

N.º 576 • ANO LII  
AGOSTO 2022 • MENSAL • € 1,50

# Revista da **ARMADA**



**NRP ARPÃO**

REVISÃO INTERMÉDIA

NRP CORTE-REAL  
NO SNMG 1

VENTILADOR NORTADA  
CEOV X-95


ESCOLA NAVAL  
EXERCÍCIO - REGATA -  
CRUZEIRO

# Quarta de Viza

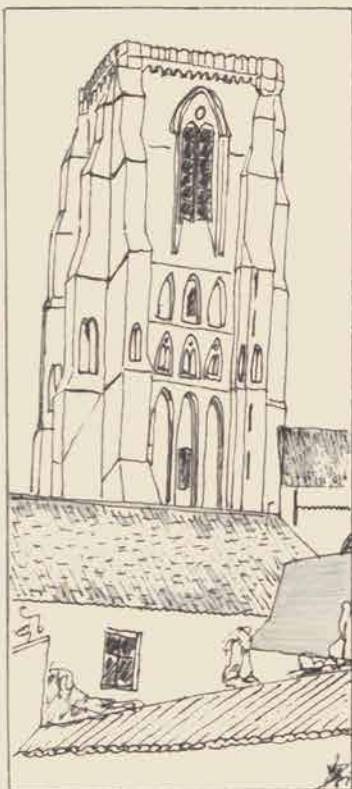
## Livros de Honra

Em alguns navios da Armada sói haver, à guarda dos respetivos Comandantes, um “Livro de Honra” (LH) onde os visitantes VIP eram convidados a escrever algumas palavras e assinar.

**- ZEEBRUGGE -  
SNFL LUNCHEON June, 6-87**

*With friendly regards*  
  
DE VLECKER  
Major  
Jansz de Vlecker

*Very pleased to meet you*  
  
E. T. STEDDT



  
R. Van Haver  
Nautisch Meester.  
  
DESRIECK  
CON OPSNAV.

  
T. NEVENS  
Comand. de Flotte

*Adriepien Jager Coels*  


*P. van Duijn*  




LH do NRP *Hermenegildo Capelo* (fragata F481, 1968-2004).

Autor dos desenhos – então 1TEN EMQ Garcia Belo.

Motivo – almoço a bordo, presidido pelo oficial general Comandante da Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT ou SNFL); a força naval estava surta em Zeebrugge, o porto da cidade de Brugge, à qual pertencem os motivos medievais constantes no LH. Página 2 de 2 páginas.

# SUMÁRIO

- 02** Quarto de Vigia

---

- 04** Strategia (70)

---

- 06** OPERATIONAL SEA TRAINING. NRP *Bartolomeu Dias*

---

- 10** Embarque no USCG *Cutter Mohawk*

---

- 12** NRP *Arpão*. Revisão intermédia com docagem

---

- 14** Operação INDALO 22. NRP *Mondego*

---

- 16** Guerra no Pacífico. ALM William F. Halsey (1882-1959)

---

- 23** Predomínio e poder do simbólico.  
4. Relevância do simbólico no quotidiano – Parte I

---

- 26** Academia de Marinha

---

- 28** Nova carta náutica do Rio Minho

---

- 29** Entregas de Comando / Tomadas de Posse

---

- 31** Estórias (82)

---

- 32** Saúde para Todos (98)

---

- 33** Quarto de Folga

---

- 34** Notícias Pessoais / ASMIR

---

- 35** Concurso de Fotografia

---

- CC** Naus de Pedra em Lisboa



**Revista da**  
**ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha  
Periodicidade mensal  
Nº 576 / Ano LII  
Agosto 2022

Revista registada na ERC  
Registo nº 127719  
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

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

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

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

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

**Paginação eletrónica e produção**  
What Colour Is This?  
wcit.pt  
info@wcit.pt  
Tl: +351219267950

**Tiragem média mensal:**  
3700 exemplares

## NRP *CORTE-REAL* PARTICIPAÇÃO NO SNMG1

# 07



## 17 VENTILADOR NORTADA CEOV X-95



## ESCOLA NAVAL EXERCÍCIO – REGATA – CRUZEIRO

# 20



### Capa

O NRP *Arpão* a navegar à superfície no Rio Tejo.  
Foto SAJ A Ferreira Dias

## O NOVO CONCEITO ESTRATÉGICO DA NATO

Na recente cimeira de Madrid, foi aprovado o novo Conceito Estratégico da NATO, que orientará a transformação evolutiva da Aliança Atlântica na próxima década e que constitui uma verdadeira declaração pública de coesão, vontade e capacidade de vencer os múltiplos desafios que ameaçam os valores partilhados pelos aliados.

Cabe aqui recordar que, até à queda do Muro de Berlim, em 1989, estes documentos estruturantes eram classificados, sendo que só em 1991 foi aprovado, em Roma, o primeiro Conceito Estratégico não classificado. Depois disso, o Conceito Estratégico foi revisto em 1999 (na cimeira de Washington) e em 2010 (em Lisboa), pelo que o documento agora aprovado é o quarto publicamente divulgado, demonstrando o seu duplo propósito de orientação estratégica e de diplomacia pública.

O Conceito Estratégico de 2022 divide-se em quatro secções: *Propósito e princípios*; *Ambiente estratégico*; *Funções essenciais da NATO*; e *Assegurar o sucesso continuado da Aliança*.

### PROPÓSITO E PRINCÍPIOS

Na primeira secção, sublinha-se o propósito da NATO de assegurar a defesa coletiva de todos os aliados, contra todas as ameaças, oriundas de todas as direções, reafirmando-se a sua natureza defensiva. Complementarmente, enunciam-se os princípios base da aliança (solidariedade, indivisibilidade da segurança e compromisso com a defesa coletiva) e os valores comuns (liberdade individual, direitos humanos, democracia e primado da lei).

Tendo presente o atual antagonismo entre multilateralismo (geralmente associado às democracias liberais) e nacionalismos exacerbados (normalmente ligados a democracias iliberais ou autocracias), esta parte inicial do Conceito Estratégico posiciona claramente a NATO no primeiro grupo, advogando uma ordem internacional baseada em regras e o respeito pela democracia e pelos valores liberais, o que não deixa de envolver algum exercício de *realpolitik*, devido às conhecidas tendências populistas de alguns aliados.

### AMBIENTE ESTRATÉGICO

A segunda secção destaca a crescente competição estratégica, com atores autoritários e revisionistas a desafiarem persistentemente os países aliados, usando instrumentos ideológicos, políticos, económicos, tecnológicos e militares. Nesse quadro, são expressamente nomeadas a Rússia e a China, manifestando-se preocupação com a convergência estratégica crescente entre ambas.

A Rússia é aqui referida como a ameaça mais significativa e mais direta para a segurança da Aliança, deixando de poder ser considerada um parceiro da NATO (como era classificado no Conceito Estratégico de 2010). Refere-se, também, o objetivo russo de desestabilizar países nos flancos Leste e Sul, e de perturbar a liberdade de navegação no Atlântico Norte, no Ártico e nos Mares Báltico, Negro e Mediterrâneo.

A China – pela primeira vez mencionada num Conceito Estratégico da Aliança – é apontada como um desafio sistémico

à segurança aliada e ao modo de vida democrático, embora sem a caracterizar como uma ameaça. Contudo, são manifestadas preocupações relativamente à forma como utiliza instrumentos militares, políticos e económicos para aumentar a sua presença global e para projetar poder e influência, num quadro de opacidade quanto às suas intenções estratégicas.

Ao mesmo tempo, reafirma-se que o terrorismo continua a ser a ameaça assimétrica mais direta à segurança comum dos aliados, sendo também apontados os desafios colocados pela conflitualidade, fragilidade e instabilidade na vizinhança próxima, nomeadamente em África e no Médio Oriente, que constituem terreno fértil para a proliferação de grupos armados não-estatais, incluindo organizações terroristas, e que facilitam a desestabilização e a interferência por parte de competidores estratégicos.

São ainda elencados alguns elementos que tornam o ambiente estratégico mais volátil, incerto, complexo e ambíguo, como:

- As ameaças no ciberespaço e no espaço;
- As tecnologias emergentes e disruptivas;
- A erosão da arquitetura de controlo de armamentos, não-proliferação e desarmamento; e
- Os impactos securitários das alterações climáticas.



Relativamente a esta última matéria, reconhece-se que as alterações climáticas serão um multiplicador de crises e de ameaças, obrigando ao empenhamento mais frequente das Forças Armadas em resposta a catástrofes naturais e levando a NATO a posicionar-se como organização internacional líder na gestão das implicações securitárias deste desafio global.

## FUNÇÕES ESSENCIAIS DA NATO

Perante este novo ambiente estratégico, o documento mantém as três funções essenciais da Aliança, embora com diferentes designações, considerando que, no seu conjunto, contribuem para a *defesa coletiva*, que é a maior responsabilidade da NATO.

### • Dissuasão e defesa

Anteriormente designada por *defesa coletiva*, esta função retoma todos os elementos da postura de *dissuasão e defesa* da Aliança, assente numa combinação de capacidades nucleares e convencionais, defesa antimíssil e capacidades cibernéticas.

Neste quadro, adota-se uma abordagem de 360°, defendendo uma atenção às ameaças provenientes de todas as direções geográficas, por mar, terra, ar, ciberespaço e espaço, sejam elas colocadas por atores estatais ou não-estatais e por tecnologias atuais ou emergentes e disruptivas, contrariando a ideia de uma ameaça única a Leste.

Também é sublinhada a importância da segurança marítima, realçando a necessidade de fortalecer a postura de dissuasão e defesa neste domínio, a fim de garantir a liberdade de navegação e a proteção das principais rotas comerciais e linhas de comunicação (incluindo cabos submarinos).

Destaca-se, ainda, o papel da NATO no controlo de armamentos, na não-proliferação e no desarmamento, bem como no contra-terrorismo.

### • Prevenção e gestão de crises

A função de *gestão de crises* passa a designar-se *prevenção e gestão de crises*, afirmando-se que a NATO deve continuar a ser capaz de prevenir e de responder a crises que possam afetar a segurança da Aliança, devendo ter os recursos para realizar operações militares de gestão de crises, de estabilização e de contra-terrorismo.

Neste âmbito, nota-se um esforço de traduzir o essencial das lições aprendidas da missão no Afeganistão, destacando-se o papel importante dos parceiros e a necessidade de coordenação com outros atores no terreno.

O documento realça, também, a importância de reforçar a capacidade de a Aliança apoiar operações de evacuação ou de ajuda humanitária, decorrentes de alterações climáticas, insegurança alimentar e emergências sanitárias.

Finalmente, sublinha-se a importância dos parceiros, identificando explicitamente a ONU, a UE, a OSCE e a União Africana.

### • Segurança cooperativa

As parcerias continuarão a ser fundamentais para a *segurança cooperativa*, face aos desafios do futuro e à crescente competição estratégica.

É reiterada a política de “porta aberta”, extensível a todas as democracias europeias que partilhem os valores aliados e cuja entrada para a NATO contribua para a segurança comum, enfatizando que eventuais processos de adesão não serão influenciados por países terceiros.

Neste particular, reafirma-se explicitamente a decisão tomada em 2008, na cimeira de Bucareste, de aceitar os pedidos de adesão à NATO da Geórgia e da Ucrânia. Esta reafirmação constitui uma resposta clara à política russa de tentativa de estabelecimento de esferas de influência, pretendendo condicionar o direito de cada país poder decidir livremente as suas alianças.

Reitera-se que a UE é um “parceiro único e essencial da NATO”, com a habitual dupla abordagem, que reconhece o valor de uma defesa europeia mais forte e mais capaz, mas que preconiza que as capacidades europeias sejam interoperáveis e possam reforçar as da Aliança.

## ASSEGURAR O SUCESSO CONTINUADO DA ALIANÇA

Por último, é reafirmada a importância de reforçar a NATO como instituição político-militar, investindo na relação transatlântica, na coesão política e na unidade. Além disso, reafirma-se o compromisso de todos os aliados acelerarem o seu investimento na defesa, cumprindo o “*Defence Investment Pledge*” adotado na cimeira de Gales em 2014 (2% do PIB para a defesa, dos quais 20% para investimento).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este é claramente um Conceito Estratégico que procura salvaguardar todas as preocupações de segurança dos 30 aliados, nem sempre coincidentes, e que teve o mérito de, perante a invasão da Ucrânia pela Rússia, resistir à tentação de se focar exclusivamente na ameaça do flanco Leste – que já dominara o período da Guerra Fria. Curiosamente, no final desse período, Georgi Arbatov – ex-conselheiro soviético de Nikita Krutchov e Mikail Gorbachov – disse, numa viagem aos EUA, que “nós vamos fazer-vos uma coisa terrível, vamos privar-vos de um inimigo”. Passadas três décadas, este novo Conceito Estratégico volta a apontar uma ameaça clara a Leste, mas também demonstra, inequivocamente, que há mais NATO para além da Rússia, confirmando a *abordagem de 360°*, introduzida por Portugal na Aliança Atlântica.



Sardinha Monteiro

COM

Silva Pinto

CMG



# OPERATIONAL SEA TRAINING

Entre 13 de junho e 14 de julho de 2022, o NRP *Bartolomeu Dias* realizou o treino operacional em Inglaterra, conhecido por *Portuguese Operational Sea Training* (POST), cujo início remonta à década de 1990.

Desde então, as fragatas das classes *Vasco da Gama* e *Bartolomeu Dias* passaram a ter uma participação assídua no POST, com o propósito de estarem prontas, na máxima extensão das suas capacidades, para enfrentarem os desafios ligados aos diferentes níveis das operações militares.

## PRE-POST

Num mundo volátil, complexo e incerto, como têm demonstrado as crises e as guerras mais recentes, nas fronteiras a Leste e a Sul na Europa, o treino árduo das guarnições e a preparação rigorosa dos navios, para fazer face à batalha externa e batalha interna, representa uma vantagem inequívoca para o cumprimento com sucesso das missões no mar e a partir deste ambiente.

Reconhecida a exigência do treino em Inglaterra, os preparativos tiveram início logo no final de 2021. Por essa ocasião, a *Bartolomeu Dias* elaborou um plano que levou em consideração, entre outros aspetos, a regeneração da guarnição, a formação do pessoal, o aprontamento médico-sanitário, a realização de alguns trabalhos decorrentes do processo de modernização de meia-vida, a certificação do sistema de armas, a capacitação do navio para realizar operações de voo embarcadas e o plano de treino específico.

## POST EM TERRA

O POST está estruturado em cinco semanas, uma de treinos em terra e quatro no mar, tendo o primeiro dia sido preenchido com a verificação da condição do material (*Material Assessment Check – MASC*), em 13 de junho. Nesse dia, o navio foi considerado pronto e seguro para as cinco semanas seguintes, constituindo o corolário do empenho e determinação da guarnição na preparação de um dia tão exigente. Seguiram-se cinco semanas de treino que envolveram de forma integrada as áreas funcionais do comando e controlo, operações, imediato, segurança para navegar, marinharia, limitação de avarias, mecânica, eletrotecnia, armas e eletrónica, logística e médica.

A semana de terra foi preenchida por um conjunto de exercícios que visaram consolidar rotinas e processos ligados à segurança do pessoal e da plataforma, realçando-se os incêndios de porto para o grupo de serviço, os testes à propulsão, os procedimentos em caso de falha total de energia e os incidentes com armas e sensores, bem como as atividades preparatórias para as séries mais complexas como é o caso do apoio a uma população sinistrada, a defesa própria do navio no porto ou o combate a múltiplos incidentes numa situação de colisão no mar.

## POST NO MAR

Concluída a semana de terra, seguiram-se quatro semanas de mar, tendo como cenário uma hipotética guerra entre dois

países vizinhos e os esforços com vista à segurança regional desenvolvidos por uma força naval, sob o mandato do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

Ao longo dessas semanas, a guarnição foi preparada para os desafios da condição geral 2 e condição geral 1, esta última materializada na postura de combate da guarnição para fazer face a cenários multi-ameaça de grande complexidade que incluem, para além do combate nos ambientes sub-superfície, superfície e aéreo, o jogo de regras de empenhamento e o comando de força naval, este último rotativo por todas as fragatas participantes, incluindo a *Bartolomeu Dias*.

O treino contou com a participação de uma grande diversidade de meios, destacando-se as fragatas HMS *Kent*, HMS *Diamond*, FGS *Hessen*, os reabastecedores RFA *Tideforce*, RFA *Tiderace* e HNoMS *Maud*, o submarino HNLMS *Zeeleeuw* e diversos meios aéreos, tais como Falcon, NH-90, EH 101 e caças franceses Rafale. A disponibilidade de tal diversidade de meios constituiu uma oportunidade singular, já que confere um maior realismo e exigência ao treino e, conseqüentemente, permite reforçar a interoperabilidade nas marinhas da NATO.

## INSPEÇÃO FINAL

O treino terminou no dia 14 de junho, com a realização da inspeção final, corolário do esforço coletivo desenvolvido nas cinco semanas de treino. No final da inspeção, já com o navio fundeado, a guarnição formou no convés de voo e ouviu rasgados elogios:

- Pela consistência na aprendizagem demonstrada; e
- Pela postura exemplar ao longo das cinco semanas e, em particular, na inspeção final.

A participação do NRP *Bartolomeu Dias* no POST constituiu uma oportunidade singular para consolidar processos e rotinas, preparando, deste modo, a guarnição para os diferentes cenários das operações militares, incluindo o de guerra.

O período de treino também possibilitou, pela primeira vez, o emprego com sucesso das novas capacidades tecnológicas que resultaram do processo de modernização de meia-vida da fragata *Bartolomeu Dias* e do helicóptero orgânico Lynx MK 95, num ambiente reconhecido internacionalmente como sendo extremamente exigente e complexo.

Mais uma vez ficou patente a competência e o profissionalismo dos militares da Marinha, trabalhando de forma coletiva e empenhada. Daqui para a frente, há que fazer jus ao mote *treino árduo, combate fácil*.



Colaboração do COMANDO DO NRP BARTOLOMEU DIAS

# PARTICIPAÇÃO NO SNMG1 EM 2022

NRP *CORTE-REAL*

PARTE 1



Pela décima primeira vez desde o seu aumento ao efetivo aos navios da Armada em 1991, e pela terceira vez consecutiva nos últimos três anos<sup>1</sup>, a fragata NRP *Corte-Real* está a participar numa missão de integração numa força naval internacional no âmbito das funções de defesa militar e apoio à política externa da Marinha.

