Inventory Control Point”* em Filadélfia - EUA. De 2008 a 2010 foi Chefe da Repartição de Vencimentos e Abonos na Chefia do Serviço de Apoio Administrativo. Seguiram-se três anos na Escola Naval, como Professor da área científica de Economia e Gestão, e ano e meio como Subdiretor da Direção de Abastecimento. Desempenhou ainda as funções de Diretor de Administração Financeira e de Logística na Direção-Geral da Autoridade Marítima durante um ano e meio e de Diretor do Abastecimento de fevereiro de 2018 a outubro de 2021.

DIRETORA DE SAÚDE

No ano em que a Marinha assinalou os 30 anos de entrada das primeiras mulheres nas fileiras, a 30 de dezembro de 2021 “emergiu” a **primeira mulher oficial general** – com a promoção da CMG MN Maria Correia Diniz Júdice Halpern Diniz. Dois marcos históricos do sucesso da integração das mulheres na Armada.

No dia 13 de janeiro, tomou posse como Diretora de Saúde a COM MN Maria Correia Diniz Júdice Halpern Diniz, rendendo no cargo o COM MN Luís Carlos Bronze dos Santos Carvalho, que transitou para a situação de reserva. A cerimónia, realizada na Biblioteca, foi presidida pelo CEMA, ALM Henrique Gouveia e Melo.

Após a leitura do despacho de nomeação, seguiu-se o discurso de tomada de posse, no qual a COM MN Halpern Diniz identificou como desafios para a Saúde Naval a resposta à pandemia, a reforma da saúde militar e o recrutamento e retenção dos quadros especiais da saúde. A recém-empossada afirmou ainda que irá desempenhar as novas funções com dedicação, determinação, integridade e lealdade.

Ao usar da palavra, o ALM CEMA agradeceu ao COM MN Bronze de Carvalho o trabalho desenvolvido enquanto Diretor de Saúde, cargo exigente exercido com empenho e dedicação, contribuindo inequivocamente para o desenvolvimento e prestígio da Direção de Saúde e da Marinha. Dirigindo-se à empossada, mencionou que na sua escolha para assumir a Direção de Saúde da Marinha, pesaram a diversificada carreira da COM Maria Halpern Diniz, que inclui o desempenho de relevantes cargos na área da Saúde Naval, nomeadamente o de Diretora da Unidade de Tratamento Intensivo de Toxicodependências e Alcoolismo e o de Diretora do Centro de Medicina Naval, bem como as suas reconhecidas qualidades pessoais. Terminou, manifestando confiança na



capacidade da COM MN Maria Halpern Diniz em dar um relevante contributo na gestão da Saúde Naval e no envolvimento no processo da reforma da saúde militar.



Fotos SAU ETC Silva Parracho

SÍNTESE CURRICULAR

A Comodoro Médica Naval Maria Correia Diniz Júdice Halpern Diniz nasceu em Lisboa, 1963. Concluiu a licenciatura em Medicina em 1988 e a especialidade de Medicina Geral e Familiar em 1995. Ingressou na Marinha em 1997, por concurso extraordinário, e obteve o grau de especialista em Medicina do Trabalho em 2005. Possui o Curso Geral Naval de Guerra (2004), o Curso Complementar Naval de Guerra (2011) e o Curso de Promoção a Oficial General (2021). Foi promovida ao atual posto a 30 de dezembro de 2021.

Como Oficial subalterno, exerceu funções de médica naval no Grupo nº2 de Escolas da Armada (1998-2000) e no Centro de Medicina Naval (CMN) (2000-2004). Em acumulação, foi Chefe do Serviço de Saúde da Escola de Fuzileiros (1999-2000), da Base de Fuzileiros (2001-2002) e do Grupo nº2 de Escolas da Armada (2003). Exerceu funções a bordo dos NRP Sagres (1998), NRP Hermenegildo Capelo (2000) e NRP Vasco da Gama (2000).

