

Nº 586 • ANO LII
JULHO 2023 • MENSAL • € 1,50

Revista da **ARMADA**

NRP *BARTOLOMEU DIAS*

PARTICIPAÇÃO NO SNMG1 EM 2023

LAGO NIASSA
BATISMO DA
LFP MEPONDA

OS OCEANOS NO FUTURO
DE PORTUGAL

CENTRO DE ANÁLISE E OPERAÇÕES
MARÍTIMAS – NARCÓTICOS
MAOC(N)

Quarta de Vêga

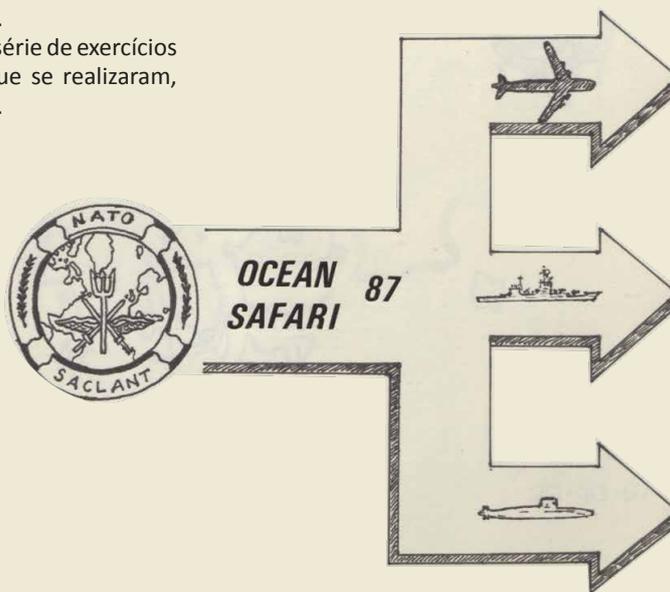
Livros de Honra

Reprodução de desenhos do “Livro de Honra” do NRP *Comandante Hermenegildo Capelo*, referente a exercícios e visitas oficiais, realizados a bordo, durante a missão da *Standing Naval Force Atlantic* (SNFL) em 1987.

EXERCÍCIO *OCEAN SAFARI 87*

Realizado em setembro de 1987.

O *Ocean Safari* fez parte de uma série de exercícios aeronavais, de âmbito NATO, que se realizaram, bienalmente, entre 1975 e 1987.



VISITA CHOD DA DINAMARCA: ADM. SVEN EGIL THIEDE

Realizada em 20 de outubro de 1987.



S. E. Thiede

Autor dos desenhos – então 1TEN EMQ Garcia Belo.

Todas as imagens desta rúbrica, dedicada ao Livro de Honra do NRP *Comandante Hermenegildo Capelo*, foram cedidas pelo Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha.

SUMÁRIO

- 02** Quarto de Vigia
- 04** Reflexões sobre Estratégia (3)
- 06** Iniciativa Mar Aberto 23.1 – Força Nacional Destacada NRP *Setúbal* e NRP *Centauro* – Parte I
- 09** Participação no SNMG1 em 2023 NRP *Bartolomeu Dias* – Parte I
- 12** Missão *Despeligue Africano* ESPS *Audaz*
- 14** Iniciativa Mar Aberto 23.2 – Força Nacional Destacada NRP *Arpão* – Parte I
- 20** Guerra no Pacífico – A batalha das Ilhas Komandorsky
- 24** Informação e Segurança (4)
- 28** Plataforma *Google Arts & Culture* Planetário de Marinha
- 29** Entregas de Comando / Tomadas de Posse
- 30** Foi assim... (08)
- 31** Saúde para todos (105)
- 32** Convívios
- 33** Quarto de Folga
- 34** Notícias Pessoais / *CALL FOR PAPERS*
- 35** Cartaz War@Sea
- CC** Marinha Portuguesa em Selos (VI)



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 586 / Ano LII
Julho 2023

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 CM Paulo Jorge Dias Matias

Desenho Gráfico
SMOR C Vítor Augusto de Jesus da Assunção

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
(Chamada para a rede fixa nacional)

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
(Chamada para a rede fixa nacional)

Tiragem média mensal:
3700 exemplares

LAGO NIASSA. BATISMO DA
LFP *MEPONDA*

16

21 OS OCEANOS NO FUTURO DE
PORTUGAL
PARTE 1CENTRO DE ANÁLISE E
OPERAÇÕES MARÍTIMAS –
NARCÓTICOS (MAOC(N))

26

**Capa**

Participação no SNMG1 em 2023
NRP *Bartolomeu Dias*
Composição gráfica SMOR C Jesus da Assunção