## OS GRUPOS-TAREFA DA NATO



O empenhamento operacional no *Standing NATO Maritime Group One* (SNMG1) em 2022 estava previsto para o 2º semestre do ano; foi, todavia, antecipado para o 1º semestre, na sequência da invasão da Ucrânia. A antecipação decorreu assim do alinhamento nacional com

as prioridades constantes no Conceito Estratégico de Defesa Nacional, no seguimento da decisão da NATO de reforçar a vigilância e a defesa coletiva dos espaços marítimos dos países aliados, fortalecendo a sua postura defensiva, de forma proporcional e dissuasora, face a potenciais agressores.

Com esta missão, mais uma vez a Marinha e o NRP *Corte-Real* estão na linha da frente da NATO, o que confirma o compromisso de Portugal em querer estar presente nas forças navais de reação imediata da Aliança Atlântica, quer em tempo de paz, quer em tempo de crise.

O navio largou de Lisboa no dia 25 de maio, para integrar o SNMG1, um dos quatro grupos-tarefa multinacionais permanentes da NATO<sup>2</sup>. A bordo seguiam 176 militares<sup>3</sup> – os elementos da guarnição mais duas equipas do Pelotão de Abordagem do Corpo de Fuzileiros, uma equipa de mergulhadores sapadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 2 e um destacamento de Sistema Aéreo Não Tripulado da Esquadrilha de Helicópteros.

Os grupos-tarefa são compostos por navios de vários países aliados e constituem a componente naval da força de elevada prontidão (*Very High Readiness Joint Task Force* ou simplesmente VJTF), força conjunta e combinada, de caráter expedicionário, pronta a intervir como ponta-de-lança da NATO, onde e quando for necessário.

O SNMG1 e os restantes grupos-tarefa providenciam à Aliança Atlântica uma capacidade naval pronta e credível, que assegura a presença estratégica da NATO nos espaços marítimos, a solidariedade entre os países aliados e o reforço da interoperabilidade no âmbito da VJTF.

### ÁREA DE OPERAÇÕES DO ATLÂNTICO NORTE

O NRP *Corte-Real* iniciou a sua missão a partir de Portugal, já que o SNMG1 se encontrava, na altura, atracado em Lisboa. A fragata juntou-se ao navio-almirante holandês, o HNLMS *De Zeven Provinciën*, e aos restantes navios que na altura compunham o grupo: o HNLMS<sup>4</sup> *Karel Doorman*, os FGS<sup>5</sup> *Erfurt* e *Spessart* e ainda o HMCS<sup>6</sup> *Halifax*.

Após a largada, a força naval efetuou um trânsito para norte e, à entrada do Canal da Mancha, atracou em Plymouth, no

Reino Unido, para regeneração das guarnições e abastecimento logístico. Após Plymouth, o SNMG1 efetuou novo trânsito para norte, com destino à região da Islândia e da Gronelândia, o que levou os navios a passarem no arquipélago das Ilhas Faroé e para além do Círculo Polar Ártico. Este círculo menor corresponde a uma linha imaginária que interceta perpendicularmente o eixo terrestre na latitude 66 graus 33 minutos e 44 segundos Norte, onde o arco diurno entre nascer do sol e o ocaso do sol, dura, nesta altura do ano, cerca de 22 horas.

Durante este período de missão no Atlântico Norte, foram realizadas:

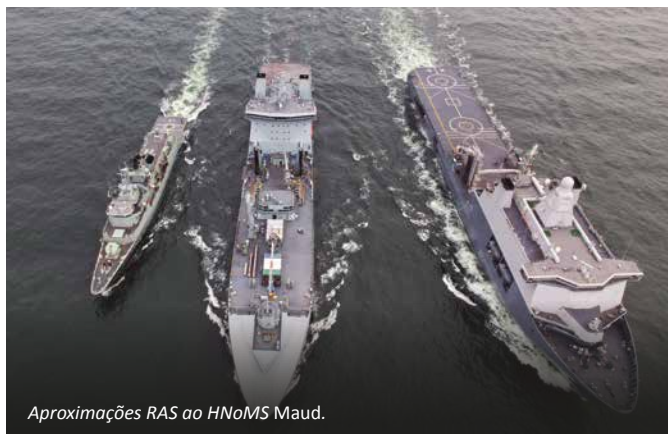
- Diversas operações que garantiram a presença naval nas áreas marítimas de interesse da Aliança;
- Tarefas específicas com objetivo de monitorizar os padrões de tráfego marítimo e recolher informação para reforço do conhecimento situacional marítimo – *Maritime Situational Awareness* - do Comando Marítimo da NATO<sup>7</sup>; e
- *Crosspools*, e.g., o movimento temporário (durante algumas horas) de militares entre as guarnições dos diferentes navios. Esta ação, em que grupos de militares trocam de navio, reveste-se de grande importância por lhes proporcionar vivenciar o dia a dia das outras unidades da força, ver as pequenas diferenças entre as marinhas aliadas, enriquecer os respetivos currículos, trazer novos conhecimentos e experiências para bordo e, porventura, travar amizades pessoais que se irão complementar nos portos seguintes.

O período de atracação no porto de Reiquejavique, na Islândia, envolveu a preparação dos navios para a realização do exercício *Dynamic Mongoose 22* (DMON22), tendo sido conduzidos, além dos habituais *meetings* de força, a *Pre-Sail Conference* que antecedeu o exercício.

### DYNAMIC MONGOOSE 2022

O SNMG1 largou do Porto de Reiquejavique no dia 13 de junho para participar no mais importante exercício anual de luta antissubmarina realizado pela Aliança Atlântica, o DMON22. Este exercício foi realizado numa extensa área geográfica entre a Gronelândia, a Islândia, o Reino Unido e a Noruega, e contou com a participação de onze navios de superfície, três submarinos, sete helicópteros orgânicos e dezasseis aeronaves de patrulha marítima (incluindo uma aeronave P3C Orion da Força Aérea Portuguesa).

O exercício decorreu num teatro de operações extremamente exigente, não apenas pela sua extensão geográfica, mas principalmente pela meteorologia adversa e pelas condições oceanográficas muito desfavoráveis para a condução de operações antissubmarinas.



Aproximações RAS ao HNoMS Maud.



Ops RAS.





Todo o leme a EB.



Tiro de superfície.

Durante o DMON22, a fragata *Corte-Real* integrou a Força-tarefa TG 449.03, em conjunto com os navios HNLMS *De Zeven Provinciën*, HNLMS *Karel Doorman*, HMCS *Halifax*, FGS *Mecklenburg-Vorpommern*, FGS *Spessart* e FS<sup>8</sup> *La Bretagne*. Considerado como um dos maiores e mais importantes exercícios de luta anti-submarina organizado pelo Comando de Submarinos da NATO (COMSUBNATO), permitiu às unidades participantes melhorar as táticas, técnicas e procedimentos com vista à deteção, seguimento e destruição de submarinos.

A ameaça submarina continua a ser a mais temida pelas Marinhas de todo o mundo. Este exercício permitiu desenvolver as capacidades de luta antissubmarina da Aliança, combinando proficiência na operação de sonares de casco, sonares de profundidade variável, sono-boias, sonares ativos e passivos rebocados, emprego de meios aéreos e comando e controlo de forças navais.

Após a conclusão do DMON22, a SNMG1 continuou a operar no mar da Noruega, tendo atracado no porto de Trondheim para mais uma visita de porto, aproveitando alguns dias de descanso após as duas exigentes e intensas semanas no mar.

## ÁREAS DE OPERAÇÃO DOS MARES DO NORTE E BÁLTICO

Após um rápido trânsito para sul, o SNMG1 atracou na Base Naval de Den Helder, onde se realizou a troca de Almirante da Força. O COM Van de Sande entregou o Comando da Força à COM Jeanette Morang. Também se processou uma troca no que respeita a navio-almirante, que doravante passou a ser o navio logístico de apoio ao combate HNLMS *Karel Doorman*.

Após largar de Den Helder, a força rumou ao mar Báltico – uma área de operações sensível e de grande importância estratégica para a Europa e para os europeus – por forma a cumprir mais uma importante fase do seu plano operacional, contribuindo de forma assertiva para as *Assurance Measures* da NATO na região Leste do continente europeu.

O SNMG1 irá conduzir, durante o próximo mês, patrulhas marítimas nesta região. Nesse período estão previstas diversas visitas de porto e vários exercícios de oportunidade com navios da Finlândia e da Suécia; essas interações permitirão estreitar laços com essas Marinhas parceiras e assegurar valiosas oportunidades de treino para as unidades do SNMG1.

Durante a permanência no mar Báltico, são expectáveis avistamentos de navios da Marinha da Federação Russa, mormente em áreas de operações junto ao enclave de Kaliningrado.

Esta integração do NRP *Corte-Real* no SNMG1 representa mais uma possibilidade de fazer parte de uma força naval de elevada prontidão, destinada a contribuir, em permanência, para a segurança da Aliança Atlântica, apoiando o seu esforço contínuo de dissuasão e de defesa coletiva. Está previsto o regresso do navio a Lisboa em setembro.



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



Fragatas portuguesas atracadas de braço dado na Base Naval de Den Helder. O NRP *Corte-Real* integrando o SNMG1 e o NRP D. Francisco de Almeida quase a terminar o MLU.

### Notas

<sup>1</sup> Na *Standing Naval Force for the Atlantic* (STANAFORLANT) em 1994, 1996, 1999 e 2002, na *Operação Atalanta* em 2012, e no *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1) em 2005, 2009, 2018, 2020, 2021 e 2022.

<sup>2</sup> *Standing NATO Maritime Group One* (SNMG1), *Standing NATO Maritime Group Two* (SNMG2), *Standing NATO Mine Countermeasures Group One* (SNMCMG1) e *Standing NATO Mine Countermeasures Group Two* (SNMCMG2).

<sup>3</sup> 22 oficiais, 42 sargentos e 112 praças.

<sup>4</sup> Da Marinha Real dos Países Baixos.

<sup>5</sup> Da Marinha da Alemanha.

<sup>6</sup> Da Marinha do Canadá.

<sup>7</sup> *Maritime Command*, cujo quartel-general fica em Northwood, no Reino Unido.

<sup>8</sup> Da Marinha da França.

PORTOS	LISBOA	PLYMOUTH REINO UNIDO	REIQUEJAVIQUE ISLÂNDIA	TRONDHEIM NORUEGA	DEN HELDER PAÍSES BAIXOS	AARHUS DINAMARCA
CHEGADA	-	30 MAI	09 JUN	27 JUN	07 JUL	19 JUL
LARGADA	25 MAI	02 JUN	13 JUN	30 JUN	12 JUL	20 JUL

# EMBARQUE NO USCG CUTTER MOHAWK



Ao abrigo da cooperação<sup>1</sup> entre a Marinha Portuguesa e a Guarda Costeira dos Estados Unidos (USCG<sup>2</sup>), um oficial português embarcou no USCG cutter<sup>3</sup> *Mohawk* (WMEC-913), para realizar a travessia do oceano Atlântico.

## COOPERAÇÃO COM USCG

No âmbito de contactos institucionais desenvolvidos regularmente<sup>4</sup> entre o Estado-Maior da Armada, através da Divisão de Relações Externas, e o Adido Naval junto da Embaixada dos Estados Unidos em Lisboa, identificou-se o interesse em desenvolver um programa de cooperação com a USCG, designadamente na área do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo assegurado pela Marinha, e no âmbito da qual existe uma cooperação duradoura, de âmbito operacional, entre o MRCC<sup>5</sup> Delgada e os MRCC Boston, MRCC Norfolk e MRCC San Juan, todos eles guarnecidos pela USCG.

Neste enquadramento, foi recebido no passado mês de maio um convite, endereçado à Marinha Portuguesa, para que um oficial embarcasse no USCG cutter *Mohawk* durante o trânsito entre Key West, Florida e Lisboa, ou seja, por um período de 18 dias.

## EMBARQUE

O principal objetivo deste embarque foi o estreitamento das relações entre a Marinha e a USCG no âmbito da execução das missões comuns, nomeadamente observar o *modus operandi* da Coast Guard e recolher informação sobre táticas, técnicas e procedimentos que possam constituir uma mais-valia para a Marinha Portuguesa nas seguintes áreas: missões de segurança marítima, em particular as que envolvem operações interagências; vigilância marítima; proteção do ambiente marinho; assistência marítima; resposta a desastres; e atividade piscatória.

O GMAR João Pedro Silva Piteira, atualmente colocado no NRP *Tejo*, foi projetado para os Estados Unidos no dia 10 de junho. O oficial da Marinha Portuguesa embarcou no USCGC<sup>6</sup> *Mohawk*, que largou de Key West, na Florida, a 12 de junho, e rumou a Lisboa. No decorrer do trânsito, o GMAR Piteira desempenhou funções de Oficial de Quarto a bordo do navio, tendo o controlo do mesmo durante alguns dos exercícios efetuados, nomeadamente nos de Homem ao Mar e Avaria no Leme.

O poder observar e aprender todo o tipo de procedimentos utilizados pela Guarda Costeira Americana no quotidiano de um navio da classe *Famous* a navegar, constituiu uma experiência muito enriquecedora para o GMAR Piteira.

O cutter *Mohawk*, que comboiou dois 2 cutters mais pequenos na travessia do Atlântico, entrou em Lisboa a 29 de junho, i.e., após 18 dias de mar.

## O MOHAWK E OS CUTTERS DA CLASSE FAMOUS

O USCGC *Mohawk* é o décimo terceiro e último dos cutters da classe *Famous* (ver caixa). Foi batizado em 9 de setembro de 1989, aumentado ao efetivo em março de 1991 e, desde então, serviu a Guarda Costeira Americana numa ampla variedade de missões, incluindo Busca e Salvamento, “Law Enforcement” e Operações de Interdição de Migrantes Estrangeiros. O *Mohawk* resgatou milhares de migrantes haitianos, cubanos e da República Dominicana nas Caraíbas. O cutter também interceitou mais de 80 navios carregados com drogas, detendo centenas de contrabandistas de narcóticos e negando centenas de milhões de dólares em lucro com a venda de narcóticos ilícitos aos cartéis de drogas. A sua base principal é em Key West, na Flórida.

### CUTTERS DA CLASSE FAMOUS

Deslocamento .....	1.829 t
Comprimento / Boca .....	82 m / 12 m
Calado .....	4,4 m
Propulsão .....	2 motores Diesel: ALCO V-18
Velocidade .....	20 nós
Raio de Ação .....	11.400 Nm
Guarnição .....	97
<b>Sensores</b>	
Radar de controlo de tiro .....	MK 92
Radar de superfície .....	SPS-73
<b>Armamento</b>	
Peça de artilharia .....	Mk 76 mm
Metralhadoras .....	2 x 12.7 mm
<b>Aeronaves orgânicas</b>	
MH-65C Dolphin / HH-60 Jayhawk / MH-68 Stingray	1x
<b>Outros dados</b>	
Dispõe de hangar retrátil.	



Em Key West.

O USCGC *Mohawk* recebeu o seu nome em honra da tribo Algonquin de índios Iroquoian, que viviam no Vale Mohawk de Nova Iorque.

No presente destacamento de alguns meses, o *Mohawk* permanecerá na área de operações consignada à U.S. Sixth Fleet. Esta esquadra está adstrita às U.S. Naval Forces Europe – U.S. Naval Forces Africa (NAVEUR-NAVAF) que, a partir de Nápoles, operam as forças navais nas áreas de responsabilidade dos U.S. European Command (USEUCOM) e U.S. Africa Command (USAFRICOM).

Após largar de Lisboa, o *cutter Mohawk* efetuou, a 4 de julho, um PASSEX com o NRP *António Enes*. A sua primeira missão será na costa ocidental africana, começando com uma escala em Dakar a 12 de julho, para aprofundar a cooperação com o Senegal, após o que rumará ao Golfo da Guiné.

## COMANDO

Comanda atualmente o USCGC *Mohawk* o Captain Andrew L. Pate. Este oficial graduou-se na Academia da Guarda Costeira em 2002; possui também um mestrado em Administração Pública.

O Comandante Pate serviu, anteriormente, a bordo de cinco *cutters*:

- Como oficial da guarnição do USCG *Gallatin*, fazendo quartos à ponte e ao Centro de Operações;
- Como Oficial Imediato do USCGC *Legare*; e
- Como Comandante dos USCGC *Nantucket*, USCGC *Baranof* e USCGC *Marlin*.

## NAVIOS COMBOIADOS

O *cutter Mohawk* escoltou, durante o trânsito Florida – Portugal Continental, dois *cutters* rápidos da classe *Sentinel* (ver caixa) – os USCGC *Clarence Sutphin Jr.* (WPC 1147) e USCGC *John Scheuerman* (WPC 1146) – que estão a caminho de Manama, no Bahrain, onde renderão os *cutters* de 34 metros da classe *Island*, já com trinta anos de serviço.

No Bahrain foi criada, em 2002 e no âmbito da Operação Iraqi Freedom, a U.S. Coast Guard Patrol Forces Southwest Asia (PATFORSWA), cujos *cutters* atribuídos têm tido um papel determinante na segurança:



Ponta Delgada.

- Das infraestruturas marítimas, juntamente com a Guarda Costeira do reino do Bahrain; e
- Da navegação no Golfo Pérsico, juntamente com os navios da U.S. Sixth Fleet.

Os USCGC *John Scheuerman*<sup>7</sup> e USCGC *Clarence Sutphin Jr.*<sup>8</sup> foram aumentados ao efetivo da USCG, respetivamente a 23 de fevereiro e 21 de abril deste ano.

Na travessia do Atlântico, o *cutter Mohawk* manteve-se sempre nas proximidades dos dois *cutters* rápidos, tendo os navios navegado maioritariamente em comboio, com uma milha de distância entre cada par. Durante a navegação, foi planeado e executado um exercício de tiro de superfície, com o empenhamento das metralhadoras de 12,7 mm do *Mohawk* e das peças de artilharia automática Mk38 Mod2 25 mm dos *cutters* da classe *Sentinel*; no total, foram disparadas 3.000 munições.