Como Oficial superior, foi Chefe do Serviço de Saúde das Instalações Centrais de Marinha (2004-05) e prestou serviço no CMN, onde foi, sucessivamente, Chefe dos Departamentos de Saúde Ocupacional e Cuidados de Saúde Primários (2004-2011) e Subdiretora (2011-2013). Exerceu os cargos de Diretora da Unidade de Tratamento Intensivo de Toxicodependências e Alcoolismo (2013-2016) e de Diretora do CMN (2016-2020). Em acumulação, exerceu as funções de Coordenador Adjunto na área de Saúde no Trabalho, no Observatório Segurança Higiene e Saúde no Trabalho (2008-2010) e na Inspeção Geral de Marinha (2010-2014).

Foi representante da Marinha no Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e Dependências - SICAD (2009 – 2016), no grupo de trabalho “adultos em meio laboral” e integrou o Grupo Coordenador do Programa para a Prevenção dos Comportamentos Aditivos e Combate às Dependências nas Forças Armadas (2004-2020). É membro da Sociedade Portuguesa de Medicina da Adição.

É casada e tem quatro filhos.

A CONVERSÃO DO CORSÁRIO

O eventual leitor, que esporadicamente passa os olhos por esta rubrica, certamente se terá apercebido que, por norma, os temas nela tratados se referem aos homens do mar portugueses. O caso que hoje se aborda embora constituía uma excepção, dado que o principal protagonista é um estrangeiro, nem por isso se afasta assim tanto dos temas habituais.

Como estou em crer ser sobejamente conhecido, durante largo período de tempo as costas do Brasil foram teatro de frequentes ataques de navios corsários, em especial franceses, não só relativamente aos navios nacionais, como até às localidades da orla costeira, constituindo essa uma das grandes preocupações com que as autoridades portuguesas locais se deparavam.

É fácil pois imaginar o espanto com que o Governador do Maranhão terá encarado o desembarque dos passageiros do navio N^o Sr^a da Conceição e S^a Ana, de que era capitão Marcos do Amaral, ido de Lisboa na frota do ano de 1734, em especial dos 7 frades e leigos antonianos que para lá se dirigiam com o objectivo de constituírem uma missão, e isso porque um dos irmãos leigos, na circunstância frei José de Jesus Maria era, nem mais nem menos, do que monsieur Rochet que, em carta dirigida para o Reino o Governador afirmava ser “um dos mais abalizados corsários de St. Malo na guerra passada” o qual, sendo piloto de profissão, havia sido represado anteriormente na Baía, sob suspeita de pirataria.

Tendo o Governador insistido junto ao superior da missão, frei Francisco da Rosa, para que mantivesse o indivíduo em causa sob vigilância por forma a que este não se apercebesse “do desamparo da defesa daquela cidade” e que, logo que os navios estivessem prontos para o regresso, o enviasse de volta para o Reino, este ter-lhe-á retorquido que nada faria nesse sentido pois a ida da missão havia sido autorizada pela Coroa, conforme constava aliás do respectivo passaporte, o qual, diga-se em abono da verdade, somente identificava o personagem pelo nome que havia adoptado (José de Jesus Maria). Acrescentava ainda o superior que só tomaria qualquer acção em conformidade com a decisão que fosse transmitida pela Coroa, o que iria demorar vários meses.