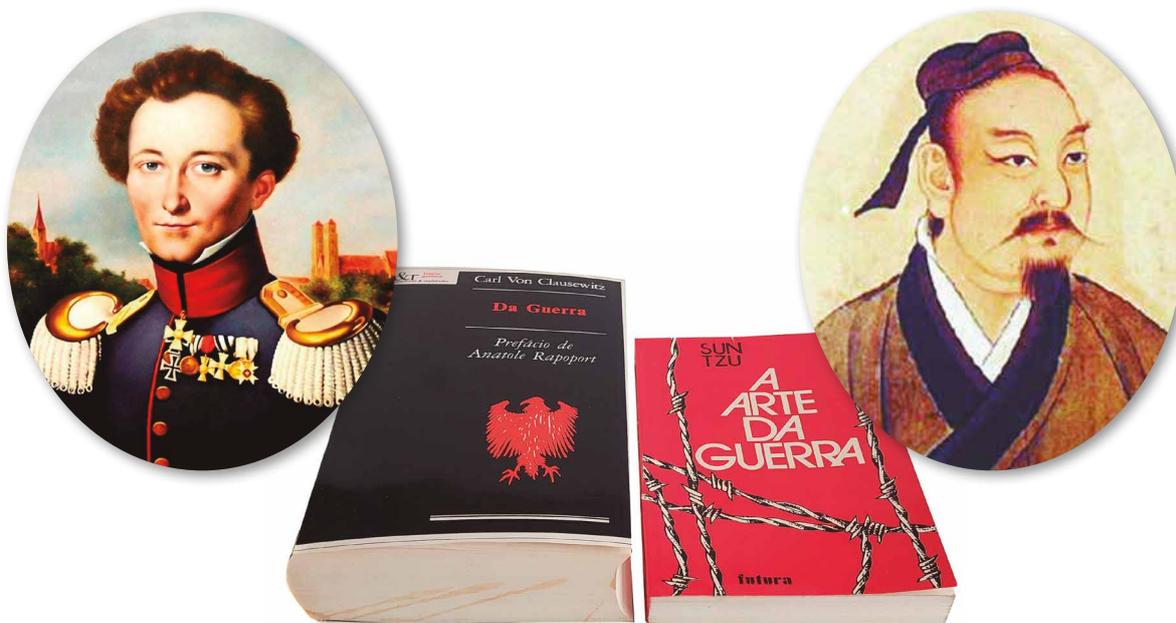
A ACTUALIDADE DAS TEORIAS DE SUN TZU E DE CLAUSEWITZ

PARTE I

Há muitas semelhanças, mas também muitas diferenças nos trabalhos de Sun Tzu (ST) (general chinês, 500 AC) e Clausewitz (C) (general prussiano, séc. XIX), dois grandes pensadores da estratégia.

Enquanto ST tinha uma escrita curta e filosófica no seu livro “Arte da Guerra”, que nunca se tornou obsoleta, C escreveu no seu livro “Da Guerra” muitos dos seus pensamentos que se mantêm actuais, mas muitos ficaram ultrapassados com a evolução da tecnologia militar e a alteração das táticas (por exemplo introdução da componente aérea).

As teorias de ST e C devem ser vistas mais como complementares entre si, e menos como contraditórias. Nesta 1ª parte serão apontadas as principais semelhanças e diferenças dos seus trabalhos. Já na Parte II, serão analisadas as consequências derivadas do esquecimento destas teorias em muitos conflitos da atualidade.



SEMELHANÇAS

A guerra deve ser combatida o mais racionalmente possível, com objectivos claros e um bom serviço de *intelligence*. Os líderes políticos devem traçar os objectivos e os líderes militares devem decidir as táticas, de forma independente (sem interferência política).

A guerra não é uma ciência, é uma arte. Assim sendo, não é possível prever ou calcular os seus resultados. Também não é possível elaborar modelos matemáticos para prever o seu desfecho.

A guerra é uma actividade política. É a continuação da política, mas de uma forma diferente. A guerra serve os interesses de um grupo político, normalmente um Estado. Isso dá, também, a justificação para a guerra:

ST – “a guerra é de importância vital para o estado – é mandatório que seja estudada”.

C – “a guerra é, meramente, a continuação da política por outros meios”; “a guerra é um acto para compelir o inimigo a fazer a nossa vontade”.

A política direcciona a estratégia:

- A política é baseada nos interesses nacionais.
- A guerra é um instrumento da política.



Tabuleiro de Go.

DIFERENÇAS

No nível de análise:

ST – atenção ao período antes da guerra – as estratégias diplomáticas são importantes (antes, durante e depois da guerra). Diplomacia e guerra são actividades contínuas e integradas.

C – a sua análise começa no ponto onde a diplomacia falhou e é tempo de iniciar guerra. Concentração na arte de iniciar a guerra. Diplomacia e guerra podem ser totalmente independentes uma da outra.

No conceito de guerra:

ST – paz e guerra são difíceis de distinguir, dado que ambas são parte do mesmo conflito.

C – paz e guerra são actividades diferentes e distinguem-se claramente.

Na vitória ideal:

ST – “o maior sucesso é ganhar sem combater. Na guerra a melhor política é tomar o Estado intacto e as suas infraestruturas intactas”; “o melhor é a vitória sem derramamento de sangue, submetendo o inimigo à nossa vontade sem lutar”.

C – “guerra total ou absoluta”. Teoricamente, o fenómeno da guerra, implicaria a aplicação contínua e progressiva de todos os recursos e forças disponíveis dos dois lados até que um oponente desistisse da contenda. No entanto, ele afirma que esse “tipo ideal” nunca acontece na prática e que a guerra será sempre limitada. O caminho mais curto para que um dos lados em conflito atinja os seus objectivos políticos é através da destruição das forças inimigas numa grande batalha decisiva. Sublinha a importância da superioridade numérica e da concentração das forças num determinado momento (princípio da concentração).

Nas perspectivas para iniciar a guerra:

ST – os meios militares e não-militares (económicos, psicológicos e diplomáticos) têm igual importância (os Estados têm à sua

disposição estes quatro instrumentos para a gestão de um conflito). **C** – ênfase nos meios militares – os outros meios não constituem uma preocupação para o líder militar.

No papel da força:

ST – a força deve ser usada de forma restrita e como último recurso. A surpresa é fundamental.

C – o uso da força é necessário e é a forma mais efectiva de atingir os objectivos políticos. Desde o início deve ser usada a força máxima disponível, para obter resultados decisivos no mais curto espaço de tempo possível.

Na *Intelligence*:

ST – a chave do sucesso na guerra. Uso da decepção muito importante.

C – tem uma importância marginal.

Na autonomia do comandante no terreno:

ST – não considera importante.

C – é muito importante e faz uma abordagem extensa. Os fatores imateriais da guerra, as possibilidades abertas aos contendores, o génio militar e as qualidades do estadista e as complexidades da natureza humana, com seus aspectos irracionais, fazem com que a guerra seja uma arte na qual a criatividade, a intuição e o talento se fazem necessários, e onde leis e princípios imutáveis não se aplicam.