Dado o seu raio de ação, estes *cutters* rápidos efetuaram uma escala de um dia - 26 de junho – para reabastecimento de combustível em Ponta Delgada. Tendo-se separado para o reabastecimento, os três navios já não se voltaram a reunir; o *Mohawk* rumou a Lisboa e os outros dois, mantendo comunicações com o *Mohawk*, rumaram a Rota. A chegada aos dois portos deu-se no mesmo dia – 29 de junho.

Após largarem de Rota, os USCGC *Clarence Sutphin Jr.* e USCGC *John Scheuerman* efetuaram a 5 de julho um PASSEX com os navios patrulha espanhóis *Rio Mino*, da Guardia Civil, e *Vigia* (P-73), da Marinha Real, após o que rumaram a Argel (Argélia), onde atracaram a 6 de julho.



Silva Piteira  
GMAR M

## CUTTERS DA CLASSE SENTINEL

Deslocamento .....	359 t
Comprimento / Boca.....	47 m / 8,1 m
Calado .....	4,4 m
Propulsão .....	2 motores Diesel: MTU
Velocidade .....	28 nós
Raio de Ação .....	2.500 Nm
Guarnição .....	24
<b>Sensores</b>	
Radar de busca e navegação .....	AN/SPS 78
Radar de busca .....	AN/SPS-73
<b>Armamento</b>	
Peça de artilharia automática.....	Mk38 Mod2 25 mm
Metralhadoras .....	4 x Browning M2
<b>Outros dados</b>	
Dispõe de propulsor de proa.	

### Notas

<sup>1</sup> A 24 de junho, o ALM CEMA recebeu a visita da Almirante Linda Fagan, Comandante da Guarda Costeira, que se tornou a 1 de junho deste ano, na primeira mulher e mãe a comandar um dos oito ramos das Forças Armadas dos Estados Unidos.

<sup>2</sup> Acrónimo de *United States Coast Guard*.

<sup>3</sup> Designação dos navios da USCG.

<sup>4</sup> Nas edições n.º 560 (maio 2021) e 561 (junho 2021) da RA, foi referido o embarque pioneiro do 1TEN Pinheiro no USCG *cutter Stone*, do Mississippi (EUA) ao Brasil e volta.

<sup>5</sup> Acrónimo de Maritime Rescue Coordination Center, no caso presente o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Ponta Delgada, nos Açores.

<sup>6</sup> Acrónimo de *United States Coast Guard Cutter*.

<sup>7</sup> Trata-se do 46º *cutter* dum classe que se prevê vir a ser composta por 64 *cutters*.

<sup>8</sup> Trata-se do 47º *cutter* da classe *Sentinel*.

# NRP ARPÃO

## REVISÃO INTERMÉDIA COM DOCAGEM

Findou recentemente a primeira Revisão Intermédia, com docagem (RI01+D01), do NRP *Arpão*. Nos seus primeiros 8 anos de vida, o segundo submarino da classe *Tridente*, da 5ª Esquadilha de submarinos portugueses, cumpriu mais de 16.000 horas de navegação e mais de 13.000 horas de imersão em águas nacionais e internacionais, participando em dezenas de missões.

Ao fim desse tempo operacional, e de acordo com o plano de manutenção definido, o NRP *Arpão* entrou na doca seca do estaleiro naval Arsenal do Alfeite, S.A. (AA, SA), sediado na Base Naval de Lisboa – Alfeite.

### PRINCIPAIS SISTEMAS INTERVENZIONADOS



Com um acompanhamento e supervisão permanente da Divisão de Submarinos da Direção de Navios (DN-DS), esta ação de manutenção envolveu a intervenção e revisão da quase totalidade dos sistemas de bordo, com especial incidência na área da plataforma, dos

quais se destacam:

- A total retificação do *Glass Reinforced Plastic* (GRP), material que reveste e protege o casco resistente na área do convés, torre e reservatórios de hidrogénio;
- A inspeção ao casco resistente, com a identificação e retificação dos pontos de corrosão, a revisão de várias válvulas de circuitos ao mar e pneumáticos, incluindo todas as passagens do casco, que são o garante da segurança da guarnição;
- A substituição dos mais de seis centenas de elementos da bateria principal, cuja relevância se manifesta por ser a principal fonte de alimentação do submarino;
- As escotilhas e painel amovível;
- Todos os componentes da linha propulsora e hélice;
- O sistema hidráulico;
- Os sete mastros, onde se incluem o Periscópio e o mastro *Snorkel*;
- Todos os equipamentos de emergência e salvamento, nos quais se destacam o tronco telescópico e o tronco da torre, fundamentais para a realização de escape/ascensão livre em caso de acidente;
- Todos os tanques interiores e exteriores bem como os reservatórios de ar comprimido e acumuladores hidráulicos;
- Os oito tubos lança-armas e o respetivo sistema de movimentação;
- A revisão do sistema de lançamento de armas (para os torpedos «BlackShark» e mísseis «SubHarpoon»); e, não menos importante,
- A renovação dos equipamentos da cozinha.

### AÇÃO DE MANUTENÇÃO EM PORTUGAL

Este projeto constituiu um pilar para a sustentação da capacidade submarina em Portugal, na medida em que até aqui todas as Revisões com docagem (PR e RI) tiveram lugar no estaleiro construtor, Thyssenkrupp Marine Systems (TkMS<sup>1</sup>), localizado em Kiel, Alemanha. Por este motivo, representou também um marco para o Arsenal do Alfeite.

Designada como Grande Revisão (GR) na anterior Classe *Albacora*, a última GR de um submarino da Marinha – o NRP *Barracuda* – findara em 2003. Atento o hiato temporal e salto tecnológico significativos, foi desenvolvido um programa de capacitação por parte do AA, SA, que contemplou o empenhamento de vários funcionários na RI01+D01 do submarino *Tridente* em Kiel, entre 2017 e 2018, e ainda a aquisição de algum equipamento.

A RI01+D01 do NRP *Arpão* comportou mais de 120.000 homem/hora de trabalho dos principais intervenientes, AA, SA e TkMS, tendo ainda pautado por um esforço assinalável da parte do estaleiro no incremento da segurança no trabalho e no recurso a ferramentas de planeamento e gestão do projeto.

### HAT<sup>2</sup> – PROVAS FINAIS A CAIS

A flutuação, na doca seca do AA, SA, *milestone* fundamental num projeto desta envergadura, ocorreu em novembro de 2021, tendo o submarino iniciado de imediato provas a cais – HAT – já atracado no cais 6 da Base Naval de Lisboa, para aceitação dos sistemas intervenzionados em estaleiro.

Esta fase é de elevada importância, uma vez que são colocados ao serviço todos os sistemas, pressurizados os circuitos hidráulicos e pneumáticos. Deste modo, é levada a cabo a certificação dos trabalhos realizados antes das provas a navegar, i.e., procede-se à confirmação minuciosa dos sistemas, para verificação da sua funcionalidade de acordo com o elevado padrão de exigência necessário ao funcionamento de um submarino em imersão.

Findadas as provas a cais, foi necessário treinar a guarnição de forma a garantir a realização das Provas de Mar em segurança. Começou-se por um plano de treino interno de revisão dos procedimentos de operação e de reação a avarias, seguido do Plano de Treino de Segurança (PTS), avaliado pela Equipa de Avaliação de Submarinos, entidade da Esquadilha de Subsuperfície (ES) que garante o treino e avaliação dos padrões de prontidão das guarnições dos submarinos.

O PTS foi realizado com o navio atracado, simulando a condição de navio a navegar, o que permitiu avaliar e incrementar os padrões de prontidão da guarnição. Este treino permitiu fazer a avaliação da proficiência dos militares da guarnição na operação



Navio em doca seca, sendo visível parte do interior do tronco da torre.

de sistemas essenciais a bordo e a reação a avarias e a situações de emergência. Envolvendo os sistemas de emergência e salvamento e os sistemas de comando e controlo da plataforma, permitiu a solidificação de procedimentos relativos às exigentes rotinas na operação de um submarino em imersão.

Durante o período de PTS, o navio esteve entregue:

- À guarnição, para treino, durante todo o arco diurno; e
- Às equipas de manutenção (funcionários do AA, SA e TkMS, e militares da DN-DS e da ES) durante o arco noturno, para levar a cabo correções e provas a cais adicionais consoante necessário.

### SAT<sup>3</sup> – PROVAS DE MAR

Com a guarnição treinada e certificada, o navio largou para as tão aguardadas provas de mar – SAT –, que consistiram na verificação do correto funcionamento e na operação de todos os sistemas, a navegar. Neste período, através de um planeamento de provas robusto e intenso, todos os sistemas de bordo foram operados e testados desde a superfície até à cota máxima de operação, com particular atenção à primeira entrada em imersão e a posterior ida à profundidade máxima operacional. A confirmação da estanquidade do navio e o correto funcionamento dos principais sistemas de segurança, como as bombas de esgoto e o importantíssimo Motor Elétrico Principal, são essenciais para o garante da confiança na plataforma e na funcionalidade dos sistemas.

As provas de mar, realizadas na costa portuguesa, foram o culminar de todo um processo – a primeira RIO1+D01 do NRP Arpão, logo em Portugal – que culminou com o regresso do submarino ao dispositivo dos navios operacionais e prontos para o serviço da Marinha e de Portugal.

## CONCLUSÃO

O NRP *Arpão* dispõe de uma guarnição<sup>4</sup> de 31 homens e 2 mulheres, tendo sido apoiado durante a revisão intermédia, com especial enfoque durante o PTS e a preparação e realização das Provas de Mar, pelos militares da ES e da guarnição «irmã» do NRP *Tridente*.

Todo o processo da RIO1+D01 teve a coordenação e gestão do projeto a cargo dos militares da DN-DS, que para além do seu papel de supervisão sobre as intervenções do AA, SA e da TkMS, primaram pelo acompanhamento constante durante as diversas fases do processo, validando a qualidade dos trabalhos realizados desde as desmontagens ao aprontamento e provas de mar, passando pela manutenção e extensas provas oficiais, culminando nas provas de mar, que permitiram a «entrega» do navio do setor do material ao setor das operações, garantido assim que o navio está disponível e pronto para iniciar um novo ciclo operacional, contribuindo para a missão da Marinha Portuguesa, das Forças Armadas e de Portugal no Mar.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ARPÃO**

#### Notas

<sup>1</sup> Sucessor do estaleiro original de construção - Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW).

<sup>2</sup> Acrónimo anglo-saxónico para *Harbour Acceptance Trials*.

<sup>3</sup> Acrónimo anglo-saxónico para *Sea Acceptance Trials*.

<sup>4</sup> A 8 oficiais, 11 sargentos e 14 praças.



Entrada na doca seca da AA-SA para a Docagem, aquando do início da Revisão Intermédia.



# OPERAÇÃO INDALO 22

## NRP MONDEGO

O navio patrulha NRP *Mondego*, da classe Tejo, largou no dia 29 de maio da Base Naval de Lisboa (BNL) rumo ao porto de Almería, no sul de Espanha, com o objetivo de integrar a operação INDALO 22, da Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (FRONTEX).

### OPERAÇÕES DA FRONTEX

A Agência FRONTEX foi criada em 2004 com o propósito de apoiar os Estados-Membros (EM) da União Europeia (UE) e os países associados do espaço Schengen, sendo responsável por coordenar várias operações nas fronteiras externas. A operação INDALO concentra os seus esforços na parte ocidental do Mar Mediterrâneo.

A operação INDALO tem como objetivo efetuar a vigilância das fronteiras externas marítimas da UE, por forma a prevenir e detetar crimes transfronteiriços tais como:

- O tráfico de seres humanos, de estupefacientes e de armas; e
- Poluição ambiental.

Para além das principais funções atribuídas no âmbito da Agência FRONTEX, os meios facultados pelos EM estão igualmente disponíveis para prestar apoio:

- Às ações de *Search and Rescue* (SAR); e
- Às autoridades nacionais e a outras agências da UE.

### COORDENAÇÃO LUSO-ESPANHOLA

A Marinha Portuguesa colabora frequentemente com a Agência FRONTEX neste tipo de operações. No presente ano, este foi o primeiro empenhamento nacional e do NRP *Mondego*, centrado numa área do Mediterrâneo ocidental, com maior foco na zona a leste de Almería.

A patrulha teve 1 mês de duração – de 1 a 29 de junho de 2022 – havendo que garantir X horas na área de operações nesse período.

Para a execução desta missão, o navio contou com 29 elementos nacionais embarcados, entre os quais uma equipa de dois mergulhadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores N.º 2 (DMS2). A 31 de maio, aquando da primeira escala no porto de Almería, o NRP *Mondego* recebeu a bordo um elemento de ligação da *Guardia Civil* espanhola, que contribuiu para:

- O apoio às operações; e
- O contacto entre o navio e as autoridades espanholas que exercem jurisdição na área.

### RESULTADOS DA MISSÃO

Dos 35 dias de missão, 29 foram dedicados à Operação INDALO, perfazendo um total de 295 horas de patrulha na área de operações atribuída, até à largada do porto espanhol com destino à BNL.

O modelo de emprego do navio caracterizou-se pela execução de ações de patrulha e vigilância, com uma duração entre as 8 e as 34 horas de navegação, conforme o planeamento aprovado pelo ICC Madrid. A base foi sempre o porto de Almería.

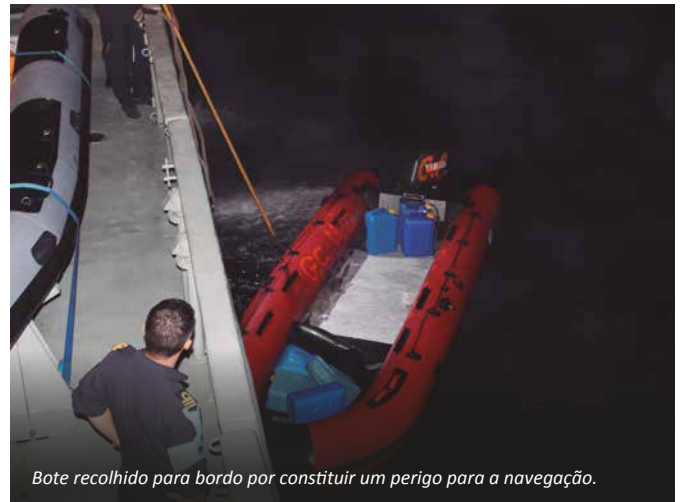
Resultados mais significativos desses 29 dias de patrulha:



Elemento da Guardia Civil embarcado.



Vigilância ativa por parte de todos os elementos da guarnição.



Bote recolhido para bordo por constituir um perigo para a navegação.

– Foram detetados dois botes com motor fora de borda e diversos jerricans de gasolina. Em ambas as situações, por serem considerados perigos à navegação foram recebidas instruções para os recolher. O primeiro bote recolhido pelo NRP *Mondego* foi, posteriormente, entregue às autoridades espanholas já no porto de Almería.

– Uma ação SAR, a pedido do ICC Madrid, relativa ao afundamento de uma embarcação de fibra com 17 pessoas a bordo. Para além do NRP *Mondego*, tiveram igualmente uma participação ativa nas buscas por pessoas que ainda se encontravam desaparecidas, diversos meios aéreos e marítimos que também se encontravam nas proximidades do local de afundamento.

Horas de missão	783h 05m
Horas de navegação	388h 28m
Horas de patrulha na AO	295h 05m
Horas atracado/ fundeado	404h 02m

Tempos de referência

## COMPUTO FINAL

Durante o período da missão, foram realizadas as seguintes 51 ações de treino interno, para a manutenção dos padrões de prontidão naval e integração de novos elementos a bordo: 2 exercícios BIR I de combate a incêndios; 6 MISCEX 801 (exercícios de homem ao mar); 6 exercícios de manobra da embarcação; 1 MISCEX 802 (exercício de avaria no leme); 1 operação de mergulho; 1 MAQUINEX (exercício de máquinas); 1 palestra de saúde; e 33 PILOTEX VISUAL.

Ao chegar à BNL no dia 2 de julho, o NRP *Mondego* tinha acrescentado aos seus róis 388 horas de navegação (ver quadro) e 3955 milhas náuticas percorridas.

A participação do NRP *Mondego* assegurou os compromissos assumidos por Portugal no âmbito do controlo dos fluxos de migração irregular, da gestão de fronteiras e do combate à criminalidade transfronteiriça, objetivos principais da operação INDALO 22.



Colaboração do **COMANDO DO NRP MONDEGO**



# GUERRA NO PACÍFICO

## ALM WILLIAM F. HALSEY (1882-1959)

### A LENDA

As referências elogiosas que se seguiram à morte do Almirante de Esquadra William F. Halsey contribuíram para ampliar a lenda do homem, lenda que ele e outros tinham criado durante a guerra. Para alguns, ele era o “almirante dos marinheiros”, para outros, um operacional competente cuja fórmula para vencer era tão simples quanto contundente: “Matar Japoneses, matar Japoneses e continuar a matar Japoneses”. Outros viam-no como o *Washington Post* o descreveu: “Um lobo marinho da velha escola. Conhecido desde os dias de futebol em Annapolis como 'Touro', [?]...[?], audacioso em combate e original na abordagem às táticas navais.”

Na verdade, Halsey provaria ser um líder ousado e inspirador dos homens, que, contra ventos e marés, venceram as campanhas mais difíceis da guerra com o Japão. Thomas Hughes, um dos seus biógrafos, argumenta que a sua maior contribuição para a vitória dos Aliados foi a sua ação enquanto comandante das forças conjuntas no Pacífico Sul, a partir de outubro de 1942, na campanha de Guadalcanal e no avanço para norte através do arquipélago das ilhas de Salomão.

Com efeito, em outubro de 1942, cinco meses depois de Midway, os japoneses ainda estavam na ofensiva e a campanha de Guadalcanal estava num impasse. A capacidade de controlo do Pacífico Sul oscilava entre um lado e o outro, pelo que o desfecho da guerra era incerto. Nesse momento de crise, Halsey substituiu o VALM Ghormley, moralmente abatido e antecipadamente derrotado e, em trinta dias, reverteu completamente o curso do conflito<sup>1</sup>, remetendo definitivamente os japoneses para a defensiva. Na verdade, este foi o verdadeiro ponto de viragem da guerra no Pacífico e, embora Halsey seja visto, ainda hoje, como o almirante dos porta-aviões, este período representou, sem dúvida, a sua “finest hour”.