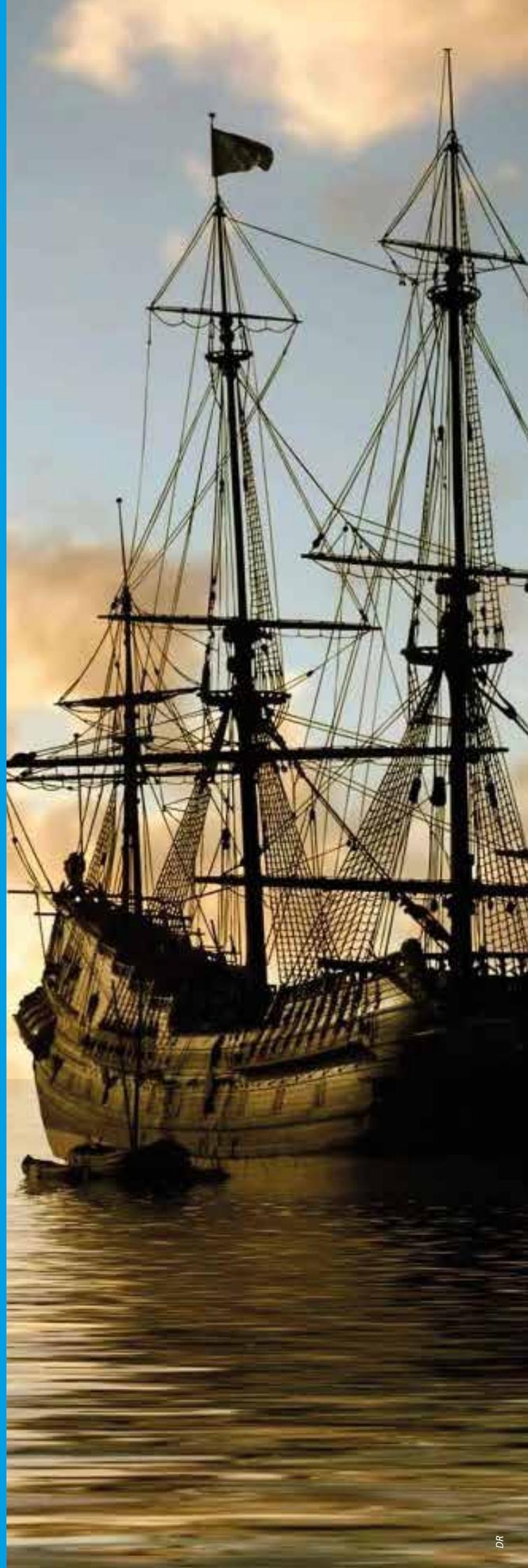
Na carta atrás referida, datada de Agosto de 1735, o Governador, queixando-se da desobediência do superior da missão e da sua falta de respeito, expunha a situação manifestando o temor de que o indivíduo em causa ser um espião dos franceses, indivíduo esse que já havia sido preso há 12 anos atrás por contrabando.

O Conselho Ultramarino, a quem a carta do Governador fora enviada para parecer, propunha que o tal frei José de Jesus Maria fosse enviado para o Reino no primeiro navio.

Não foi possível conhecer qual o desfecho do caso, não sendo por isso possível conhecer se o cargo que o tal monsieur Rochet iria exercer na missão, o de cozinheiro, mais não seria de um expediente ou, se pelo contrário, se tratava de um acto de verdadeira humildade religiosa.

Fonte: AHU doc. 1636 Pará

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



GUINÉ 1971-72

PARTE IV – A DESCOBERTA DAS BELDROEGAS

Autor: STEN TSN-ARQ Paulo Guedes



Eu sou Agrónomo, e quando assentei praça na Marinha já ia de canudo. Na Guiné em 1971/1972, se se recordam, estava o General Spínola entusiasmado com a ação psicossocial e os Congressos do Povo. E foi assim que eu, depois de ter passado seis meses em Lisboa, no Estado-Maior e seis meses em águas guineenses a comandar a *Bellatrix*, acabei a passar o meu último ano em comissão civil. O General, ao tempo Governador Militar e Comandante-Chefe, requisitou-me à Marinha e colocou-me como Agrónomo nos Serviços Provinciais de Veterinária, onde um dos meus principais entreténs era andar a construir, e depois a inaugurar, bebedouros para vacas em tudo o que era tabanca dos solos fula e mandinga.

Dedicava-me, também, à produção e conservação de forragens e à divulgação, junto das populações rurais, de métodos e técnicas elementares para atingir esses objectivos.