Reis Madeira¹
CMG REF

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

Nota

¹ MA em Defense Studies, King's College, Londres.



Marinha

Holística, Focada, Pronta, Útil, Significativa e Tecnicamente Avançada



Junta-te a nós...



www.marinha.pt



INICIATIVA MAR ABERTO 23.1

FORÇA NACIONAL DESTACADA (INCLUINDO NRP *SETÚBAL* E NRP *CENTAURO*)

PARTE I

Por deliberação do Conselho Superior de Defesa Nacional, foi decidida a participação na Iniciativa MAR ABERTO 23.1 e, cumulativamente, nas Presenças Marítimas Coordenadas, com o empenhamento de um Navio Patrulha Oceânico (NPO), com uma força de fuzileiros embarcada, por um período de até 5 meses.

Foi assim que uma Força Nacional Destacada (FND), composta pelo Grupo de Tarefa 477.60 (TG 477.60), largou no dia 15 de abril da Base Naval de Lisboa (BNL).

CONTEXTO

A Iniciativa MAR ABERTO (IMA) surge em 2008, no quadro das orientações de Política Externa e de Defesa, face à insegurança marítima verificada no Golfo da Guiné (GdG). Desde então, a Marinha tem empenhado, de forma continuada, os seus meios navais e forças de fuzileiros em ações de Cooperação no Domínio da Defesa (CDD), no apoio ao desenvolvimento de uma cultura e capacidades de segurança marítima nos Estados da África Ocidental.

A presença militar nacional nos espaços Atlântico e dos Estados-membros da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) que lhe são contíguos, insere-se no apoio à ação externa do Estado no setor da Defesa, afirmando Portugal como coprodutor de segurança internacional. Em concreto, o empenhamento no âmbito da IMA materializa as prioridades e orientações, segundo as quais Portugal se deve afirmar como um ator de relevo para a segurança internacional no espaço Euro-atlântico, identificando oportunidades para o estabelecimento de sinergias no âmbito da CDD com os Estados do GdG.

Também desde o primeiro momento em que, em sede da União Europeia (UE), foi idealizado e posto em prática o conceito das Presenças Marítimas Coordenadas (PMC), inicialmente apenas como projeto piloto, que Portugal tem empenhado meios das suas Forças Armadas, sob o comando e controlo nacionais, com o objetivo de concretizar um maior compromisso europeu na promoção da segurança marítima. Em 2022, reconhecendo o valor desta iniciativa, a UE prolongou a implementação do conceito das PMC no GdG até 2024.

CONSTITUIÇÃO E MISSÃO DA FND

À partida, a Força integrava: dois navios, o NRP *Setúbal* e o NRP *Centauro*; uma secção de projeção de força (fuzileiros); uma equipa de segurança constituída por militares do Pelotão de Abordagem (também fuzileiros); uma equipa de mergulhadores; e uma equipa médica que incluía um médico naval.

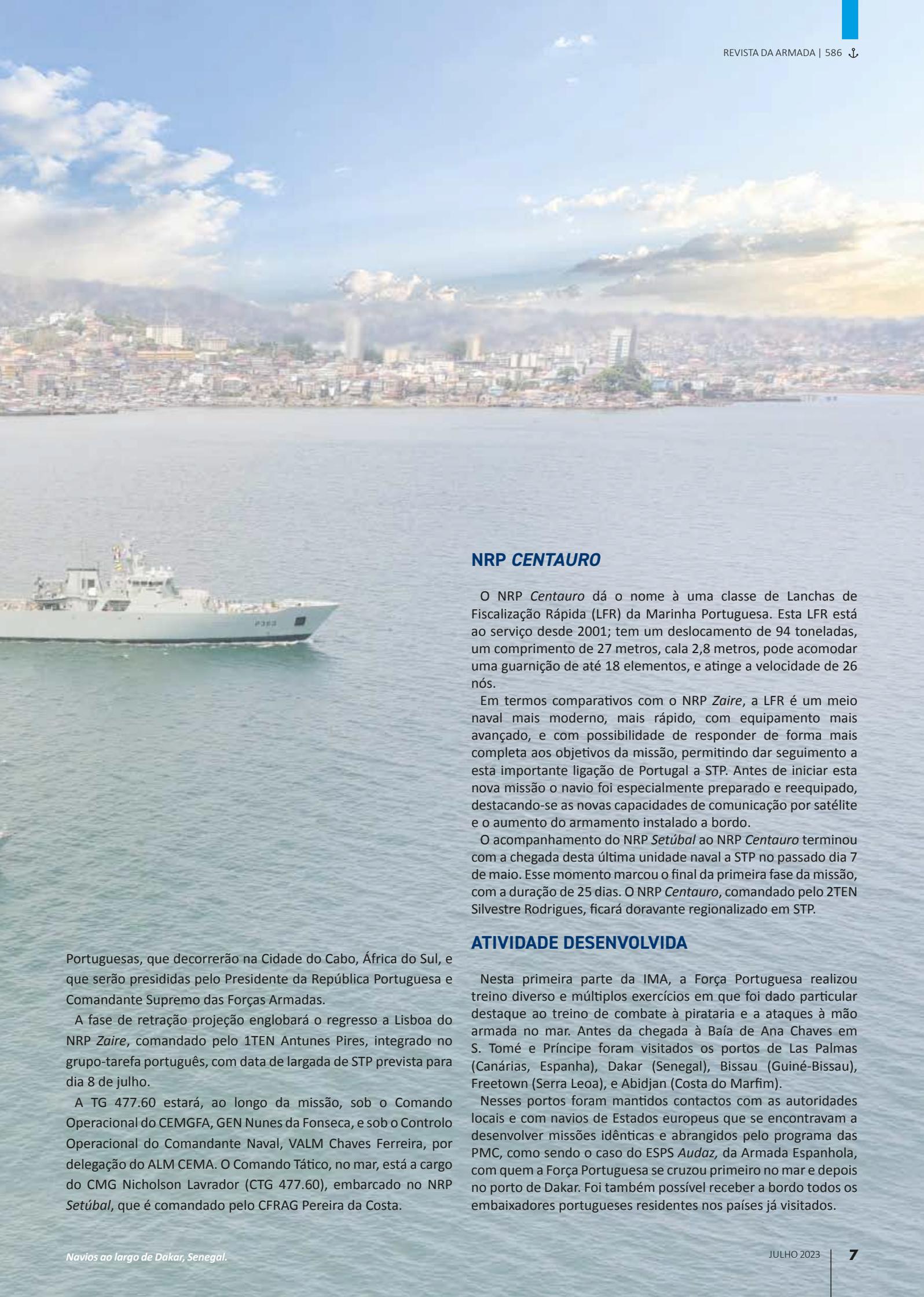
Ao longo da missão, que durará mais de 4 meses, esta Força