### POR DETRÁS DA LENDA

Ainda segundo Hughes, Halsey não terá recebido o devido crédito pela sua hábil gestão das constantes disputas entre os líderes do Exército e da Marinha. Um tanto inexplicavelmente,



conseguiu estabelecer uma boa relação com o GEN MacArthur, quando, aparentemente, ninguém o tinha conseguido, ao mesmo tempo que conciliava as suas responsabilidades com os ALM Nimitz e King.

Contudo, a sua atuação enquanto comandante da 3ª Esquadra, na Batalha do Golfo de Leyte, em 1944, foi alvo de muitas críticas. De facto, o abandono da posição a norte do Golfo, caindo no engodo ao perseguir as forças de Osawa e expondo, assim, as forças anfíbias americanas ao ataque do inimigo, marcou para sempre o seu currículo de forma negativa. Halsey foi também muito criticado quando a sua força foi surpreendida, por duas vezes, por tufões<sup>2</sup>, daí resultando o afundamento de 3 contratorpedeiros, a perda de cerca de 800 homens e avarias em muitos outros navios.

O CALM William Halsey era o Comandante da força americana de porta-aviões no Pacífico (a TF16) no início de 1942. Obrigado a baixar ao hospital<sup>3</sup>, recomendou o CALM Spruance, um comandante de cruzadores, para substituí-lo no comando da TF 16 nas vésperas da Batalha de Midway. Mais tarde, nas suas memórias, Halsey diria: “Esta foi uma ocasião triste para mim, pois impediu a minha participação na Batalha de Midway, onde seria o comandante tático. Esta foi a minha maior decepção em toda a guerra.”

Apesar de todos os defeitos que muitos lhe encontraram, Halsey foi um homem com qualidades de liderança, coragem, discernimento, boa vontade e compaixão. Na avaliação que Nimitz efetuou após a campanha de Guadalcanal, disse sobre Halsey: “Profissionalmente competente e militarmente agressivo, sem ser irresponsável ou imprudente. Tem rara combinação de capacidade intelectual e audácia militar e avalia com precisão os riscos envolvidos nas operações que executa. Possui excelentes qualidades de liderança que lhe granjearam a admiração e o respeito dos seus homens.”

Halsey esteve presente, juntamente com Nimitz, na cerimónia de rendição do Japão que se realizou a bordo do USS *Missouri*, o seu navio chefe, fundeado na Baía de Tóquio. Halsey, que ascendeu ao posto de Almirante de Esquadra<sup>4</sup> em dezembro de 1945, é considerado por muitos historiadores como um dos principais responsáveis pela vitória americana no Pacífico, sendo justamente lembrado como um dos grandes almirantes de todos os tempos.



Piedade Vaz  
CFR REF

#### Notas

<sup>1</sup> Ver A BATALHA DAS ILHAS DE SANTA CRUZ na edição n.º 575 da RA (julho de 2022).

<sup>2</sup> O primeiro, quando operava no Mar das Filipinas, em dezembro de 1944; o segundo, em junho de 1945, quando operava junto à ilha de Okinawa.

<sup>3</sup> Devido a uma dermatite, que terá surgido devido à tensão provocada por um longo período de quase seis meses no mar.

<sup>4</sup> A 22 de novembro de 1945 deixou o comando da 3ª Esquadra; manteve-se no serviço ativo até abril de 1947.



# VENTILADOR NORTADA CEOV X-95



Em março de 2020, o país estava sob total efeito do inimigo vírus pandémico e a falta de ventiladores e o limitado número de camas para doentes críticos eram evidentes.

A Marinha, fazendo uso da sua capacidade de adaptação e inovação, reagiu, pois possuía o conhecimento, a tecnologia e capacidade instalada.

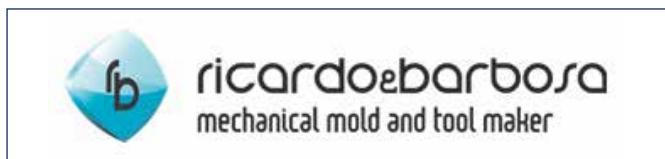
## CEOV EM AÇÃO

Perante esse cenário pandémico, a liderança do Comando Naval instou a Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados (CEOV) da Marinha, que pôs mãos à obra. Dentro em pouco a CEOV apareceu com uma prova de conceito, desenvolvido com o propósito de estabelecer todas as especificações técnicas e a definição de requisitos que um ventilador mecânico teria de ter – desde grande capacidade, completo e tecnologicamente muito competente, até um custo de produção competitivo – por forma a atingir, numa fase posterior, a certificação legal necessária.

Essa prova de conceito foi apresentada ao Ministro da Defesa, no dia 6 de maio de 2020, e aos bastonários da Ordem dos Médicos e da Ordem dos Farmacêuticos, no dia 19 de maio de 2020, aquando das suas visitas à Marinha.

## PARCEIRO R&B NO DESENVOLVIMENTO E CONSTRUÇÃO

O projeto formal do ventilador – doravante designado Nortada CEOV X-95 – foi, assim, iniciado em 17 de março de 2020, e o seu desenvolvimento assentou numa virtuosa e planeada colaboração da Marinha com parceiros do tecido industrial. As apostas em sinergias complementares e em parcerias, vieram a materializar-se através da criação de um Consórcio de colaboração formal entre o Ministério da Defesa Nacional – Marinha – e a empresa Ricardo & Barbosa, Lda. (R&B<sup>1</sup>), no qual a Marinha assumiu o papel de liderança.



Encontrado o parceiro adequado para o desenvolvimento, era necessário identificar a fonte de financiamento. Com o apoio da Divisão de Inovação do Estado-maior da Armada, o projeto foi financiado através do programa COMPETE 2020 de Apoio à I&D. O projeto Nortada CEOV X-95 contemplou um investimento elegível de 439 mil euros, correspondendo a um incentivo FEDER de cerca de 355 mil euros. Ao aprovar este projeto, o programa COMPETE 2020 evidenciava igualmente o mérito técnico do ventilador Nortada CEOV X-95, que foi pioneiro nesta área industrial, uma vez não se construíam ventiladores em Portugal.

## DESENVOLVIMENTO EM FÁBRICA

O ventilador Nortada foi inteiramente pensado, desenhado, desenvolvido e fabricado em Portugal, em apenas 18 meses, por uma equipa multidisciplinar que envolveu diferentes áreas técnicas de conhecimento (teórico e prático), nomeadamente:

- Design;
- Dimensionamento técnico geral;
- Desenho 3D/CAD<sup>2</sup>;
- Prototipagem em manufatura aditiva (impressão 3D); e
- Cálculos de dimensionamento técnico geral.

O protótipo rapidamente evoluiu para um ventilador *high end*, tecnologicamente muito avançado. Para essa otimização do desempenho, contou-se com participação de militares de unidades dos diferentes setores da Marinha, tais como: a Saúde; a área Operacional (NRP Vasco da Gama, NRP Gago Coutinho;

NRP Arpão, Corpo de Fuzileiros; a SSTI-DAGI, a ETNA, a Escola Naval e, até, a Banda da Armada (na elaboração dos sons de funcionamento e alarme do ventilador), entre muitas outras; ou seja, um projeto colaborativo e agregador.

## PROCESSO

Começou-se por efetuar diversas reuniões de trabalho em conjunto com a equipa de saúde de acompanhamento do projeto, composta por dois médicos e uma enfermeira, abordando as necessidades das unidades de cuidados intensivos (UCI) de ventiladores e suas funcionalidades, bem como estudos de viabilidade técnica para o desenvolvimento de processos inovadores de I&T<sup>3</sup> com aplicação prática na prototipagem rápida.

Esta atividade, conduzida pela CEOV, permitiu obter o conhecimento técnico e a definição dos requisitos ajustados às necessidades médicas e de acordo com as normas, rigorosas, que se aplicam a estes sistemas de ar medicalizado.

O parceiro Ricardo & Barbosa participou, ativamente, nas áreas tecnológicas:

- Fresagem subtrativa;
- Execução estrutural geral;
- Execução metalomecânica;
- Construção de peças mecânicas estruturais; e
- Execução de circuitos elétricos, com recurso a tecnologias 4.0 disponíveis em Portugal. Ou seja, entre agosto de 2020 e março de 2021, a equipa da CEOV “mudou-se” para o interior da fábrica da R&B em Gondomar, por forma a realizar a construção e montagem do novo protótipo, através da melhoria do modelo anterior em termos do *design*, de *software* de controlo (de alto e baixo nível) e da sua construção mecânica.

Havia que assegurar, não só que eram cumpridas as capacidades obrigatórias à utilização em contexto hospitalar, mas também que a futura certificação teria sucesso garantido. Para se atingir esse desiderato, havia que garantir, por exemplo, que a esterilização e os pré-ensaios normalizados aferissem o cumprimento das especificações técnicas.

## OS TESTES NA ALEMANHA (SGS MUNICH)

Tratando-se de um dispositivo médico invasivo, crítico para o tratamento do paciente que o irá utilizar, é obrigatória a realização prévia de diversos testes respeitando as melhores práticas e normas internacionais aplicáveis a este tipo de dispositivos.

O Consórcio desenvolveu todo o *benchmarking* necessário junto das entidades do Sistema Científico e Tecnológico Nacional, para se submeter à realização desses testes. Frustradas as tentativas de realizar os testes em Portugal, por incapacidade do intitucional nacional, o Consórcio procurou potenciais alternativas no mercado internacional, questão que acabou por ser dificultada devido às restrições e confinamentos em diferentes países europeus. A panóplia de testes em prol da certificação do ventilador acabou por ser adjudicada a uma entidade alemã, a SGS Munich.

Os testes e ensaios, profundamente exigentes, foram efetuados na SGS e materializaram-se:

- Na verificação de múltiplos requisitos particulares, necessários ao bom funcionamento e segurança de ventiladores pulmonares de cuidados intensivos; e
- Na verificação de requisitos específicos de segurança básica e desempenho essencial, de acordo com as normas aplicáveis a este tipo de dispositivos médicos – as normas gerais IEC 60601 e ISO 80601 e as suas normas particulares.

Resultados obtidos: a total aprovação, com elevadíssimo sucesso, de um ventilador muito completo e tecnologicamente muito competente.

## CERTIFICAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO

Para que o processo fosse mais célere, foi necessário construir três ventiladores protótipo. Dois desses equipamentos foram para a Alemanha, acompanhados por uma equipa do Consórcio; o terceiro ventilador permaneceu nas instalações da CEOV, na Base Naval de Lisboa (BNL), onde foi criada uma sala de crise ligada, remotamente, ao laboratório alemão, para acompanhamento dos testes em tempo real e para que, em caso de necessidade, fossem desenvolvidas medidas de mitigação. Dessa forma, o apoio à equipa de acompanhamento em Munique, materializada e assistida à distância a partir da BNL e da fábrica em Gondomar, era quase imediato, o que surpreendeu os engenheiros alemães.

O desenvolvimento de toda a documentação técnica, necessária para registo de todo o *know-how* transferível, possibilitou a consolidação do conhecimento e o processo de transferência tecnológica para a R&B.

O ventilador Nortada foi formalmente entregue, a 10 de dezembro de 2021, em cerimónia presidida pelo ALM CEMA, no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha, à empresa “Ricardo & Barbosa, Lda.”.

A fase seguinte, de industrialização e comercialização, passará pela aprovação do INFARMED<sup>4</sup>.

## CONCLUSÕES

Este projeto, inédito na Marinha, bem como a parceria virtuosa com a empresa R&B, a qualidade dos nossos militares e da inovação na Marinha, potenciou a indústria nacional numa área

tecnológica diferenciada e praticamente inexistente. O projeto enalteceu a tecnologia e a ciência nacionais, e demonstrou o elevado potencial das Forças Armadas para fomentar e liderar, com energia, vontade e inteligência militar, projetos inovadores.

O projeto Nortada prestigiou profundamente a Marinha e fortaleceu a ligação dos militares à indústria nacional, permitindo criar um equipamento novo que, além da liberdade e independência, por não dependermos de ninguém para o construir, trará profundos benefícios para a saúde dos portugueses e para a economia do nosso país.

Nas palavras do CALM Valentim Rodrigues, “A vontade é uma pequena coisa que faz uma grande diferença. Com a vontade da Marinha e da Ricardo & Barbosa Lda, o apoio do programa COMPETE 2020 fez uma grande diferença. Uma diferença que enaltece as Forças Armadas e a indústria nacional, e reforça a nossa liberdade pela independência que um ventilador feito em Portugal a todos confere.”



Colaboração do CEOV / CN

### Notas

<sup>1</sup> A empresa Ricardo & Barbosa é uma das maiores referências portuguesas na fabricação de peças mecanizadas, moldes e ferramentas de alta precisão para indústrias automóvel, eletrónica, energéticas, petrolíferas e de gás e aeronáutica. A sua sede nacional localiza-se na Zona Industrial das Mimosas, em São Pedro da Cova, Gondomar.

<sup>2</sup> Acrónimo anglo-saxónico de *Three-dimensional Computer-aided Design*.

<sup>3</sup> Conceito englobante da Informação (I) e da Tecnologia (T) empregues para tratar e gerir a Informação quer de todas as áreas duma organização ou sistema, ou apenas das ferramentas TI disponibilizadas numa área ou equipamento específico.

<sup>4</sup> Acrónimo nacional da Autoridade Nacional do Medicamento e Produtos de Saúde, I.P., que tem como missão regular e supervisionar os setores dos medicamentos, dispositivos médicos e produtos cosméticos e de higiene corporal, de forma a garantir a sua qualidade, eficácia e segurança.



## ESCOLA NAVAL

# EXERCÍCIO TROIA 2022

A Escola Naval, no âmbito do seu Plano Anual de Atividades, na vertente de aplicação militar-naval, realizou, de 4 a 9 de abril, o exercício de campo TROIA22 com os seus alunos. O exercício teve atividades planeadas numa área de operações compreendida entre o Ponto de Apoio Naval de Troia (PANTROIA) e o Estabelecimento Prisional de Pinheiro da Cruz (EPPC). Foi enquadrado por 70 militares, contou com a participação de 188 cadetes da Escola Naval, 2 alunos convidados da Academia da Força Aérea e 2 alunos da Escuela Naval Militar da Marinha Real de Espanha.

### ATIVIDADES EM TERRA

O exercício permitiu que os cadetes exercitassem e desenvolvessem os conhecimentos adquiridos durante as instruções de formação militar naval e educação física, e desenvolvessem competências de liderança e de trabalho em equipa, enquadrados pelo modelo de liderança funcional adotado pela Escola Naval, fundando-as na observação das atividades de planeamento, organização, execução e controlo.

Pretendeu-se ainda fortalecer as virtudes militares e os valores cívicos e humanos, principalmente o espírito de corpo, a camaradagem, a coragem física, a determinação, bem como a resistência e a resiliência dos futuros oficiais. Para o efeito, foi criado um cenário que serviu de base ao desenvolvimento das várias etapas do exercício:

- No período de 4 a 7 de abril, entre Pinheiro da Cruz e a Murta, os cadetes estiveram inseridos numa organização operacional de 3 companhias com alunos do 1º ao 4º ano.

- No dia 4 de abril, os cadetes foram projetados para a área de operações para fazerem uma progressão militar terrestre, por companhias, com prática de navegação em percurso controlado.

- Nos dias 5, 6 e 7 realizou-se tiro de armamento portátil, com espingardas automáticas G3 e MG3, na carreira de tiro do EPPC, e tarefas práticas de sobrevivência. Realizaram-se ainda, na área



de Pinheiro da Cruz, patrulhas militares, que incluíram exercícios práticos de navegação com carta militar, e tarefas práticas de liderança, para verificação das competências de liderança adquiridas nas aulas de Comportamento Organizacional. No antigo Posto de Desmagnetização, foi simulada a prestação de auxílio e remoção de um ferido em zona de difícil acesso, através de maca e linha de rappel.

- No dia 8 de abril, foram realizadas competições desportivas intercursos na Comporta, nomeadamente: torneio de orientação, futebol, voleibol, rugby, prova de 30 min a correr e tração à corda.

- Por fim, no dia 9 de abril, foi executada a tradicional marcha militar por cursos, entre PANTROIA e a praia da Comporta, num total de 14 quilómetros, com os cadetes equipados com fato de exercício completo e espingarda automática G3.

### ATIVIDADES NO RIO

No âmbito do exercício, realizaram-se as seguintes provas em meio aquático:

- Um percurso de aproximadamente 15 quilómetros (desde a praia de Murta até ao PANTROIA) em botes a remo zebro III. No percurso de remo, simulou-se a projeção de uma companhia para prestação de apoio a uma população atingida por uma catástrofe e sem acesso por via terrestre, onde foi necessário proceder à montagem de uma ponte que simulava uma infraestrutura destruída e permitiria o acesso à população.

- Natação em águas abertas no dia 8 de abril, englobada nas competições desportivas intercursos.

### CLASSIFICAÇÕES, APOIOS E MAIS VALIA

Em termos de classificação geral, o 3.º ano, curso tendo como patrono “Fernão de Magalhães”, foi o vencedor da prova da Marcha Militar e foi também o vencedor das competições desportivas





intercursos, tendo recebido ambos os prémios. A cerimónia de entrega dos prémios foi presidida pelo Comandante da Escola Naval, CALM Antunes Rodrigues.

Importa destacar, pela importância vital, o apoio de todas as unidades da Marinha e da Autoridade Marítima, que contribuíram para a realização desta atividade de formação militar naval da Escola Naval: o Corpo de Fuzileiros, através da Unidade de Meios de Desembarque, a Esquadilha de Subsuperfície – Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 2, o Centro de Medicina Naval, a Direção de Transportes e a Capitania do Porto de Setúbal. Externamente, destacou-se o apoio do Estabelecimento Prisional de Pinheiro da Cruz e do destacamento da GNR de Troia e da Comporta.