Os Serviços de Veterinária estavam instalados às portas de Bissau, na Granja do Pessubé; lá se faziam, principalmente, searas de milho e sorgo (erva do Sudão), regadas a pé e destinadas a “ensilar¹” ou “fenar²”.

E, atenção, onde se fizeram das primeiras culturas hidropónicas em Portugal...

E tinha coisas boas que nos ajudavam a quebrar a rotina do dia-a-dia. Tinha, por exemplo, os melhores ananases e os melhores mangos da Índia de Bissau. E tinha um “cajual³” onde um dia...

Um dia, quando cheguei de manhã, notei um reboliço inaudito. O que era, o que não era? Era que, estando a decorrer a apanha da castanha de caju e tendo lá, para o efeito, um grupo de mulheres assalariadas, uma delas tinha apanhado à mão, repito, à mão, uma cobra “surucucu⁴”, aí com um metro e dez ou vinte

de comprido e uns seis a oito centímetros de diâmetro. Um animalzinho de respeito! O bicharoco acabou por vir para o Jardim Zoológico, mas ainda lá passou uns dois ou três meses à nossa guarda, numa gaiola improvisada, e com excursões de curiosos para observar o animalzinho de estimação...

Os Serviços tinham a responsabilidade da inspeção dos consumíveis transaccionados no Mercado de Bissau. O Mercado era de planta quadrada com pátio interior. As bancadas tinham coberturas de duas águas, cujas cumeadas⁵ eram, enquanto decorriam as inspecções das carnes e dos peixes, completamente ocupadas por jagudis!!! O veterinário ia inspecionando, e as vísceras, ou eventualmente alguma peça imprópria para consumo, eram rejeitadas e atiradas para o chão, para o meio do tal pátio interior. Assim que as inspecções terminavam e as pessoas se retiravam, os jagudis desciam dos seus postos e, em segundos, limpavam toda a área. Era o saneamento básico! Aliás, recordo que,

nesse tempo, a multa por matar ou ferir um desses amorosos passarinhos de raça autóctone da Guiné era de 500\$00, um dinheirão!...

Na minha qualidade de alentejano, acho que uma sopinha de beldroegas não tem igual. Imagine-se, portanto, a minha felicidade quando, um dia a inspecionar uma seara de milho para controlo de infestantes, notei nos regos uma erva que, ao longe, não identifiquei imediatamente, mas que, aproximando-me, me pareceu familiar.

Beldroegas, eram beldroegas!!!

Imediatamente, dei ordem aos mondadores que me seguiam para separar as beldroegas e para não as deitar fora, que eu queria levá-las para casa. O encarregado do grupo olha para mim com ar de comiseração e, em tom reprovisor, pergunta-me: Mas o patrão quer mesmo isso? Isso não presta, é “erba di baca”...



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.

Notas

¹ Meter as forragens em silos.

² Processo de conservação das forragens.

³ Plantação de cajús.

⁴ Serpente muito venenosa, de grande porte.

⁵ As partes mais altas do telhado.

HIPERTRICOSE

Durante a gestação o pelo que recobre a pele é fino, descolorado e macio - chama-se lanugo. Nos primeiros dias após o nascimento o lanugo é habitualmente substituído por pelo velino (é curto, fino e tem cor – normalmente encontra-se nas pernas, braços, face e tronco) e por pelo terminal (espesso, comprido e também tem cor – frequente no couro cabeludo, axilas e região púbica). Salienta-se que na puberdade o pelo velino é substituído por pelo terminal em áreas de pele hormono-dependentes (ex: sob a influência da testosterona o pelo na região da barba e do buço muda de velino para terminal, no sexo masculino).

A hipertricose é uma alteração dermatológica em que os afetados apresentam excesso de pelo. Esta pode ser generalizada ou apenas localizada, e a sua origem pode ser congénita ou adquirida. Também o tipo de pelo em excesso pode ser variável.