Portuguesa marcará presença em 14 países e visitará 20 portos diferentes. Grosso modo, esta IMA comporta três fases principais:

- A de projeção;
- A de presença naval (geral e VIP); e
- A de retração.

A fase de projeção engloba a rendição do navio patrulha *Zaire*, que se encontra empenhado em águas de São Tomé e Príncipe (STP) desde janeiro de 2018. Ao fim de mais de cinco anos de partilha e cooperação intensa com o Governo e as Forças Armadas de STP, o NRP *Zaire* vai ser rendido pelo NRP *Centauro* na missão de capacitação da Guarda-costeira de STP em que esteve envolvido.

Na fase de presença naval, que engloba um sem número de interações nos portos visitados, destaca-se a participação nas Comemorações do Dia de Portugal e das Comunidades



NRP CENTAURO

O NRP *Centauro* dá o nome à uma classe de Lanchas de Fiscalização Rápida (LFR) da Marinha Portuguesa. Esta LFR está ao serviço desde 2001; tem um deslocamento de 94 toneladas, um comprimento de 27 metros, cala 2,8 metros, pode acomodar uma guarnição de até 18 elementos, e atinge a velocidade de 26 nós.

Em termos comparativos com o NRP *Zaire*, a LFR é um meio naval mais moderno, mais rápido, com equipamento mais avançado, e com possibilidade de responder de forma mais completa aos objetivos da missão, permitindo dar seguimento a esta importante ligação de Portugal a STP. Antes de iniciar esta nova missão o navio foi especialmente preparado e reequipado, destacando-se as novas capacidades de comunicação por satélite e o aumento do armamento instalado a bordo.

O acompanhamento do NRP *Setúbal* ao NRP *Centauro* terminou com a chegada desta última unidade naval a STP no passado dia 7 de maio. Esse momento marcou o final da primeira fase da missão, com a duração de 25 dias. O NRP *Centauro*, comandado pelo 2TEN Silvestre Rodrigues, ficará doravante regionalizado em STP.

ATIVIDADE DESENVOLVIDA

Nesta primeira parte da IMA, a Força Portuguesa realizou treino diverso e múltiplos exercícios em que foi dado particular destaque ao treino de combate à pirataria e a ataques à mão armada no mar. Antes da chegada à Baía de Ana Chaves em S. Tomé e Príncipe foram visitados os portos de Las Palmas (Canárias, Espanha), Dakar (Senegal), Bissau (Guiné-Bissau), Freetown (Serra Leoa), e Abidjan (Costa do Marfim).

Nesses portos foram mantidos contactos com as autoridades locais e com navios de Estados europeus que se encontravam a desenvolver missões idênticas e abrangidos pelo programa das PMC, como sendo o caso do ESPS *Audaz*, da Armada Espanhola, com quem a Força Portuguesa se cruzou primeiro no mar e depois no porto de Dakar. Foi também possível receber a bordo todos os embaixadores portugueses residentes nos países já visitados.

Portuguesas, que decorrerão na Cidade do Cabo, África do Sul, e que serão presididas pelo Presidente da República Portuguesa e Comandante Supremo das Forças Armadas.

A fase de retração projeção englobará o regresso a Lisboa do NRP *Zaire*, comandado pelo 1TEN Antunes Pires, integrado no grupo-tarefa português, com data de largada de STP prevista para dia 8 de julho.

A TG 477.60 estará, ao longo da missão, sob o Comando Operacional do CEMGFA, GEN Nunes da Fonseca, e sob o Controlo Operacional do Comandante Naval, VALM Chaves Ferreira, por delegação do ALM CEMA. O Comando Tático, no mar, está a cargo do CMG Nicholson Lavrador (CTG 477.60), embarcado no NRP *Setúbal*, que é comandado pelo CFRAG Pereira da Costa.

Já com o NRP *Centauro* a operar a partir do arquipélago santomense, foi recebido a bordo do NRP *Setúbal* o Ministro da Defesa e Administração Interna de STP, Prof. Dr. Jorge Amado. A recebê-lo, para além do Comandante da TG 477.60 (CTG), encontrava-se o Comandante Naval, VALM Chaves Ferreira. Foram detalhadamente explicadas as mais valias da rendição que irá ser operada, no que concerne a meios navais.

RUMO A ANGOLA

Continuando a navegação pelo GdG, o NRP *Setúbal* aprofundou a viagem para Angola, levando a bordo o VALM Chaves Ferreira. O Comandante Naval desembarcou a 14 de maio, no porto de Luanda.

Tal como atrás referido, a IMA integra fuzileiros; essa pequena força, composta por 11 militares, está vocacionada para uma assessoria temporária, no âmbito da CDD, com fuzileiros angolanos, na respetiva Escola de Fuzileiros, localizada no Ambriz (cerca de 185 quilómetros a norte da capital, Luanda).