O exercício Troia 2022 representou um essencial desafio prático para a consolidação de valores e conhecimentos ministrados na Escola Naval, e foi fundamental para o reforço das capacidades de liderança, de organização militar e gestão logística, e para fortalecer o sentido de camaradagem, o espírito de corpo, a coragem física, moral e a resiliência dos futuros oficiais, para que progridam, com talento, em direção a um caminho futuro baseado nas melhores práticas, na competência e num *ethos* fundado em referenciais éticos de excelência.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**

## REGATA DA ACCADEMIA NAVALE DE ITÁLIA

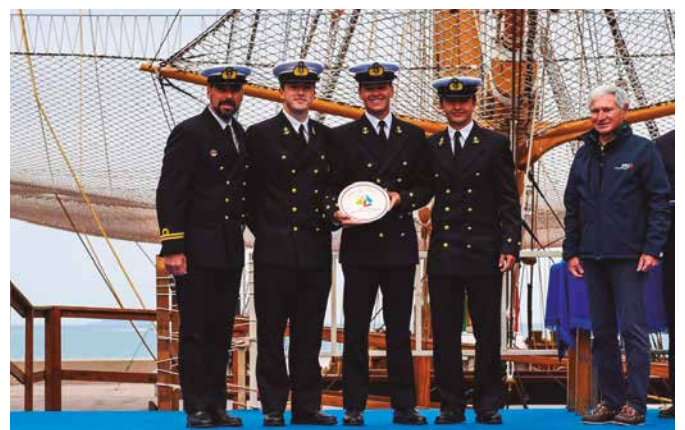
A Escola Naval (EN), a convite da Accademia Navale de Itália (AN), participou, entre 25 de abril e 1 de maio, na “International Sailing Week of the Naval Academy and the City of Livorno”, na cidade de Livorno, Itália. A comitiva da Escola Naval era constituída pelo 2TEN Matias Frazão (Chefe de Missão e treinador) e pelos cadetes atletas do 2º ano Reis Ferreira, Rodrigues Rocha e Ávila Marques.

A prova, organizada pela AN em colaboração com o *Circolo Velico Antignano*, foi disputada entre equipas de 16 países: Alemanha, Bélgica, Bulgária, China, Egipto, Eslovénia, Espanha, Holanda, Inglaterra, Itália, Marrocos, Nigéria, Paquistão, Portugal, Roménia e Sérvia.

Durante 6 dias foram realizadas 9 regatas na classe *Trident 16*, sendo as equipas constituídas por 3 elementos. A EN obteve um honroso 3º lugar, só atrás da AN, a anfitriã, e da Escuela Naval Militar de Espanha.

Durante o período da prova existiram alguns momentos de descontração que se revelaram essenciais para a troca de experiências entre equipas, assim como para o estreitar de laços de camaradagem com os alunos e os militares de outros países. Destaque para a proximidade que se criou com os elementos das equipas de Espanha, Inglaterra e Holanda.

A participação numa regata desta dimensão e altamente prestigiada, foi uma oportunidade única para os cadetes que nela participaram. Constituiu, de facto, uma experiência inolvidável para toda a comitiva que, orgulhosamente, tão bem representou a Escola Naval e a Marinha Portuguesa, fazendo jus ao lema da EN “*Talant de Bien Faire*”.



Colaboração da **ESCOLA NAVAL**



## CRUZEIRO DA PÁSCOA E VIAGEM DE INSTRUÇÃO DO 1º ANO - FASE I NRP ZARCO e NRP POLAR



Os veleiros do Agrupamento de Navios da Escola Naval (EN), o NRP *Zarco* e o NRP *Polar*, constituídos na TU 443.23.01, realizaram entre 3 de abril e 9 de maio de 2022, o Cruzeiro de Instrução da Páscoa e a primeira fase da Viagem de Instrução (VI) dos cadetes do 1º ano da EN.

A missão decorreu na costa ocidental e sul de Portugal, tendo os dois navios embarcado:

- Durante o Cruzeiro de Instrução da Páscoa (3 a 14 abril), um total de 12 cadetes de vários anos e classes da EN; e
- Na Viagem de Instrução (entre 14 de abril e 9 de maio), os 41 cadetes do 1.º de todas as classes e três oficiais do Curso de Formação de Oficiais Médicos Navais, distribuídos por três períodos distintos.

Entre 3 e 6 de abril foi efetuado o acompanhamento dos veleiros integrados na Expedição Lusitânia; tal incluiu a participação do NRP *Polar* no desfile aeronaval integrado nas Comemorações do Centenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul<sup>1</sup>, no Porto de Lisboa.

NAVIOS	PORTOS ESCALADOS	FUNDEADOUROS PRATICADOS
NRP ZARCO	Lisboa Nazaré Peniche Setúbal Cascais Troia Sesimbra Sines Portimão Faro	↓ Ponta João Arens ↓ Praia do Mato ↓ Berlengas
NRP POLAR	Lisboa Setúbal Troia Sesimbra Sines Portimão Faro	↓ Forte do Cavalo ↓ Ilha do Pessegueiro ↓ Enseada de Sagres ↓ Baleeira ↓ Praia Benagil

Nesta missão, os veleiros puderam proporcionar aos alunos da Escola Naval a oportunidade de praticar e aprofundar os conhecimentos adquiridos no decorrer dos seus cursos.

A bordo destes navios-escola, os cadetes têm ao seu dispor diversos equipamentos e sistemas, à semelhança daqueles que serão empregues no seu futuro enquanto oficiais de Marinha; tal facto serve, de forma particular, para o enriquecimento da instrução técnico-prática através da aplicação dos conhecimentos adquiridos no decorrer da sua formação.

As tarefas desempenhadas a bordo incidiram, essencialmente, nas áreas da navegação (planeamento, condução da manobra, registos, trabalho de carta, operação de equipamentos e instrumentos de navegação), da marinheira, das comunicações marítimas e, naturalmente, da navegação à vela, mas também na natural adaptação à vida no mar. Os cadetes em instrução puderam ainda praticar manobra de embarcações semirrígidas, manobras de homem ao mar, manobras de fundear e de suspender, navegação em águas restritas em períodos diurnos e noturnos, bem como as técnicas de navegação à vela.

Ao longo de um mês e seis dias de duração da missão, os navios percorreram conjuntamente mais de 1100 milhas náuticas, num total de aproximadamente 280 horas de navegação.

Estas missões constituem oportunidades fundamentais para a aplicação prática de conhecimentos em ambiente de instrução, desenvolvimento de técnicas e perícias náuticas, marinheiras e de adaptação dos cadetes da EN à vida no mar.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ZARCO E DO NRP POLAR**



Nota

<sup>1</sup> Ver artigo *CENTENÁRIO da Travessia Aérea do Atlântico Sul - CERIMÓNIA MILITAR E DESFILE AERONAVAL* na edição n.º 573 da RA.

# PREDOMÍNIO E PODER DO SIMBÓLICO

## 4. RELEVÂNCIA DO SIMBÓLICO NO QUOTIDIANO - PARTE I

«A introspeção tem os seus limites, mas não tem rivais nem substitutos. [...] Os conteúdos da mente são manipuláveis, ou seja, as representações podem ser divididas em partes e estas partes reordenadas de modo a criar representações novas. [...] A capacidade de raciocinar explicitamente requer a manipulação lógica das imagens. [...] O conteúdo de imagens das mentes tem origem, em grande medida, em três universos principais. Um desses universos está relacionado com o mundo que nos rodeia. Contém imagens dos objetos, das ações e das relações presentes no ambiente que ocupamos e que analisamos continuamente com os cinco sentidos. [...] Hoje, sabemos que temos milhões de anos de evolução, que começaram e mantiveram-se com a inteligência – mas não havia nem cérebro, nem mente, nem capacidade verbal; portanto, é muito importante afirmar que no início não foi o verbo. Trata-se de uma leitura perfeitamente aceitável, mas devemos entendê-la como uma leitura parcial, que é a sua realidade».

António Damásio,  
Neurocientista

**N**os primeiros alvares da sua longa caminhada, o *Homo sapiens* desenvolveu a faculdade de conceber ritos simbólicos como ligação ao transcendente, desde cedo intuído. Estima-se que as primeiras manifestações artísticas tenham ocorrido no paleolítico há mais de 30 000 anos, materializadas em pinturas rupestres hoje patentes em lugares como Chauvet, Altamira e Lascaux. Graças ao excedente alimentar proporcionado com a sedentarização, no neolítico os humanos passaram a consagrar mais tempo ao desenvolvimento dos rituais e diversificação das artes, em estreita simbiose com o progresso operado nos artefactos do quotidiano. Mais recentemente, há cerca de 3500 anos, o cérebro humano tornava-se capaz de codificar a linguagem em símbolos inicialmente gravados em tabuletas de argila, inaugurando, na Suméria, o “início da história”. Legitimando o vínculo metafísico, foram inúmeros os pensadores, filósofos, antropólogos, historiadores, semiólogos e neurocientistas que se debruçaram sobre a relevância do simbólico para a existência humana, aspeto que alguns temem estar a ser subvertido com o avanço tecnológico.

Na obra *Assim Falava Zaratustra*, o personagem criado por Friedrich Nietzsche (1844-1900) argumentava: «*Quereis primeiro tornar pensável tudo quanto existe; porque duvidais com justa desconfiança que tudo seja antecipadamente pensável*». Pela forma como se processa e ocorre a consciência e o próprio conhecimento, no seu insondável âmago o pensamento humano encontra-se repleto de imagens e, consequentemente, de símbolos e crenças que lhe são inerentes. Constituem, no fundo, a sua natureza mais elementar. Na atividade quotidiana, a mente cria o seu próprio universo interior por via da interpretação do que a rodeia, ato coletivo resultante da relação com o outro e tudo o que interage.

Questões intangíveis como a linguagem, o mito, a arte e a religião constituem parte integrante do universo que habitamos, sendo determinantes na mecânica dos relacionamentos e, simultaneamente, delimitadores de todos os aspetos da vivência coletiva. Sendo a realidade muito mais vasta do que os sentidos detetam e a razão consegue abarcar, a escritora Anaís





Nin (1903-1977) afirmava que «*não vemos as coisas como são, vemos as coisas como somos*». Cada indivíduo vive, assim, no seu próprio universo interior, inteiramente demarcado por imagens e simbolismos mentais exclusivos. De acordo com o neurocientista brasileiro Miguel Nicolelis, «*o cérebro humano esculpe para cada um de nós um sentido de identidade e uma descrição do universo em redor centrada no cérebro*», utilizando «*a chegada de novos sinais que descrevem o mundo em redor para atualizar em permanência o seu modelo de realidade interno*».

Numa época marcada pelo *voyeurismo*, o domínio quase ditatorial da imagem parece atestar a decadência da palavra e do símbolo. À medida que a imagem e o ruído se afirmam e ganham preponderância, a presença da palavra escrita e do simbólico definham. Por conseguinte, a mundividência individual afigura-se hoje mais afunilada e limitada, receando-se ver confirmada a tese de Ludwig Wittgenstein (1889-1951), «*os limites da minha linguagem são os limites do meu mundo*». Muito embora pareça contrariar a *praxis* e a própria evolução, a verdade é que o mundo e a vivência em sociedade são crescentemente formatados, menos diversificados e, por conseguinte, mais limitados também, sendo em larga escala mimetizados e, por vezes, autofágicos. Copiam-se e retroalimentam-se, excluindo, sem pejo, tudo o que não se enquadra nem contribui para encorpar a corrente dominante, vulgo *mainstream*.

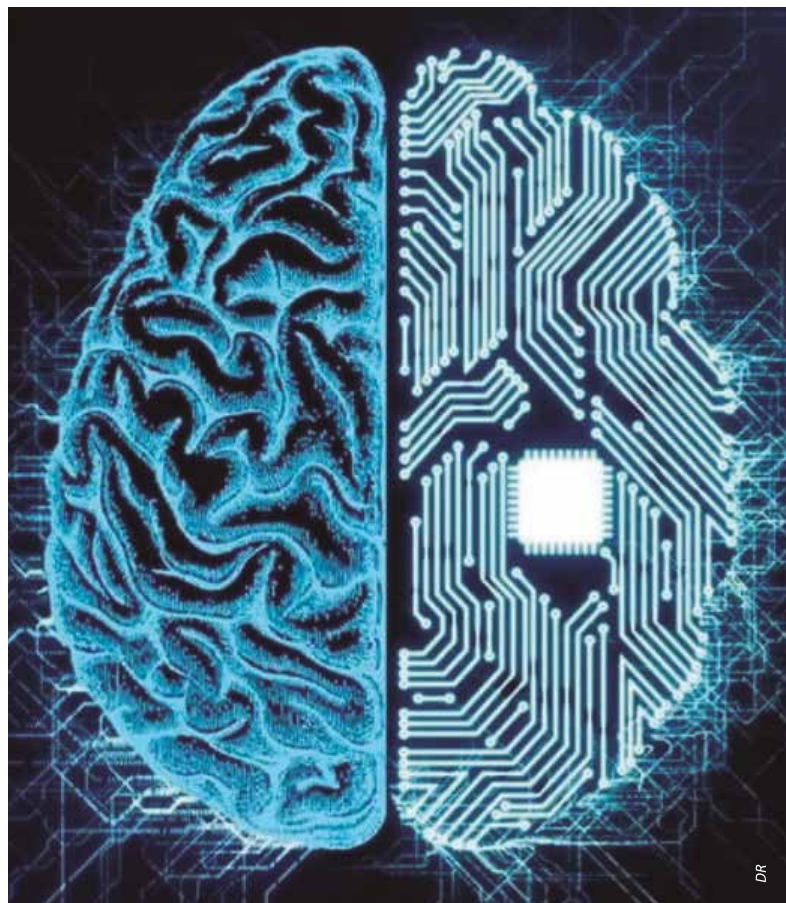
Se para Noam Chomsky o mais importante na linguagem é o que não é dito, importa sublinhar que a afirmação só é verdadeira se pudermos observar os silêncios, a entoação e os trejeitos do orador para “ler nas entrelinhas”, única maneira de assimilar os elementos implícitos veiculados na mensagem. Um pouco como sucede na música, onde os silêncios entre as diferentes notas musicais e o tempo transmitem a harmonia e os sentimentos que perpassaram no imaginário e inspiração do compositor.

Não obstante as grandes marcas serem particularmente ciosas dos respetivos símbolos e logotipos, promovendo o culto da imagem de marca ou *griffe*, a volatilidade da simbologia nas sociedades contemporâneas parece ser, cada vez mais, a regra. Muito embora sejam os sentimentos mais arreigados

e genuínos que fomentam as predileções, justificando a opção por determinado produto ou marca, a disseminação das tendências e modas está hoje associada a processos simbolicamente “mais virulentos”, ditados pela complexidade e prepotência dos algoritmos. Para o filósofo sul-coreano Byung-Chul Han, ao mundo atual falta muito o simbólico: «*Dados e informação carecem de força simbólica. Logo não permitem nenhum reconhecimento. No vazio simbólico, as imagens e as metáforas geradoras de sentido e fundadoras de comunidade que dão estabilidade à vida perdem-se. A experiência da duração diminui. E a contingência aumenta radicalmente*». Na ansiosa e desenfreada busca de identidade e sentimento de pertença, em grande medida fomentado pelo que é vertiginosamente veiculado através das redes sociais, prevalece o efêmero. Fogo-fátuo, dir-se-ia noutro contexto.

## DEGENERESCÊNCIA DO SIMBÓLICO

Com o advento da fotografia, fenómeno aprofundado pelo cinema e pela televisão, e agora com a *internet* e a utilização massificada das redes sociais, a imagem parece estar a tornar-se o veículo quase exclusivo para definir e interpretar a realidade, desprezando as demais aptidões do cérebro humano que, paulatinamente, tenderão a definir. Acresce que a realidade aumentada, a *internet das coisas* (IoT), a inteligência artificial e, dentro em breve, a ubiquidade da *world wide web*, irão, certamente, exponenciar o fenómeno. Concomitantemente, a expressão cartesiana *cogito, ergo sum*, parece estar a dar lugar ao “posto, logo existo”, na exata medida em que no mundo virtual das redes sociais, a vida e as imagens são editadas, partilhadas, comentadas e reeditadas *ad nauseam*. Neste frenesim, é potenciado o simbolismo da vida idílica e do corpo modelar,





despontando, com isso, efeitos miméticos de consequências não antecipáveis. No *ciberbullying* da positividade, sendo quase tudo *fake* o elevado nível de frustração é cada vez mais real. É o resultado mais visível do pleito real *versus* virtual, onde o parecer e o dissimular prevalecem em prejuízo do genuíno e do ser, pelo que “à mulher de César basta (agora) parecer honesta”.

Conforme se vai antevendo pelo reforço do politicamente correto, dentro de poucos anos pode tornar-se inaceitável destrinçar real e virtual, assim como bem e mal, verdade e mentira, verdadeiro e falso, e demais maniqueísmos que os seres humanos desenvolveram para ordenar o contexto social. Nesta perspetiva, não será certamente alheio o facto de nas redes sociais apenas existir o botão “gosto” (like). Permitindo tão somente optar entre a concordância plena e a mera abstenção, eufemisticamente é passada a ideia de que todas as opções estão em aberto. Com a dilatação da positividade, alicerçada numa certa tirania do politicamente correto, a prazo todas as narrativas poderão coexistir, enfim, *ex aequo* e com idêntica legitimidade, processo que tenderá a fragilizar o *ethos* das organizações mais hierarquizadas e menos dinâmicas, as instituições e, conseqüentemente, a vida em sociedade e a própria democracia. No pequeno ecrã, onde a cada momento o algoritmo fornece um motivo suplementar para alicerçar todo o tipo de convicções, tudo é reduzido a uma mera construção e a realidade encontra-se sitiada. Conforme apregoado pelo jornalista e escritor polaco Ryszard Kapuscinski (1932-2007), quando se descobriu que a informação era um negócio

a verdade deixou de ser importante. Ainda que noutra aceção, sentenciava o preceituado pelo filósofo austríaco Karl Popper (1902-1994): o símbolo mais transcendente que existe é a verdade.

Embora subsista alguma desconfiança relativamente ao novo paradigma, a polarização da opinião pública e a “industrialização da mentira” são cada vez mais “legítimas” no alcançar de objetivos e apogeu da realização pessoal. Paulatinamente, a realidade alternativa confere a possibilidade de tudo impugnar e, ao mesmo tempo, sustentar as mais implausíveis teorias e conspirações, aspeto que saiu reforçado na América de Trump, com o *Brexit*, na Catalunha, na Polónia, na Hungria e agora na Ucrânia, sinais que Anne Applebaum associa ao “crepúsculo da democracia”. Face aos comportamentos individuais menos previsíveis decorrentes do incremento da volatilidade, os acontecimentos imprevisíveis são hoje mais frequentes. Neste contexto, Miguel Nicoledis admite que o cérebro humano tem “literalmente um limite”, razão pela qual não consegue resolver certos paradoxos e ambiguidades.