ETIOLOGIA

A hipertricose generalizada congénita surge na sequência de alterações genéticas e geralmente estão associadas a síndromes raras. Os dois mais conhecidos são o síndrome do lobisomem, onde o lanugo persiste por toda a vida e surge no corpo inteiro, exceto palmas/plantas e mucosas, crescendo até cerca 10 cm (e muitas vezes associado a fotofobia, glaucoma e deformidades dentárias), e o síndrome de Ambras, onde existe pelo terminal envolvendo toda a face e ombros, de crescimento contínuo por toda a vida (o primeiro caso descrito foi Petrus Gonsalvus, nascido em 1537 em Tenerife – foi doado à corte francesa e devido à sua excentricidade os monarcas optaram por o manter na corte e dar-lhe educação, onde ele foi exímio e se casou com a mais bela dama do séquito real. Um quadro do seu retrato está exposto no castelo de Ambras, em Innsbruck, na Áustria – de onde surge o nome desta síndrome. A história da Bela e do monstro parece ser inspirada em Petrus Gonsalvus). A hipertricose generalizada congénita também parece surgir na sequência da exposição a certos fármacos durante a gestação (ex: minoxidil).

A hipertricose generalizada adquirida está associada normalmente a reações secundárias de fármacos, contudo também já foi observada em situações de trauma cerebral, síndrome paraneoplásica, hipotireoidismo juvenil, malnutrição (incluindo bulimia e anorexia) e infeções pelo VIH.

A hipertricose prepubertal está associada aos níveis elevados de testosterona livre e total em alguns doentes, apresentando-se como um aumento difuso de pelo na infância, particularmente na região frontal, pre-auricular, glabella e dorso.

A hipertricose localizada congénita, de que são exemplo a hipertricose do pescoço, dos cotovelos, das palmas/plantas, das orelhas, da ponta nasal, das pestanas e a sinofre (monocelha), são hereditárias.

A hipertricose localizada adquirida é na sua maioria causada por trauma de repetição sobre a pele (é frequente observar-se no membro fraturado, após remover o gesso, e nas costas de levantadores de pesos). Também foi descrita como efeito secundário de alguns tratamentos de pele tópicos.

EPIDEMIOLOGIA

Na sua maioria, os casos de hipertricose afetam igualmente ambos os sexos. A hipertricose localizada é frequente, todavia a forma generalizada da doença é rara, estimando-se em menos de 100 casos os de origem congénita. A hipertricose das orelhas e da ponta nasal são ligadas ao cromossoma Y, logo afetam apenas o sexo masculino. A hipertricose prepubertal é comum em crianças saudáveis na zona do mediterrâneo e sul asiático.

DIAGNÓSTICO

O diagnóstico da hipertricose é clínico, ou seja, decorre da história clínica fornecida pelo doente e da observação médica, onde o médico avalia o tipo de pelo e a sua distribuição corporal. Perante uma hipertricose é essencial estabelecer se é uma alteração presente desde o nascimento ou que se desenvolveu posteriormente. Se está presente desde o nascimento, além de se avaliar os consumos de fármacos/drogas pela mãe, durante a gravidez, se existem outros casos semelhantes no seio familiar, é sobretudo importante excluir outras alterações congénitas que podem englobar uma síndrome (ex: anomalias oculares, faciais, dentárias, gengivais e neurológicas). Se é uma alteração que se desenvolveu posteriormente ao nascimento, é importante avaliar se é um transtorno hormonal, principalmente se o doente for do sexo feminino, já que o principal diagnóstico diferencial com a hipertricose é o hirsutismo (doença feminina onde existe crescimento de pelo terminal em locais testosterono-dependentes e tipicamente masculinos, como a barba, bigode e tórax).