Essa ação decorrerá durante cerca de cinco semanas (entre 11 de maio e 19 de junho) e permitirá a passagem de informação e experiência ao corpo angolano congénere, nomeadamente em matérias relevantes para apontamento de forças de fuzileiros como sendo: o combate em áreas edificadas; topografia; sobrevivência; socorrismo em combate; liderança; manobras de contacto; e operação de sistemas aéreos não tripulados. Estas valências representam uma mais-valia da maior relevância para a eficácia deste tipo de forças.

CONCLUSÃO

Ao longo de mais de quatro meses esta FND garantirá a presença de Portugal nos espaços Atlântico e da CPLP, contribuindo para a segurança marítima no GdG, mormente no que concerne à repressão do fenómeno da pirataria marítima e assalto à mão armada no mar.

Também desenvolverá atividades de caráter diplomático e de cooperação, entre Portugal e os Estados visitados, em apoio à Política Externa e de Defesa Nacional. Promoverá, ainda, a realização de atividades no âmbito da CDD, enquadradas nos respetivos programas-quadro, nomeadamente em apoio às Marinhas de Angola, Moçambique e Guiné-Bissau, e Guardas-costeiras de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, coordenando o planeamento dessas atividades com a Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPND).

A IMA 23.1 divulgará Portugal, as Forças Armadas e a Marinha nos 14 países e 20 portos diferentes que serão visitados. São ainda objetivos da missão apoiar o projeto SWAIMS (*Support to West Africa Integrated Maritime Security*), e divulgar o Centro do Atlântico (*Atlantic Centre*).

A FND deverá chegar à BNL no dia 19 de agosto.



NRP *Centauro* no porto de Dakar, Senegal.



Apresentação ao Ministro da Defesa e Administração Interna de STP Prof. Dr. Jorge Amado a bordo do NRP *Setúbal*.



Treino de tiro - NRP *Setúbal*.



NRP *Setúbal* cruza a linha do Equador.



Colaboração do CTG, CMG NICHOLSON LAVRADOR

PORTOS	LISBOA BNL	LAS PALMAS (ESPANHA)	DAKAR (SENEGAL)	BISSAU (GUINÉ)	FREETOWN (SERRA LEOA)	ABIDJÁ (COSTA DO MARFIM)	BAÍA ANA CHAVES (SÃO TOMÉ)	AMBRIZ (ANGOLA)
CHEGADA	----	17 ABR	22 ABR	25 ABR	28 ABR	02 MAI	07 MAI	11 MAI
LARGADA	15 ABR	19 ABR	24 ABR	26 ABR	29 ABR	05 MAI	09 MAI	11 MAI

PARTICIPAÇÃO NO SNMG1 EM 2023

NRP *BARTOLOMEU DIAS*

PARTE I



A fragata *Bartolomeu Dias* encontra-se atualmente em missão, integrada no Standing NATO Maritime Group One (SNMG1). Esta integração decorre desde 26 de fevereiro e prolongar-se-á até 25 de junho.

PRIMEIRA DERROTA



Na hora da despedida, no último domingo de fevereiro, sob um sol que teimava brilhar e uma chuva miúda, a guarnição contou com o apoio inexcelsível das suas famílias e a presença da Ministra da Defesa Nacional, do Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, do Almirante Comandante Naval e do Comandante da Esquadilha de Navios de Superfície.

O navio largou da Base Naval de Lisboa (BNL), seguiu Tejo abaixo e, já com a barra de Lisboa no horizonte, ajustou o rumo e a velocidade, governando em direção ao Mar da Noruega.

Neste primeiro trânsito ficou bem patente o entusiasmo geral dos militares da *Bartolomeu Dias*, ora por assumirem a responsabilidade de cumprir Portugal no mar, ora por integrarem o SNMG1, pela primeira vez na história da fragata.

A bordo seguiam 168 militares – a guarnição habitual, uma equipa treinada, reforçada por um pelotão de abordagem, uma equipa de mergulhadores sapadores e uma equipa de operadores de Sistemas Aéreos não Tripulados.

Num navio modernizado, todos se mostravam prontos e determinados para cumprir com as ordens e instruções recebidas.

SNMG 1

O SNMG1 é uma das quatro forças permanentes da NATO que atuam no domínio marítimo, com uma elevada prontidão para conduzir operações militares num largo espetro de cenários, contribuindo em permanência para a segurança da Aliança Atlântica e o seu esforço contínuo de dissuasão e defesa coletiva.

Na Noruega, após a chegada ao fiorde Sognefjorden, o *Bartolomeu Dias* recebeu a visita do CTG 441.01, o CALM Thorsten Marx, da Marinha Alemã, que se encontra embarcado na fragata FGS *Mecklenburg-Vorpommern*, juntamente com o seu *staff* internacional.

A força naval era, até então, constituída por quatro fragatas – a alemã, o ESPS *Álvaro de Bazán* (Espanha), o ORP *General Tadeusz Kosciuszko* (Polónia) e o HMDS *Niels Juel*. (Dinamarca). Com o navio português, a força contabilizava cerca de 900 marinheiros.

Na sua visita ao *Bartolomeu Dias*, o Almirante Marx aproveitou para conhecer as capacidades do navio e os seus militares, dirigindo-lhes palavras de boas-vindas e de enquadramento sobre a missão da força naval. Nessa intervenção, o Almirante Marx referiu os desafios *únicos* que a Europa atravessa e, neste contexto, a importância do SNMG1 na condução da operação BRILLIANT SHIELD, no Atlântico Norte e no mar Báltico.

Decorrente do atual quadro geopolítico, marcado pela guerra entre a Rússia e a Ucrânia e pela tensão fraturante entre o eixo transatlântico e a Rússia, o Almirante relevou o quão crítica é a segurança das linhas de comunicação marítimas no Atlântico Norte, em particular nas zonas de confluência existentes no Mar da Noruega, Mar do Norte e Mar Báltico, e a vigilância das infraestruturas críticas, como é o caso das plataformas *offshore* de gás e petróleo, tarefas que se enquadram na operação BRILLIANT SHIELD.