Assim, para lidar com a realidade de forma mais eficiente, conferindo maior probabilidade de sobrevivência à espécie humana, o cérebro cria um sem número de abstrações e de crenças, com a tecnologia a facilitar o alinhamento dos que afinam por um qualquer esdrúxulo diapasão.

No seu *Admirável Mundo Novo*, Aldous Huxley (1864-1963) vaticinava, em 1932, que a tecnologia poderia ser utilizada para moldar comportamentos. Mas se o seu discípulo George Orwell (1903-1950) temia que no futuro as pessoas fossem privadas da informação, a preocupação de Huxley residia no seu excesso, receando que vivessem felizes e manipuladas num mar de irrelevâncias.

Dada a sua plasticidade, flexibilidade e dinamismo, o cérebro

humano já começou a moldar-se à lógica ditada pelo digital, verificando-se um número crescente de decisões tomadas de forma algo rígida e binária. Neste *faux pas*, releva o contrariar da natureza humana, renunciando cega e voluntariamente ao lema *sapere aude* (ouse saber), que permitiu ao *Homo sapiens* tornar-se hegemónico. Progressivamente, à medida que o novo paradigma for arregimentando seguidores, perder-se-ão, irremediavelmente, criatividade, intuição e espontaneidade, que muito provavelmente se refletirão em menor produção artística, científica e intelectual.

Contra intuitivamente, os avanços científicos e tecnológicos aparentam estar a cercar os atributos que conferiram hegemonia aos humanos, ao mesmo tempo que os “ajuda” a criar a invisível muralha orwelliana que os tornará cativos da sua deliberada opção e

vítimas *ex-machina* do rumo inaugurado pelo *Homo sapiens* há 100 mil anos. De acordo com o historiador Yuval Noah Harari, este *Homo deus* irá «no século XXI criar ficções mais poderosas e religiões mais totalitárias do que nunca. Com o auxílio da biotecnologia e dos algoritmos informáticos, estas religiões não se limitarão a controlar cada passo das nossas vidas, mas serão igualmente capazes de moldar os nossos corpos, cérebros e mentes e de criar mundos virtuais completos com os seus próprios infernos e paraísos». À semelhança do que sucede no excêntrico mundo concebido por Lewis Carroll (1832-1898) em *Alice no País das Maravilhas* e na respetiva sequela, onde impera a lógica do absurdo típica dos sonhos, a humanidade pode estar prestes a “atravessar o espelho”, mas do outro lado apenas poderá esperar o inesperado...

## SEMIÓTICA

A semiótica é o ramo do conhecimento que tem por objeto de investigação todas as linguagens verbais e não verbais, isto é, qualquer fenómeno produtor de significado em termos de comunicação através dos sentidos. Na realidade, tudo pode ser analisado a par que qualquer mente humana representa objeto real. A tirado origem na mesma surgiu a filoinício do século desenvolvimentos que lhe conferiram relevância, em particular com os trabalhos de Ferdinand de Saussure (1857-1913) e Charles Peirce (1839-1914). Com o advento do *marketing*, da *internet* e, mais recentemente, com o uso massificado das redes sociais, o estudo dos símbolos ganhou importância crucial na vida quotidiana e em todos os aspetos da comunicação, com o propósito de explorar subtilezas e ampliar perspetivas da própria realidade.



## ACADEMIA DE MARINHA

# HISTÓRIAS MARÍTIMAS DOS AÇORES

Uma das ferramentas utilizada pela Academia de Marinha no cumprimento da sua missão de divulgação do conhecimento do mar e das atividades marítimas, é a edição de obras literárias versadas, sobretudo, nessas temáticas. O vasto corpo académico da Academia tem respondido positivamente aos desafios que lhe são lançados pelo Conselho Académico e daí que a produção científica e a sua divulgação aconteçam com naturalidade e regularidade.

Assim, no passado dia 15 de fevereiro, foi lançado e apresentado o livro *Histórias Marítimas dos Açores – Batalhas e combates, piratas e corsários. Temporais, naufrágios, perdições e outras histórias marítimas*, um projeto da iniciativa pessoal do Comandante Adelino Rodrigues da Costa, um académico emérito desta Academia. O autor é detentor de um currículo notável, particularmente na área da História Marítima, à qual dedicou boa parte dos seus estudos pós-graduados, tendo a obra resultado da concretização de uma sua ideia antiga, nascida dos seus múltiplos e profundos contactos com esta região insular, à qual está ligado por razões familiares, mas também por comissões de embarque em corvetas e trabalhos hidrográficos.

O trabalho assentou, sobretudo, numa vontade de satisfação pessoal, mas também no propósito de contribuir para o conhecimento da história marítima do arquipélago dos Açores, reunindo e divulgando alguma informação que até aqui se mantinha dispersa por várias fontes. Para além do recurso a algumas obras de referência, designadamente os clássicos açoriano Gaspar Frutuoso, Diogo das Chagas e António Cordeiro, o autor recorreu às colecções da imprensa regional e aos institutos culturais locais enquanto repositórios de conhecimento da história açoriana, destacando-se a importância que os recursos disponíveis *on-line* tiveram para a criação desta obra em pleno período pandémico.

O livro foi prefaciado pelo Almirante Francisco Vidal Abreu e pos-faciado pelos académicos Professores Artur Teodoro de Matos e Vítor Gaspar Rodrigues, tendo a sua apresentação sido feita pelo próprio autor.

O livro tem 298 páginas e apresenta-se em duas Partes. A Parte I tem o título *Breve Síntese Histórico-Marítima* e contém 15 capítulos, que o autor teve o cuidado de ilustrar vividamente na sua apresentação, dando assim uma pequena amostra do conteúdo geral da obra. Esses capítulos são pontos de partida para quem quiser saber mais e aprofundar conhecimentos sobre a história regional, designadamente sobre batalhas e combates nos mares açorianos, naufrágios, perdições e outros temas marítimos, como o corso e a pirataria, a prática da baleação, a construção naval insular como resposta ao isolamento, a cartografia náutica da região ou a influência do mar na identidade cultural açoriana. Esta Parte I está valorizada com uma alargada lista de fontes e de bibliografia utilizadas pelo autor e que, naturalmente, poderão estimular nos leitores o aprofundamento de cada um dos temas tratados.

Na Parte II do livro que se intitula *Batalhas e Combates, Piratas e Corsários. Temporais, Naufrágios, Perdições e outras Histórias Marítimas*, são apresentados e relatados 71 episódios marcantes da riquíssima história marítima das ilhas açorianas. Na sua exposição, o autor seleccionou alguns exemplos referentes a todas as tipologias de episódios apresentados, deixando novamente bem patente a erudição, o conhecimento e a facilidade de exposição do autor, bem como o grande interesse da sua obra. Destacam-se as grandes batalhas navais da Vila Franca do Campo e da ilha das Flores, os assaltos corsários de Francis Drake e René Duguay-Trouin, os naufrágios da fragata *Astrée* e do paquete *Slavonia*, além dos

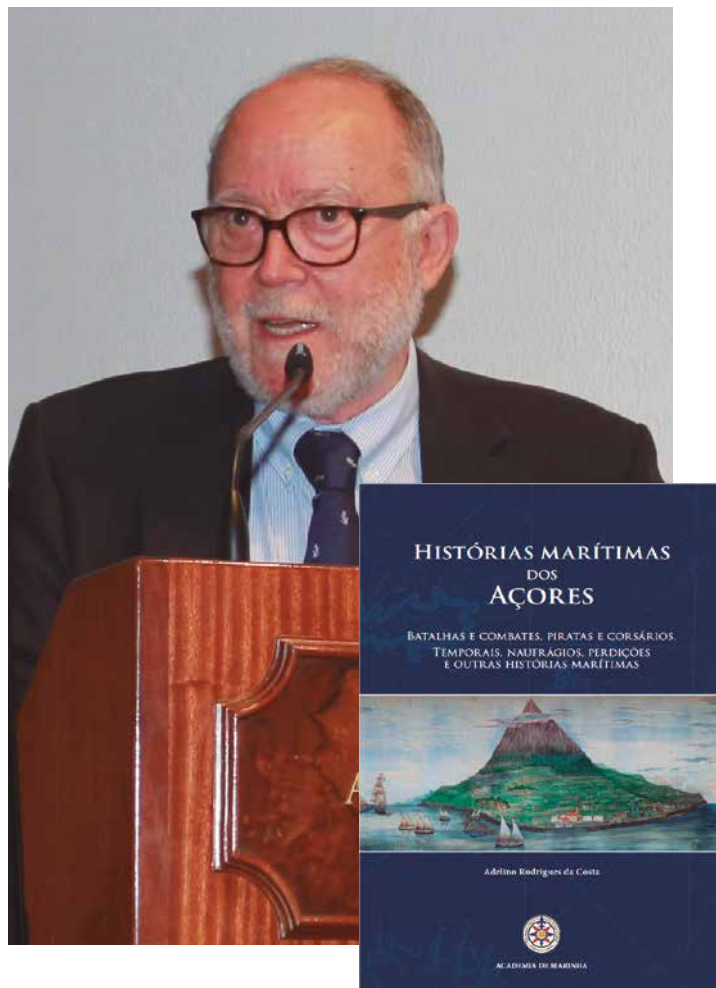
episódios navais mais marcantes das duas grandes guerras mundiais. Cada um dos episódios é narrado de maneira rigorosa, mas simples e quase coloquial, tendo associadas algumas referências bibliográficas, para orientar os leitores que desejem aprofundar o conhecimento de cada episódio.

A obra relembra a importância do arquipélago na história marítima portuguesa e afirma a influência marítima na identidade cultural açoriana, que já Sophia de Mello Breyner Andresen tão bem caracterizara no seu poema *Açores*, tendo sido com esse texto que o Comandante Rodrigues da Costa encerrou a sua apresentação:

<i>Há um intenso orgulho</i>	<i>É terra lavrada</i>	<i>É convés lavrado</i>
<i>Na palavra açor</i>	<i>Por navegadores</i>	<i>Em plena amplidão</i>
<i>E em redor das ilhas</i>	<i>E os que no mar pescam</i>	<i>É o mar que traz</i>
<i>O mar é maior</i>	<i>São agricultores</i>	<i>As ilhas na mão</i>

No final da apresentação, todos os presentes – onde se incluía mais de uma dezena de camaradas do seu *Curso Oliveira e Carmo* – podiam concordar que o lançamento deste livro cumpriu, além dos objetivos propostos pelo seu autor, a tarefa de prestar uma singela homenagem às ilhas açorianas, de Santa Maria ao Corvo, que acolhem e marcam muitos daqueles que servem e serviram a Armada, através de comissões cumpridas no arquipélago dos Açores e nos seus mares, ou de sempre bem-vindas escalas ocasionais nos seus portos.

Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**





## PRÉMIO «ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES» 2021

Como parte da sua missão de promoção e divulgação do conhecimento e dos estudos sobre o mar e as atividades marítimas, a Academia de Marinha atribui um conjunto de prémios. Um deles, atribuído todos os anos ímpares, é o Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues, destinado a distinguir os trabalhos que denotem particular mérito na pesquisa, investigação científica e o estudo da história das atividades marítimas dos Portugueses.

Este prémio é, também, uma homenagem ao seu patrono, o VALM Manoel Maria Sarmiento Rodrigues, distinguido oficial da Armada que, entre outros importantes cargos, foi o primeiro presidente da Academia de Marinha e um dos seus membros fundadores.

A 15 de março a Academia reuniu em sessão solene contando com a presença do CEMA/AMN, ALM Gouveia e Melo, e alguns familiares de Sarmiento Rodrigues. A solenidade do evento foi pano de fundo para, antes de tudo, serem publicamente reconhecidos os valiosos esforços e contributos dos Vice-Presidentes das classes para o cumprimento da missão da Academia. O Almirante CEMA impôs a Medalha de Mérito Militar – 1ª Classe ao CALM Roque Martins, responsável pela classe de Artes, Letras e Ciências, e da Medalha da Cruz Naval, 1ª Classe ao Prof. Doutor Vítor Rodrigues, responsável pela classe de História Marítima.

Seguiu-se a atribuição do prémio «Almirante Sarmiento Rodrigues 2021», atribuído à obra «Do Algarve, a Marrocos e à Índia: Francisco Barreto e a Casa de Quarteira (Séc. XV-XVI)». O autor, Professor Dr. Nuno Vila-Santa, é investigador bolseiro de pós-doutoramento do projeto RUTTER, doutorado pela FCSH-UNL e Membro Correspondente da Classe de História Marítima da Academia de Marinha.

O júri justificou a atribuição do prémio pela excelente organização, grande interesse e importância científica da obra para a historiografia portuguesa, bem como pela qualidade do seu texto, «de conteúdo denso e de problematização pertinente, com uma narrativa muito fluida que torna particularmente agradável a sua leitura». Destacado também o conjunto muito diversificado de fontes primárias (muitas delas inéditas), bem como a segurança científica da obra, «em virtude da utilização de uma metodologia muito correta, influenciada pelos mais recentes estudos prosopográficos, que utilizam técnicas da pesquisa histórica para proceder à definição de um perfil social, político e militar de figuras de relevo».

Seguiu-se a apresentação da obra pelo seu autor, dissipando quaisquer dúvidas dos presentes no Auditório da Academia sobre o seu real valor. O Professor Dr. Nuno Vila-Santa agradeceu ao júri o prémio, à Academia a honra da distinção e a recente eleição para integrar a classe de História Marítima, e à Câmara Municipal de Loulé, todo o apoio prestado ao longo do seu trabalho.

A obra, em 4 capítulos, centra-se em torno da figura de Francisco Barreto e da casa de Quarteira. No primeiro capítulo são referidas as origens da Casa de Quarteira e dos Barreto, a sua importância no contexto no Algarve e no apoio às operações militares no Norte de África.

Com a mudança de paradigma na estratégia portuguesa no Norte de África, no segundo capítulo é referida a adaptação da Casa de Quarteira a uma nova realidade: a defesa militar marítima da costa algarvia, e a ação determinante de Francisco Barreto enquanto governador do Estado Português da Índia, logrando expandir o território e efetuar reformas no aparelho do Estado.

No terceiro capítulo é analisado o percurso ascensional da carreira de Francisco Barreto: as nomeações régias; as recompensas pelos bons serviços prestados; e o cargo de Capitão-Mor da expedição ao Monomotapa, na qual viria a morrer em 1573.

Essa morte e as suas implicações (quebra na importância e influência da Casa de Quarteira, que tinha uma grande implementação territorial no Algarve) são objeto de análise no quarto capítulo da obra. A perda do cargo de vedor da Fazenda do Algarve terá estado no preâmbulo da criação do Governo-Geral do Reino do Algarve.

Antes de concluir a sua intervenção, o Professor Dr. Vila-Santa ainda destacou a importância da experiência marítima na História do Império Português, na conceção do mundo aos olhos da ciência e na circulação do conhecimento na época moderna.



CALM Luiz Roque Martins



Prof. Doutor Vítor Rodrigues

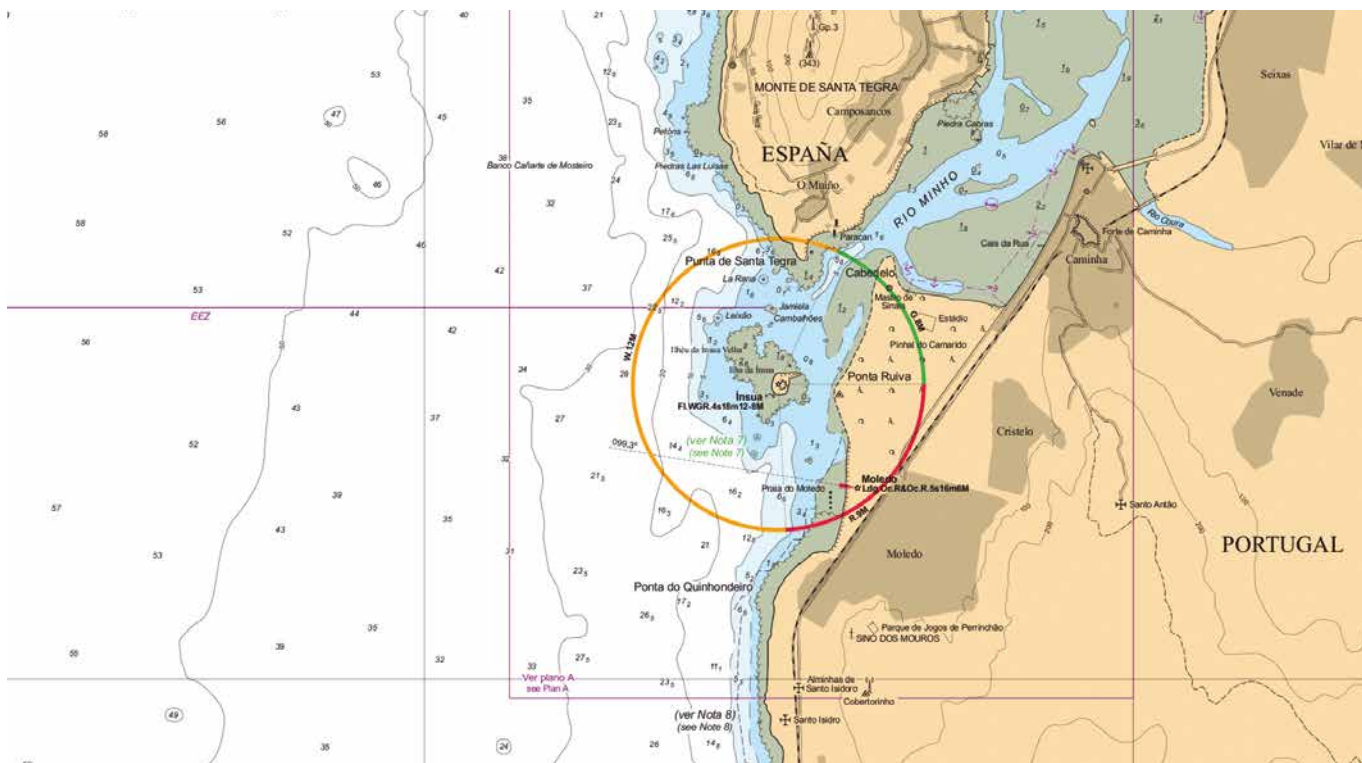


Prof. Doutor Nuno Luis de Vila-Santa Braga Campos



Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**

# NOVA CARTA NÁUTICA DO RIO MINHO



Os Institutos Hidrográficos das Marinhas de Portugal e do Reino de Espanha realizam, anualmente, uma reunião bilateral de alto nível.