Excluída a hipótese de hirsutismo, o diagnóstico de hipertricose continua avaliando a velocidade do aparecimento do pelo. Se o aparecimento e crescimento do pelo foi lento, o diagnóstico mais provável é a hipertricose prepubertal e devem ser questionadas as raízes familiares do doente já que os descendentes da zona do mediterrâneo e sul asiático a apresentam amiúde. Se o crescimento do pelo foi rápido questionar o consumo de fármacos/drogas, excluir malnutrição e suplementos alimentares, e ponderar pedir análises sanguíneas e exames radiológicos para excluir doença tiroideia e oncológica.

TRATAMENTO

Excluídas e tratadas as causas modificáveis para a hipertricose, o tratamento para a mesma é puramente estético. Pode optar-se por descoloração do pelo, depilação temporária ou definitiva (ex: laser). É comum as pessoas com hipertricose serem alvo de discriminação e vítimas de maus-tratos físicos e psicológicos, pelo que naturalmente tendem ao isolamento. Deve ser fornecido apoio psicológico.

Foto: Supattra Sasupan, tailandesa nascida em 2000 com o síndrome de Ambras, que em 2011 foi incluída no Guinness World Records como "a criança mais peluda do mundo".



Ana Cristina Pratas

CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• VALM Edgar Marcos de Bastos Ribeiro, para o cargo de Diretor da Comissão Cultural de Marinha • VALM João Luís Rodrigues Dores Aresta, no cargo de Diretor-Geral da Autoridade Marítima e, por inerência do cargo, Comandante-Geral da Polícia Marítima • VALM António Manuel de Carvalho Coelho Cândido, para o cargo de Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada • CALM Jorge Manuel Nobre de Sousa, como Comandante Naval • CALM Carlos Manuel da Costa Ventura Soares, para o cargo de Superintendente do Material • CALM AN Nelson Alves Domingos, para o cargo de Inspetor-Geral da Marinha • COM AN António Carlos Dias Gonçalves, para o cargo de Superintendente das Finanças.

RESERVA

• VALM Jorge Manuel Novo Palma • VALM Edgar Marcos de Bastos Ribeiro • CALM Fernando Jorge Ferreira Seuanes • CALM AN Nelson Alves Domingos • COM Rui Manuel Alves Francisco • CMG AN António Edgar Pestana da Costa • CFR SEP Victor Gabriel Monteiro Pires • CTEN STL Jorge Manuel Amaral Figueira • SMOR ETA Paulo de Jesus Rolo • SMOR ETC João Francisco Lino Amaral • SMOR ETA Francisco José Nunes dos Santos • SMOR MQ Paulo António Reis da Silva • SMOR FZ

António Nunes da Graça • SMOR FZ Manuel Augusto Ferro • SMOR CM António Rodrigues Ramalho • SMOR L Rui Manuel Mendes Zambujo • SMOR L Paulo Jorge dos Santos Lança • SMOR FZ Vítor Manuel Gonçalves da Costa • SMOR CM Vasco Frederico Moreira Rodrigues • SMOR FZ Francisco José Correia da Silva • SMOR M João Paulo Rodrigues Fernandes Chaves • SMOR ETA Paulo Jorge Lopes Sequeira • SMOR M Eduardo Manuel Marques Lopes • SCH E Rui Manuel Gomes Galvão • SCH C Carlos Alberto Mendes Antunes • SCH U Vasco António da Assunção Fernandes • SCH E Carlos Manuel Candeias Zorro • SCH H Carlos Alberto Gomes Rosa Cabano.

FALECIDOS

• 15952 VALM M REF José Manuel Correia Mendes Rebelo • 23756 CMG M REF Carlos Fernando Dias Souto • 72258 EMQ REF João Luís Duarte Filipe • 206072 CFR OT REF Alberto Pereira de Carvalho • 549 CTEN EMQ REF Manuel Luís da Costa Alcobia • 558659 1TEN OTS REF Joaquim António Amaral Batista • 353751 SMOR MQ REF António Costa Frazão • 294852 SMOR C REF Luís de Jesus Martins • 850262 SMOR R REF Manuel Gaspar • 130678 SCH C REF José Manuel Real Fernandes • 412556 SCH M REF Manuel Gonçalves da Costa • 250150 SAJ T REF Manuel Martins Melicio • 832862 SAJ FZ REF Domingos de Jesus dos Reis • 222449 SAJ A REF Manuel Neves Curado • 502682 1SAR ETC REF António José da Fonseca dos Santos Costa • 331786 CAB CCT RES Vítor Manuel Duarte da Silva Guerra • 109079 CAB A REF Teotónio José Moreira Rodrigues.