Acrescentou, também, que a presença de uma força naval, constituída por diversos navios combatentes, com elevada prontidão e interoperabilidade, capacidade de vigilância, comando e controlo e projeção de poder, era a prova cabal da solidariedade da Aliança Atlântica em assegurar a dissuasão e defesa coletiva. Antes de terminar, referiu a importância do treino, o **cimento** de uma força naval. Para vencer era necessário treino. Muito treino!

E oportunidades para treino não faltariam. A começar pelos grandes exercícios, JOINT WARRIOR, DYNAMIC FRONT, DYNAMIC MONGOOSE, FORMIDABLE SHIELD e BALTOPS, passando pelos exercícios de oportunidade com diversas Marinhas, tais como a Alemã, a Polaca, a Norte-Americana, a Sueca e a Finlandesa.

JOINT WARRIOR

Terminada a visita no *Bartolomeu Dias*, sob um céu azul-claro e os fiordes carregados de neve, servindo de anfiteatro no horizonte, a força naval dirigiu-se em formatura para a área do seu primeiro exercício, o JOINT WARRIOR, governando para norte mais de 700 milhas. Neste trânsito, já sob condições meteorológicas muito adversas, habituais no Mar da Noruega durante o inverno, os navios acabariam por cruzar o Círculo Polar Ártico, permanecendo a norte desse círculo menor durante onze dias.

O NRP *Bartolomeu Dias* iniciava, assim, o seu primeiro grande exercício em conjunto com mais de 40 navios e 20 aviões de Portugal, Países Baixos, Estados Unidos, Espanha, Bélgica, Alemanha, Estónia, França, Polónia e Canadá, para além dos países organizadores Noruega e Reino Unido.

O JOINT WARRIOR foi desenhado de modo a traduzir, na máxima extensão possível, as atuais tensões geopolíticas e potenciar o treino dos diversos meios empenhados, reforçando a sua interoperabilidade e prontidão na luta antissubmarina, na guerra antiaérea e de superfície e nas operações anfíbias.

AS OPERAÇÕES PARA ALÉM DO CÍRCULO POLAR

O facto do JOINT WARRIOR ser realizado, pela primeira vez, a norte do Círculo Polar Ártico, gerava natural expectativa. E assim foi. A mãe natureza, por um lado, proporcionava uma moldura idílica inesquecível, com os fiordes pintados de branco



e harmoniosamente banhados por um oceano azul profundo e glacial, repleto de vida marinha, por outro lado, foi implacável e furiosa com os navios e as suas guarnições.

Debaixo de dias mais curtos do que os habituais no Inverno, foram várias as vezes que os marinheiros suportaram as agruras do oceano, os ventos fortes, as temperaturas negativas e a visibilidade (muito) reduzida, habitualmente acompanhada de chuva ou neve cerrada. Para além da sua severidade, as condições atmosféricas também mostraram ser de grande imprevisibilidade, já que mudavam de forma acentuada, num curto espaço de tempo e sem aviso antecipado.

A climatologia nesta região do globo constituiu, de facto, um verdadeiro desafio, mesmo memorável, para as rotinas de bordo e a condução das operações no mar. Na memória dos marinheiros ficarão, certamente, os reabastecimentos com mar adverso, o vento gelado e afiado, os nevões cerrados, as operações de voo iniciadas com dias claros transformados, subitamente, em noites escuras e tempestuosas, a navegação em formatura nos fiordes e a manutenção da capacidade para manter a batalha externa e interna, dia e noite, independentemente, para que lado estivesse voltada a mãe natureza.

Nos 11 dias de operação nesta área, as guarnições e os navios demonstraram grande resiliência e capacidade para superarem as adversidades encontradas, recordando a máxima de Platão “*existem três tipos de homens: os vivos, os mortos e os que andam no mar*” e estando prontas e capazes para enfrentarem os próximos meses de missão.

INFRAESTRUTURAS ENERGÉTICAS CRÍTICAS

Terminado o primeiro grande exercício, foi atribuído ao SNMG1 a vigilância e a segurança da plataforma *offshore* de gás Troll-A, local aonde se iria realizar, a 17 de março, uma reunião de alto nível, com a presença do Secretário-Geral da NATO, da Presidente da Comissão Europeia e do Primeiro-Ministro Norueguês.

Esta reunião em pleno Mar da Noruega, ao largo de Bergen, teve como finalidade realçar a importância da segurança



das infraestruturas energéticas críticas, designadamente as plataformas *offshore* que estão associadas ao abastecimento energético da Europa Ocidental.

Ainda antes da merecida paragem logística, o Almirante do SNMG1 dividiu a força naval em pequenas unidades, procurando, na máxima extensão possível, garantir a vigilância marítima das plataformas *offshore* de gás e petróleo, numa extensa área marítima que abrangia o Mar do Norte e a entrada no Mar Báltico.

Ao NRP *Bartolomeu Dias* recaiu a patrulha e a vigilância das plataformas a leste da Escócia, numa área designada por Peterhead, e a leste de Inglaterra, em Hull.

Concluída a missão de vigilância marítima nas plataformas *offshore*, 24 dias depois de ter largado de Lisboa, a fragata *Bartolomeu Dias* atracou em Newcastle a 21 de março, já com a buzina de proa pintada de azul, como ordena a tradição naval para os navios que cruzam o Círculo Polar.



Durante a estadia no porto, as prioridades definidas passavam por uma merecida regeneração da guarnição e o necessário aprontamento para os meses seguintes que, tal como no primeiro mês de missão, também estarão repletos de oportunidades e desafios, como os leitores terão oportunidade de ler nas partes seguintes deste artigo.