Na reunião deste ano, realizada a 4 de maio, foi feito o lançamento conjunto da carta náutica do rio Minho, O evento foi presidido pelos responsáveis máximos dos dois Institutos, CALM Simões Marques e o Capitán de Navio José Daniel González-Aller Lacalle.

A produção da carta – versões portuguesa e espanhola – foi feita com base num planeamento comum e em levantamentos topo-hidrográficos realizados pelos dois Institutos (com sondador multifeixe e sondador feixe simples), com a respetiva partilha de dados, e tem como objetivo último a uniformização da representação cartográfica nas zonas de fronteira.

Do lado português, havia a necessidade de um meio melhor adequado à navegação (a 1.ª edição da carta 26409 “Caminha e Vila Praia de Âncora” datava de dezembro de 2011 e estava baseada em levantamentos hidrográficos realizados em 2006 e 2011) e que, simultaneamente, representasse toda a área jurisdição da Capitania do Porto de Caminha, até às 12MN.

A utilização de referências verticais distintas (para a redução dos valores de profundidade ao Zero Hidrográfico) em Portugal e em Espanha não permitiu que, deste trabalho conjunto, resultasse apenas uma carta única, com a chancela dos dois Institutos. Todavia, estão já em curso os trabalhos necessários para que tal possa acontecer numa futura edição.

O fólio cartográfico de cada país saiu assim enriquecido com a edição:

- Da carta nº 26409 “Aproximações à Barra do Rio Minho (Plano do Porto de Caminha)” – 2.ª Edição, abril 2022 (IH – Portugal); e
- Da carta nº 4171, antigas ES400417 “Aproches de A Guarda” e ES417 “De las Islas Cíes al río Miño” (IHM – Espanha).

O atual protocolo de cooperação entre o Instituto Hidrográfico (IHPT) e Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM) prevê a realização de levantamentos hidrográficos (LH) comuns, a definição de uma superfície de referência vertical comum, a definição comum de limites marítimos, o intercâmbio de informação e a produção cartográfica conjunta.



Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO

## ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

### VICE-CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

No dia 18 de janeiro, o VALM Coelho Cândido tomou posse como Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada (Vice-CEMA). A cerimónia, que decorreu no Salão Nobre do Ministério da Defesa Nacional, foi presidida pelo então Ministro da Defesa Nacional (MDN), Prof. Dr. João Gomes Cravinho. Na cerimónia estiveram presentes o Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional, Prof. Dr. Jorge Seguro Sanches, a Secretária de Estado de Recursos Humanos e Antigos Combatentes, Prof. Dra. Catarina Sarmiento e Castro, o CEMA, ALM Gouveia e Melo, os Vice-Chefes de Estado-Maior do Exército e da Força Aérea, dirigentes do Ministério da Defesa Nacional e oficiais gerais da Marinha.

Na sua intervenção, o MDN começou por referir os enormes desafios de modernização e adaptação que a Marinha “tem pela frente”, num contexto de fortes mudanças geoestratégicas e tecnológicas e em que o “domínio naval está a ganhar relevância”, com a segurança marítima cada vez mais afetada pela “competição entre grandes potências, as crescentes disputas navais entre países combinadas com a intensificação de ataques híbridos e irregulares no mar, desde a pirataria ao terrorismo, a outras formas de criminalidade organizada”.

Dirigindo-se ao novo Vice-CEMA, o Ministro sublinhou a confiança que lhe mereceu a nomeação do VALM Coelho Cândido, certo de que, nestas novas funções, “continuará a dar provas das elevadas qualidades profissionais e humanas que tem demonstrado até aqui”, apoiando “o poder político e o CEMGFA no sentido de garantir as condições de defender as prioridades estratégicas de Portugal no mar, muito em particular no espaço euro-atlântico” e apoiar o “reforço do papel do país como ator internacional relevante na segurança marítima”.

A terminar, expressou ao empossado “votos de sincero sucesso” nas funções de apoiar, com lealdade e competência, o Chefe do



Estado-Maior da Armada, destacando que “as novas lideranças na Marinha garantirão um papel vital de vanguarda deste Ramo”.

No final da cerimónia, os presentes cumprimentaram e parabenizaram o empossado.



Fotos: SAI/ETC Silva Parracho

#### SÍNTESE CURRICULAR

O VALM António Manuel de Carvalho Coelho Cândido nasceu a 8 de maio de 1961, e concluiu a licenciatura em Ciências Militares Navais, Curso de Marinha, na Escola Naval, no ano de 1984, tendo sido promovido ao atual posto em 6 de dezembro de 2018.

No mar, efetuou comissões embarcado no NRP *Cuanza*, NRP *Comandante Roberto Ivens*, NRP *Álvares Cabral* e NRP *Vasco da Gama*. Ainda no mar, comandou o NRP João Roby.

Em terra prestou serviço na Esquadilha de Escoltas Oceânicos, na Direção de Navios e na Capitania do Porto de Lisboa. Desempenhou, ainda, as funções de

Comandante da Zona Marítima da Madeira e demais funções cumulativas, Chefe do Departamento Marítimo do Centro, Capitão do Porto de Lisboa e Comandante Regional e Local da Polícia Marítima.

Como oficial general, desempenhou os cargos de Comandante da Zona Marítima dos Açores e Chefe do Departamento Marítimo dos Açores, em 2014, Diretor-geral do Instituto Hidrográfico, em 2015, Superintendente do Material, em 2018, Diretor-geral da Autoridade Marítima, em março de 2021.

Possui, entre outros, os Cursos Geral e Complementar Naval de Guerra, o Curso de Tática e Operações Navais, o Curso de Planeamento Civil de Emergência e o Curso de Defesa Nacional.

## ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

### DIRETOR DE PESSOAL

Presidida pelo Superintendente do Pessoal, VALM Soares Ribeiro, realizou-se no passado dia 28 de março, na sala Lusíada, nas Instalações Navais de Alcântara, a cerimónia de tomada de posse do Diretor de Pessoal, o ora promovido, COM Neves Correia. Nesta cerimónia, além dos chefes de Repartição e das chefes dos Gabinetes da Direção de Pessoal, estiveram presentes diversos oficiais gerais e oficiais superiores, bem como a maioria dos oficiais, sargentos, praças, militarizados e civis que prestam serviço na Direção de Pessoal (DP).

Após leitura da Ordem com o despacho de nomeação e o louvor concedido ao Diretor cessante, COM Salvado de Figueiredo, o empossado usou da palavra, agradecendo este novo desafio e afirmando a sua disponibilidade e dedicação para o exercício da função de Diretor de Pessoal. Sublinhou que não vivemos tempos de rotinas e que a área funcional do pessoal tem um papel fundamental, na necessidade atual de aumento dos níveis de prontidão e de resposta. Referiu ainda que o processo de alteração da estrutura superior das Forças Armadas e a criação de novas capacidades na Marinha, num contexto de grandes constrangimentos de pessoal, implicam medidas flexíveis, sentido prático, ousadia e coragem para soluções difíceis, contornando obstáculos naquilo que esteja ao nosso alcance. Finalmente exortou a guarnição da DP a trabalhar com profissionalismo e em equipa, mantendo um bom ambiente de trabalho para levar este navio a bom porto.

Na sua alocução, o VALM SP mencionou o desempenho do Diretor cessante, exposto no louvor que lhe concedeu, felicitou o novo Diretor, referindo o reconhecimento das suas qualidades e aptidões, e o seu alinhamento com as orientações superiores e principais desafios, designadamente na área do recrutamento, retenção, flexibilidade nas carreiras e permanente avaliação dos processos de gestão das pessoas.

É esta gestão das pessoas, realçou, que não pode deixar de se pautar pela credibilidade, pela preocupação e pela participação. Credível, pelo seu rigor, transparência e eficácia; preocupada com aqueles que são objeto das decisões, considerando as suas ansiedades e expectativas; e participada por indivíduos e entidades de colocação, na maior extensão possível.

Finalmente, salientou que do setor do pessoal é esperado que satisfaça as necessidades da Marinha em pessoas e que satisfaça as necessidades das pessoas da Marinha.

No final da cerimónia, os presentes cumprimentaram e felicitaram o empossado.



#### SÍNTESE CURRICULAR

O COM António José de Jesus Neves Correia nasceu em Lisboa, em 21 de dezembro de 1966 e foi promovido ao atual posto em 22 de fevereiro de 2022. É licenciado em Ciências Militares Navais e especializado em comunicações.

Como oficial subalterno esteve embarcado em diversos navios, como chefe de serviço e imediato, e exerceu funções no Centro de Instrução e Tática Naval. Como oficial superior comandou o navio reabastecedor *Bérrio*, foi chefe do Departamento Jurídico Operacional e Internacional no Estado-Maior da Armada (EMA), assessor militar do Presidente da República, Vice-chefe da Missão Militar Portuguesa junto da NATO e UE, e Chefe da Divisão de Pessoal do EMA. Exerceu funções de *Legal Advisor* no staff de exercícios.

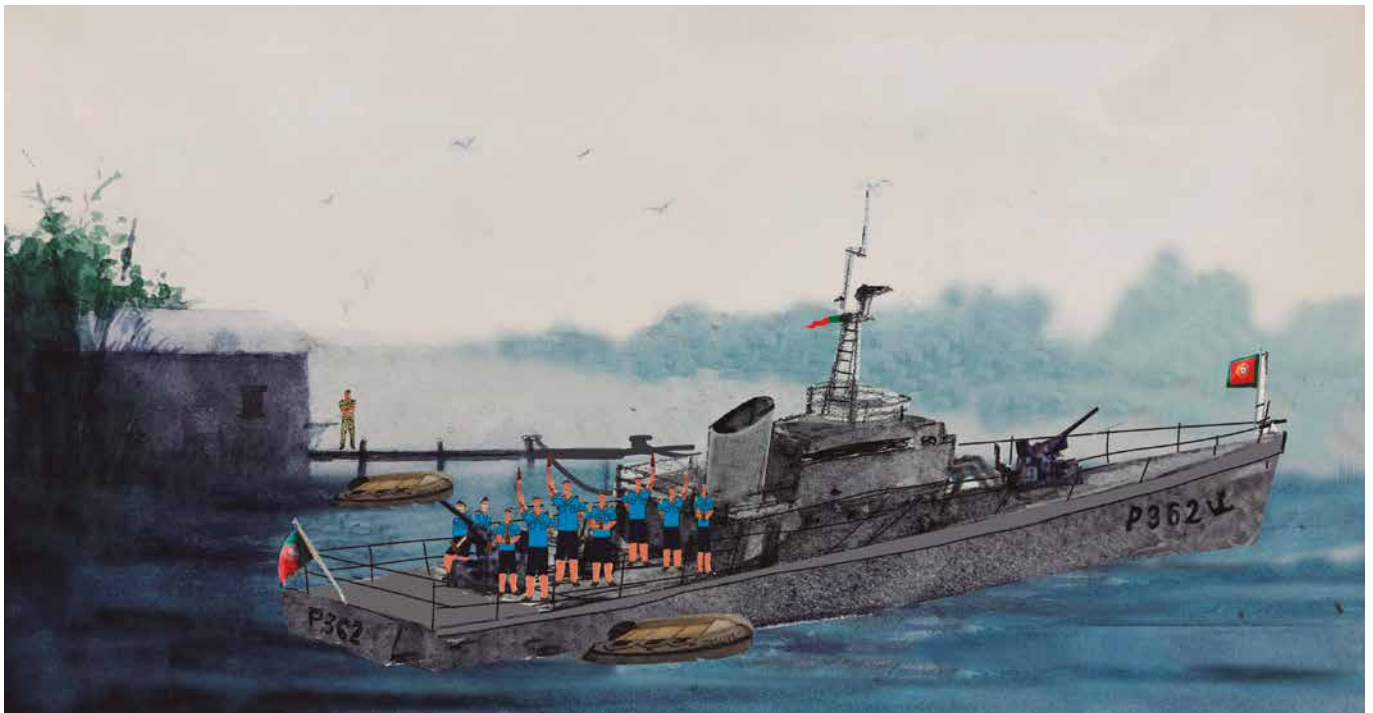
O COM Neves Correia frequentou diversos cursos nacionais e internacionais, de que se destacam o Curso de Direito da Faculdade de Direito de Lisboa, que concluiu em Outubro de 2001, o Curso Geral Naval de Guerra, no Instituto Superior Naval de Guerra em 2001, o NATO Advanced Electronic Warfare Course e o Maritime Warfare Course em Inglaterra, o Curso Especializado em Direito dos Conflitos Armados, no Instituto Internacional de Direito Humanitário em Sanremo, o Curso de Técnicas de Formação, na Escola de Tecnologia Educativa, o Curso de Feitura de Leis, no Instituto Nacional de Administração e o Curso de Promoção a Oficial General, no Instituto Universitário Militar em 2020.

Tem sido conferencista de Direito Internacional Marítimo e de Direito dos Conflitos Armados e foi vogal na Comissão de Direito Marítimo Internacional. Tem textos publicados sobre Direito do Mar, pirataria e património arqueológico subaquático.

# OS ÚLTIMOS NATAIS DA GUERRA

## I – GUINÉ 1972

Autor: ZTEN TSN-ARQ Paulo Guedes



**R**io Cacheu. Manhã da véspera de Natal de 1972. A mensagem acabada de chegar informava que SEXA o Ministro da Marinha iria visitar o Destacamento de Fuzileiros sediado na base de Ganturé. Informei o oficial imediato e disse-lhe que queria o pessoal devidamente uniformizado porque vinha aí o senhor ministro e devia querer vir também ao nosso navio.

O navio<sup>1</sup> era o NRP *Orion*, uma LFG<sup>2</sup> que tinha como missão efetuar o patrulhamento do troço do rio Cacheu entre a base dos fuzileiros de Ganturé e Binta, onde estava aquartelada uma companhia do Exército. Era a zona utilizada pelo inimigo para fazer as cambanças, nome dado às travessias dos rios, de pessoal e material para o seu santuário na impenetrável mata do Morés, a sul do Cacheu, pois era ali a distância mais curta para as bases que possuíam junto à fronteira com o Senegal.

Aquela missão atribuída às LFG's era inglória porque naquele troço o rio era bastante estreito, as cambanças eram realizadas de noite e o ruído dos motores ou apenas dos geradores, que tinham de estar sempre em funcionamento, denunciava a aproximação dos navios com bastante antecedência. Por outro lado, as clareiras da margem sul, território dominado pelo inimigo, constituíam locais privilegiados para emboscadas ou simples flagelamento das unidades navais ou dos botes dos fuzileiros, o que ocorria com bastante frequência.

Sabia-se que o senhor ministro iria chegar por volta do meio-dia e efetivamente a essa hora o helicóptero que o transportava aterrou no improvisado campo de futebol situado a cerca de 100 metros do local onde o navio estava atracado, levantando uma enorme nuvem de poeira. Mantive-me a bordo aguardando o que se seguiria e passado algum tempo veio um fuzileiro em passo de corrida dizer-me que o senhor ministro queria falar comigo.

Dirigi-me então ao seu encontro, perto do helicóptero em que tinha chegado, e de uma forma bastante simpática como era o seu costume, o senhor ministro disse-me que teria muito gosto em ir ao meu navio, mas como estava atrasado não o podia fazer, pelo que me pedia para transmitir à minha guarnição os seus votos de bom Natal. De seguida virou-se para o oficial que o acompanhava como seu ajudante-de-campo e perguntou-lhe se ainda tinha algum dinheiro na pasta que aquele transportava. Perante a sua resposta afirmativa, disse-lhe: *Então dê aí cem escudos ao senhor comandante para ele pagar umas cervejas à sua guarnição.*

Aceitei educadamente a nota de cem escudos, regresssei ao navio, mandei formar a guarnição e disse-lhes: *O senhor ministro gostava muito de vir ao nosso navio, mas foi-lhe completamente impossível. Pediu-me para vos desejar um bom Natal e que podem ir à cantina beber umas cervejas, que ele paga.*

As cervejas custavam na altura cerca de cinco escudos cada uma e a guarnição tinha aproximadamente trinta elementos. O restante foi pago por alguém...



**Luís Pereira Vale**  
CALM REF

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

### Notas

<sup>1</sup> Único navio que ali se encontrava em missão.

<sup>2</sup> Acrónimo para Lancha de Fiscalização Grande.

# GLAUCOMA

O glaucoma é uma doença oftalmológica em que existe lesão do nervo ótico, o responsável por levar a informação dos olhos até ao cérebro. Na maioria das vezes decorre de forma progressiva e infelizmente apenas metade dos doentes estão diagnosticados. Sem tratamento adequado leva à perda de visão e é atualmente um problema de saúde pública: é a 1ª causa mundial de cegueira irreversível. Em Portugal o glaucoma atinge cerca de 100 mil pessoas. A doença surge em qualquer idade, mas é 6 vezes mais frequente acima dos 60 anos. Recomenda-se rastreio em consulta médica de oftalmologia de forma periódica.

## DEFINIÇÃO

O glaucoma é uma doença dos olhos em que o nervo ótico sofre dano, repercutindo-se em perda de visão.

## CAUSAS

Aparenta estar relacionada com um desequilíbrio entre a produção e a drenagem do líquido intraocular (humor aquoso), que é produzido de forma contínua para nutrir o olho e manter o formato esférico do mesmo. Se existe um bloqueio na drenagem, ou excesso de produção, o líquido acumula-se em excesso no interior do olho. Esse aumento da pressão leva a sofrimento do nervo ótico, com destruição progressiva do mesmo. Contudo, existem casos de glaucoma com pressão intraocular normal, pelo que mais estudos terão de ser feitos nesta área para se conhecer a origem precisa da doença.