Cargo Agent



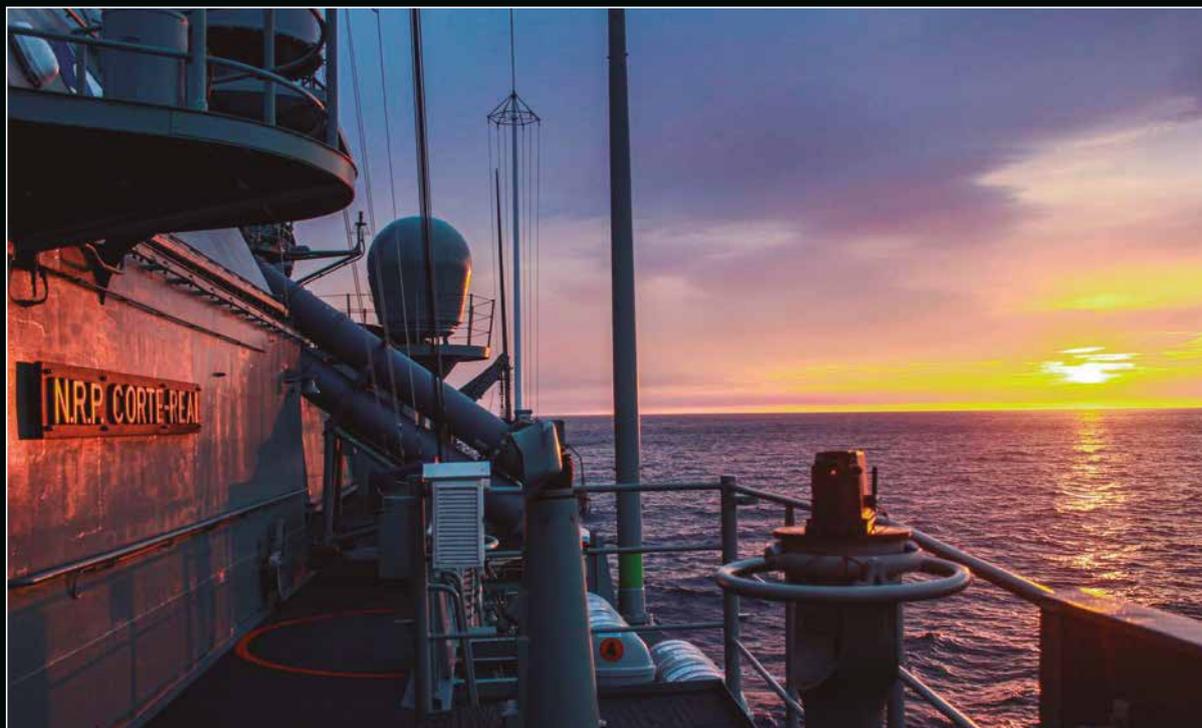
Rua Leopoldo de Almeida, Nº 8A • 1º andar • 1750-138 Lisboa • PORTUGAL

Tel.: (+351)217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826379 | (+351) 969826387 | (+351) 969826388

E-mail: geral@lissa.pt • www.lissa-lda.com

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

Início do trânsito para Reiquejavique, agosto de 2021.
Foto: NRP Corte-Real



A navegar a sul de Inglaterra, outubro de 2021.
Foto: NRP Corte-Real

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

Rua Norberto de Araújo, 17
junto à Igreja de Santa Luzia