Colaboração do **COMANDO DO NRP BARTOLOMEU DIAS**

MISSÃO DESPLIEGUE AFRICANO

ESPS AUDAZ



Como vem sendo habitual desde há alguns anos a Armada Espanhola, com quem Portugal, e particularmente a Marinha têm muito boas relações e protocolos de cooperação, convidou um oficial português para participar num trecho do *Despliegue Africano*. A missão coube ao GMAR Cristino Branco, que voou para Luanda para embarcar no ESPS *Audaz*. O ESPS *Audaz* largou de Cartagena a 13 de janeiro para cumprir este seu segundo *Despliegue Africano* durante cerca de 5 meses.

EMBARQUE/ INTEGRAÇÃO A BORDO



O embarque decorreu no período de 21 de fevereiro a 12 de abril de 2023, tendo neste período sido possível passar por seis portos em cinco países estrangeiros. À chegada ao navio da Armada Espanhola houve uma recepção por parte do comandante do navio *Capitán de Corbeta* Marcos Rafael de Sousa Fuchs, para dar as boas-vindas a bordo e transmitir as suas intenções de que pretendia que a integração na câmara e no navio decorresse de forma natural, como se fosse mais um oficial da guarnição, demonstrando um elevado sentido de pertença e de fomentação de boas relações entre países vizinhos e Marinhas amigas.

A integração a bordo foi sendo realizada de forma natural, pelo convívio passado na câmara, bem como pelas atividades externas organizadas pelo navio. Desde o dia da largada do porto de Luanda, que passei a integrar o regime de serviço de quartos à ponte, exercendo as funções de adjunto ao oficial de quarto à ponte, tomando conta da manobra. Numa primeira fase com uma supervisão mais próxima, para que adquirisse os ensinamentos relativamente aos procedimentos de emergência em vigor, mas também o conhecimento dos termos utilizados para transmitir ordens ao marinheiro do leme. Posteriormente, já numa fase mais avançada do embarque, e face ao nível de desempenho atingido na dinâmica da ponte, foi sendo atribuída uma maior autonomia para a realização das ações a desenvolver durante o serviço a quartos.

MISSÃO

A missão de *Despliegue Africano* realizada pela Armada Espanhola na costa ocidental africana e Golfo da Guiné (GdG), teve início em 2009. É uma missão no âmbito do Comando de Operações (CMOPS) e liderada pelo Comandante de Operações Marítimas (CMOM), que visa ir ao encontro de objetivos e interesses



Apresentação de cumprimentos ao Comandante.

específicos definidos por Espanha e concordantes com os objetivos macro definidos pelo União Europeia (UE) para o GdG.

O ESPS *Audaz* é uma das unidades navais da *Fuerza de Accion Marítima*¹ que está destacada em Cartagena, sendo a sua principal missão realizar Operações de Interdição Marítima (MIO), contribuindo dessa forma para a proteção dos interesses do Estado espanhol no mar.

ATIVIDADES REALIZADAS

Ao longo do período de embarque foi possível participar ativamente na grande maioria das atividades realizadas e desenvolvidas pelo navio. Em todos os portos decorreram ações de formação e capacitação dos países ribeirinhos, nomeadamente nas áreas de saúde, operações de mergulho, limitação de avarias, técnicas de abordagem, patrulhas conjuntas e exercícios de abordagem a navegar (com e sem oposição).

Durante as estadias em porto, era também uma prática comum à chegada receber e prestar honras ao Embaixador de Espanha residente no país, seguindo-se, na grande maioria dos casos, uma receção ao final do dia, oferecida ao Embaixador e às autoridades locais do país visitado, bem com à comunidade espanhola aí residente.

Além das atividades protocolares desenvolvidas, foi também possível em alguns portos, realizar atividades de cariz social, de apoio a orfanatos e a casas de acolhimento, onde se desenrolaram atividades de apoio, nomeadamente, no arranjo de mobiliário de orfanatos, apoio no transporte de material de construção, fornecimento de apoio médico e medicação básica, e ainda trabalhos genéricos solicitados pelos organismos visitados.

Ainda durante os períodos de navegação, foi possível participar nos exercícios internos realizados, nomeadamente, os exercícios de treino da guarnição, exercícios de incêndio, de alagamento, avarias de leme, e exercícios de tiro de armamento portátil e das peças de artilharia do navio. Neste período, o navio colaborou no treino de ativação da EUROMARFOR, que contou com a participação de um navio francês, o FS *L’Her* e um navio Italiano ITS *Foscari*, para a realização de exercícios de manobras e evoluções simples e operações de voo com o helicóptero italiano.

Durante a permanência no GdG, apenas ocorreu o ataque pirata ao M/V *Monjasa*, o qual recebeu auxílio do navio francês FS *L’Her*, sem que existisse a necessidade do navio espanhol se deslocar

para a área de operação. Realce ainda para uma operação conjunta com o CNS *Fifinda* e o CNS *Sanaga*, da Marinha dos Camarões.

O desembarque do oficial português ocorreu com o navio fundeado em São Tomé e Príncipe (STP), em vésperas de um exercício com o NRP *Zaire*. A 24 de abril, o EPCS *Audaz* cruzou-se com os NRP *Viana do Castelo* e NRP *Centauro* no porto de Dakar (ver foto da página 8).



Gonçalo Cristino Branco
GMAR



NAVIO DE PATRULHA OCEÂNICO *AUDAZ (P-45)*

O EPCS *Audaz* é o primeiro navio da segunda série da classe *Meteoro*, construído pela NAVANTIA².

O navio, possui a capacidade para transporte de um helicóptero de porte médio, do tipo NH 90.