Quando a causa da obstrução/excesso produção é conhecida o glaucoma é secundário (ex: infeções ou inflamações oculares, tumores, cataratas), se não é conhecida dá-se o nome de primário.

Os fatores de risco conhecidos para desenvolver glaucoma são: idade > 35 anos, ter pressão intraocular elevada, história de trauma/cirurgia ocular prévios, haver uso prolongado de corticoides, apresentar miopia grave, diabetes mellitus, doença cardíaca, hipertensão arterial ou hipotireoidismo, e existirem antecedentes familiares de glaucoma.

## CLASSIFICAÇÃO

O líquido intraocular é produzido pelo corpo ciliar (atrás da íris, na câmara posterior) e flui para a frente do olho (câmara anterior) através da pupila. Drena pelo canal de Schlemm (entre a íris e a córnea, uma zona de "ângulo") para a corrente sanguínea. Se as vias de drenagem da zona de "ângulo" ficam visivelmente bloqueadas (o que acontece mais frequentemente se o ângulo é mais estreito do que o habitual) o glaucoma chama-se "fechado". Este bloqueio pode ocorrer subitamente (glaucoma de ângulo fechado agudo) ou paulatinamente (glaucoma de ângulo fechado crónico). Quando as vias de drenagem estão bloqueadas por partículas microscópicas que se vão acumulando gradualmente ao longo de anos, o glaucoma chama-se "aberto" porque o oftalmologista ao observar o fundo do olho não consegue ver o bloqueio – este é o tipo mais frequente de glaucoma! Se o glaucoma se deve ao aumento de pressão intraocular durante a gestação ou durante os primeiros seis meses de vida é chamado glaucoma congénito/ glaucoma primário infantil.

## SINTOMAS

O sintoma que mais de destaca é a perda da visão, de um ou de ambos os olhos, de forma irreversível. Perante um glaucoma que se desenvolve de forma gradual, o primeiro sintoma são os

escotomas (pontos pretos) no campo visual, depois começa a perder-se a visão periférica (vê-se "em túnel") e, se não houver diagnóstico e tratamento atempado, há evolução da doença com destruição total do nervo ótico, causando cegueira. Este tipo de glaucoma é também conhecido como "ladroão silencioso da visão" pois a maioria dos doentes não tem sintomas além da perda da visão. Quando existem outros sintomas estes podem ser: olhos vermelhos, lacrimejo, fotofobia (sensibilidade à luz), dor ocular e cefaleias. Se o glaucoma surge subitamente, o doente tem todos esses sintomas de forma abrupta e de tal forma intensa que habitualmente se acompanham de náuseas e vômitos.

## DIAGNÓSTICO

Para se chegar ao diagnóstico de glaucoma é importante durante a consulta de oftalmologia ser feita a colheita da história clínica completa e durante o exame objetivo ser realizada a tonometria (avalia a pressão dentro do olho - deve ser inferior a 22 mmHg), oftalmoscopia (para observar a forma e cor do nervo ótico), campimetria (avaliação dos campos visuais), gonioscopia (para determinar o ângulo entre a íris e a córnea) e paquimetria (avaliação da espessura da córnea). Podem ser necessários outros exames complementares como a tomografia de coerência ótica (OCT) ou retinografia.

## TRATAMENTO

O glaucoma agudo deve ser tratado nas primeiras 4-6 horas por risco de cegueira irreversível. É uma emergência médica. São usados vários medicamentos tópicos e sistémicos para baixar a pressão intraocular bem como é realizada cirurgia de emergência.

O glaucoma crónico, a grande maioria dos casos, não tem cura e os tratamentos pretendem reduzir a progressão da doença, obtendo estabilização da mesma. Por isso, quando mais cedo é diagnosticado, menos repercussões futuras terá o doente. Uma das formas de controlo desta doença crónica são os colírios (gotas) que normalizam a pressão intraocular e devem ser usados durante o resto da vida. Outra abordagem que por vezes é necessária é a cirurgia, com ou sem laser (ex: trabeculoplastia, iridotomia, implante de tubo de drenagem, ciclofotocoagulação). Manter consultas de oftalmologia regulares de seguimento é fundamental para se ir avaliando a eficácia dos tratamentos em uso. Não esquecer a importância de manter as doenças crónicas (ex: diabetes mellitus, hipertensão arterial) bem controladas para evitar o agravamento do glaucoma.





# QUARTO DE FOLGA

## JOQUEMOS O BRIDGE

### Problema nº 257

<b>NORTE (N)</b>			
♠	♥	♦	♣
9	8	7	A
7	7	6	9
6	4		8
	2		3

<b>ESTE (E)</b>			
♠	♥	♦	♣
8	10	9	D
5	6	8	2
4	5		
3	3		
2			

<b>OESTE (W)</b>			
♠	♥	♦	♣
D	D	D	7
V	9	V	6
	10	5	
	3	4	
2			

<b>SUL (S)</b>			
♠	♥	♦	♣
A	A	A	R
R	R	R	V
10	V	5	10
			4

### GRAU DE DIFICULDADE – DÍFICIL, MAS A 4 MÃOS FACILITA

W-E vuln. Após a abertura de E em 1♣, S dobra, W passa, N marca 1♦ à falta de melhor, E passa e S marca 4♠, recebendo a saída a 10♣. Qual deve ser o seu plano de jogo para cumprir o contrato?

### SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº257

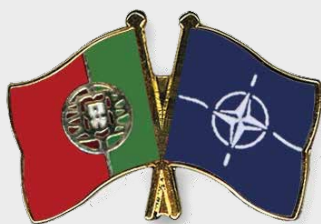
Analisando as 4 mãos verificamos que só existem 11 vazas (♠♥♦♣) não parecendo possível passar a mão para o morto para fazer a 12ª com o 9♠ que ficará bom como a queda da D à 2ª. Vejamos então como 5 vales conseguimos que a desafia de uma "ajuda forçada" para resolver esta dificuldade: pega de ♠ e bate também o R; depois joga A♥ (apesar do 10 ficado bom) e A♥V, e a seguir R e V que cobre com o ♠ para entrar no morto. Coloca agora a mão em E no 10♣ com o 8 e balda 10♣ para desbloquear o naipe (jogada chave). E reduzido o ♠ será obrigado a jogar para o 9 do morto (a tal carta chave). 10♣ para desbloquear o naipe (jogada chave). E reduzido o ♠ será obrigado a jogar para o 9 do morto (a tal carta chave). 10♣ para desbloquear o naipe (jogada chave).

Nunes Marques  
CALM AN

## GO NAVY!

### Passatempo nº 37

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



### STANAG 6001

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

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

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

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

Do you know what type of MILITARY TASKS you are expected to be able to perform (comprehend and produce) at each level? Let's find out!

### WHAT IS THE LEVEL (1,2,3,4,5) OF THE FOLLOWING MILITARY TASKS?

"Perform a representative function, for example, as a military attaché."

SOLUÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR: Level 1

Stela Magalhães Parreira  
CFR ST-ELING

## SUDOKU

### Problema nº89

#### FÁCIL

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

#### DIFÍCIL

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

### SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº89

#### FÁCIL

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

#### DIFÍCIL

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

# NOTÍCIAS PESSOAIS

## NOMEAÇÕES

• CALM Luís Pedro Pinto Proença Mendes, Chefe do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada • CMG Paulo Alexandre Rafael da Silva, Capitão do Porto de Ponta Delgada • CFR Humberto Renato da Silva Rocha, Chefe do Departamento Marítimo do Norte, de Capitão do Porto do Douro e de Capitão do Porto de Leixões.

## RESERVA

• SMOR TF Carlos Manuel Galindro Tibério • SMOR FZ Francisco António Sangão Gomes • SCH TF José Joaquim Martins Gonçalves • SCH FZ Manuel Fernando Bruno Guerreiro Silvestre • CMOR M Carlos Manuel Tavares Gomes • CMOR CM Paulo Jorge de Almeida Gonçalves • CAB Carlos Clemente Marques Simões • CAB L Manuel Joaquim da Silva Dias.

## REFORMA

• CMG SEF Carlos Alberto dos Santos Madureira • CTEN SEE Adelino de Jesus da Costa Bernardo • 1TEN STC Rui Manuel Ribeiro da Costa • SMOR C Manuel Jorge Fernandes dos Santos • SMOR CM Fernando Manuel Severino de Almeida • SCH E Arménio da Salvação Fernandes • SCH U Jorge Manuel Santos de Vasconcelos • SAJ CM Rui Miguel Paulo Morgado • SAJ M Francisco José Mateus Orelhas • SAJ M Carlos Manuel Dias da Silva Soares • SAJ H Vítor Manuel Ferreira dos Santos Botas • SAJ V Manuel Fernando Costa da Silva Freire • SAJ M Sérgio Manuel Palma do Nascimento Lobo • SAJ MQ Paulo Alexandre Serra Isidoro • SAJ FZ Carlos Humberto Bento Ferreira • SAJ FZ José António da Silva Bentes • 1SAR C Fernando Afonso Farinha Lopes

• 1SAR C Bernardo Francisco Malavado Sá • 1SAR E Alexandre José da Costa Miguel • 1SAR B Joaquim da Cunha Pereira • 1SAR FZ José Fernando Gouveia Magalhães.

## FALECIDOS


• 154943 CMG AN REF Juvenal Martins Pereira de Carvalho • 71552 CFR EMQ REF Vítor Manuel Correia de Lemos • 279851 1TEN OTS REF João dos Santos • 789461 SMOR OTS REF Joaquim Viegas Martins Calado • 275651 SMOR M REF José Rodrigues Fróis Junior • 366854 SMOR CM REF Francisco Faustino de Cintra • 463657 SAJ SE REF José Silvestre da Palma • 292869 SAJ FZ REF António Rosa Marques • 524558 SAJ M REF Matias da Pena Manso • 249250 1SAR M REF Joaquim de Assunção • 189048 1SAR CM REF Emiliano da Trindade Sena • 123578 1SAR E REF José Pedro da Costa Loureiro • 83668 2SAR DFA FZ REF João Cardoso Balau • 163869 CAB TFD REF Antero Silva Ramalho • 87264 CAB TFH REF Jorge Barbas da Costa • 76271 CAB CM REF Francisco António Branco Serrano • 32007669 GUARDA 1CL PEM APO Joaquim António Carvalhuço Piçarra • 34015259 MQ.CHEFE TMQ APO Rafael Gaspar Alcobia • 36000381 FARO.1CL REF José do Carmo Teixeira • 799862 CAB FZ REF António Domingos Damião Belchior • 140984 CAB V REF Fernando Manuel dos Santos Almeida • 404886 CAB CRO RES Pedro Jorge Rebelo Soares • CAB A REF Vítor Manuel Saraiva Val • 298418 CAB A REF José Manuel Vassalo • 447753 CAB R REF Alberto Fernandes • 834162 CAB FZ REF José de Jesus Nunes • 404182 CAB A REF Carlos Manuel Ramos Marques • 31006667 CHEFE PM QPPM APO Domingos Gil Canarias • 36008462 FAROL SUBCHEFE QPMM APO Luís Filipe Catarino Patrício • 32003462 GUARDA 1CL QPMM APO Manuel Cristovão Carronha Romão.

## ASMIR – ASSOCIAÇÃO DOS MILITARES NA RESERVA E REFORMA

No passado dia 27 de junho, o Almirante CEMA e AMN recebeu em audiência a delegação da Associação dos Militares na Reserva e Reforma (ASMIR), composta pelo Presidente da AG, TGEN Paiva Monteiro e pelo Presidente da Direção, MGEN Norberto Bernardes.

A ASMIR é uma instituição de utilidade pública cujos

principais objetivos são, sobretudo, pugnar, em ordem a uma efetiva concretização do disposto na Lei de Bases da Condição Militar e no Estatuto dos Militares das Forças Armadas, concretamente no direito à proteção da saúde, à assistência na doença e direito à vida e qualidade de vida, logo que estes sejam postos em causa.



ASSOCIAÇÃO DOS MILITARES NA RESERVA E REFORMA  
PESSOA COLETIVA COM ESTATUTO DE UTILIDADE PÚBLICA

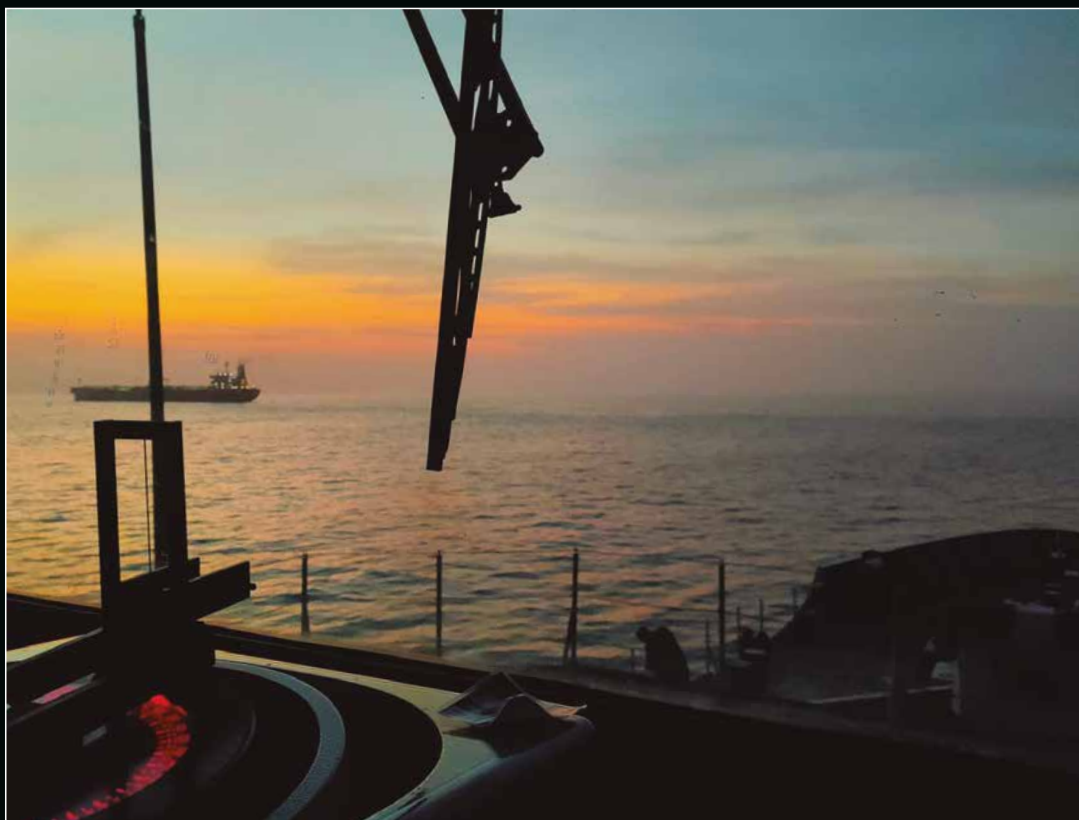
**A ASMIR**  
TEM PRESENTE A CONDIÇÃO MILITAR

NA SOLIDARIEDADE E IGUALDADE  
NOS DEVERES E DIREITOS  
NO ATIVO, RESERVA E REFORMA

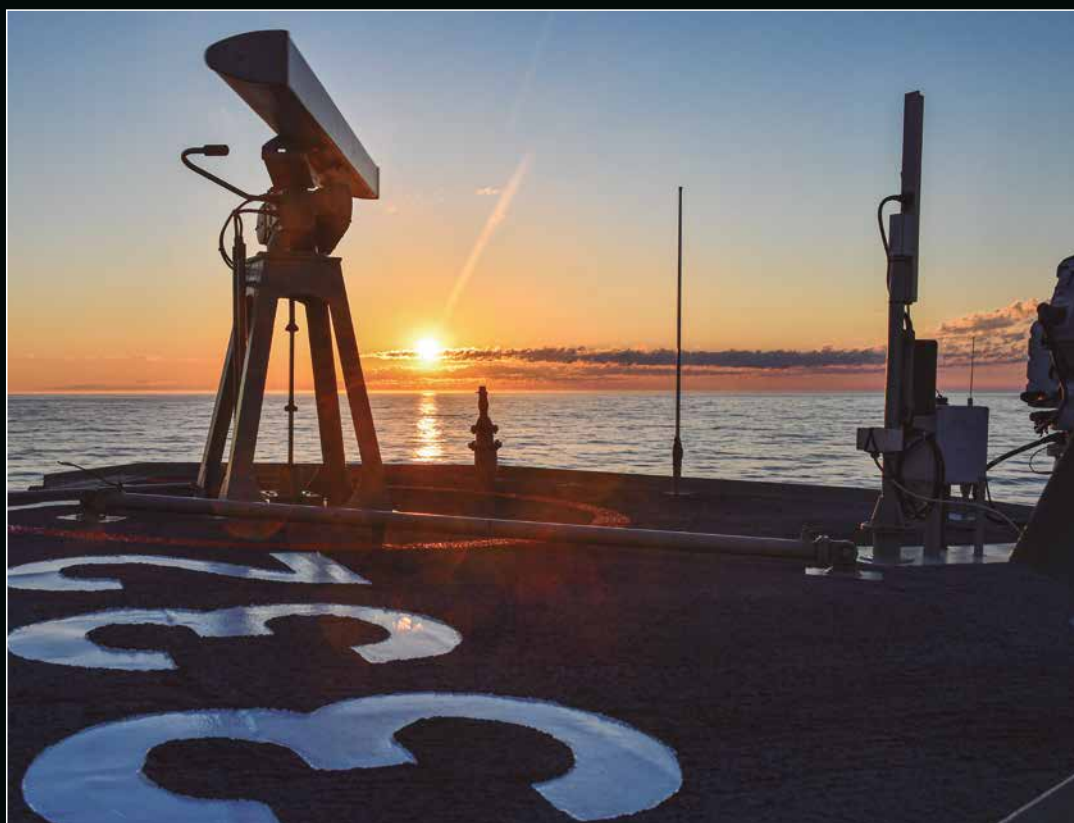
**NO ATIVO SÊ SÓCIO HONORÁRIO**

Visita-nos em <http://www.asmir.pt>

# CONCURSO DE FOTOGRAFIA



Presença no mar.  
NRP Viana do Castelo



Pôr do sol no mar Báltico.  
NRP Corte-Real

# NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

**R. Prior do Crato 38-40**

junto às Instalações Navais de Alcântara