Deslocamento 2860 t
Comprimento 93,9
Boca 14,2 m
Calado 4,5 m
Velocidade 22 Nós
Guarnição 48/ 773³

Propulsão

2 motores Diesel (5200 Kw)
2 motores elétricos (750 Kw)

Sensores

Radar de superfície/ aéreo Indra Skyfender, Banda I
Radar de combate Dorna, Banda J
Sistema de vigilância eletro-ótico FLIR

Armamento

1 Peça de artilharia 76 mm
2 Metralhadoras MK 38 25 mm

Notas

¹ A Fuerza de Acción Marítima é um organismo da Armada Espanhola dependente da Flota (equivalente ao nosso Comando Naval), e é constituído pelo conjunto de unidades navais que têm como objetivo principal a proteção dos interesses marítimos espanhóis bem como o controlo dos espaços marítimos sob soberania espanhola.

² Empresa Pública Espanhola, focada em projetos e construção de navios e embarcações, militares e civis, tecnologicamente avançados.

³ Para a missão a guarnição foi reforçada com uma equipa de segurança operacional (EOS), elementos de uma célula de informações e um intérprete.

PORTOS	CARTAGENA (ESPAÑHA)	LUANDA (ANGOLA)	TEMA (GANÁ)	DOUALA (CAMARÕES)	LIBREVILLE (GABÃO)	PORT-GENTIL (GABÃO)	BAÍA ANA CHAVES (STP)
Chegada	---	21 FEV	09 MAR	19 MAR	26 MAR	20 MAR	09 ABR
Largada	13 JAN	25 FEV	11 MAR	23 MAR	28 MAR	01 ABR	10 ABR

INICIATIVA MAR ABERTO 23.2

FORÇA NACIONAL DESTACADA

NRP ARPÃO - PARTE I

A 4 de abril deu-se início à Missão INICIATIVA MAR ABERTO 23.2 (IMA 23.2), de cerca de 120 dias de duração e durante a qual o NRP *Arpão* será o primeiro submarino português a navegar no Atlântico Sul, evidenciando desta forma a capacidade nacional de operar fora de área e executando uma longa patrulha discreta dedicada aos múltiplos aspetos que afetam a defesa e segurança do Atlântico.

Durante a missão o *Arpão* irá visitar cinco países em dois continentes diferentes: Cabo Verde, Brasil, África do Sul, Angola e Marrocos, percorrendo cerca de 13.000 milhas náuticas, onde se destaca a marca mítica de todos os Homens do Mar: o passar a *Linha do Equador*.

PREPARATIVOS – ESTUDO DA VIAGEM



Os submarinos da classe Tridente, ao longo dos seus doze anos de operação, têm centrado as suas missões entre o espaço marítimo português, o mar Mediterrâneo e a região do Norte da Europa. Esse quadro de emprego da arma submarina teve uma única exceção - em 2012 o NRP *Tridente* cruzou o Atlântico Norte rumo à costa leste dos Estados Unidos da América, para operar com os submarinistas americanos.

Na IMA 23.2 o NRP *Arpão* irá sulcar mares pouco conhecidos para os submarinistas portugueses, o que acarretou um vasto conjunto de desafios, pondo à prova a capacidade do Comando Naval e da Esquadilha de Subsuperfície em planejar, projetar e manter, um submarino em operação durante 120 dias a mais de 7.500 milhas da Base Naval de Lisboa (BNL).

A preparação da missão de projeção do NRP *Arpão* para o Atlântico Sul começou cerca de seis meses antes (meados de setembro de 2022), e tal complexo desafio envolveu os diversos departamentos e serviços de bordo, a Esquadilha de Subsuperfície e o CTG 443.10 (SUBOPAETH nacional).

Devido à sua especificidade, um submarino está bastante exposto às características físicas das águas onde navega. A temperatura da água do mar, a densidade e salinidade, as correntes oceânicas e as características dos portos a praticar, são fatores fulcrais no planeamento e decisivos numa missão deste tipo.

Foi necessário desenvolver um exaustivo *estudo de viagem*. Para se poder traçar o plano inicial, ainda que com datas provisórias, começou-se por perceber de que forma é que as correntes oceânicas iriam influenciar a velocidade do navio – tentar aproveitar os fatores naturais para maximizar o avanço, evitando navegar com correntes contra.

Com o apoio científico da Divisão de Oceanografia e do Centro Meteorológico e Oceanográfico Naval do Instituto Hidrográfico, depois do estudo das correntes e das características do perfil da coluna de água ao longo do trajeto, passou-se para o planeamento dos portos a praticar.

Atendendo ao facto de os submarinos terem, quando à superfície, a maior parte do seu volume imerso, necessitam de características particulares nos locais de atracação. Como os portos a praticar são desconhecidos para a maioria dos submarinistas, tal fato obriga a uma preparação bastante cuidada e a um estudo das facilidades portuárias existentes em cada país a visitar.

PREPARATIVOS – APRONTAMENTO

Depois de concluído e aprovado o estudo de viagem, despoletou-se o processo de aprontamento do navio e dos militares da



guarnição. Qualquer missão de quatro meses carece, sempre, de uma grande preparação logística. Num submarino, onde o espaço disponível é escasso, torna-se ainda mais complexa; para além do material genérico a levar para uma missão tão longa, foi necessário fazer a identificação criteriosa das manutenções a realizar ao longo da missão, dos sobressalentes essenciais e necessários ter a bordo, quer para as manutenções planeadas quer para solucionar ocorrências inopinadas.

O submarino é um navio com características especiais – não é melhor, nem pior que os outros navios, é simplesmente diferente. Coisas simples e normais podem tornar-se complicadas e difíceis de executar – e.g. no reabastecimento de combustível, há que colocar o diesel em tanques interiores e exteriores.

A guarnição tinha de estar preparada, alerta e desperta para encontrar soluções para fazer face a contratemplos de todo o género que aparecessem, garantindo sempre a operacionalidade do navio.

Havia, também, que garantir algum descanso à guarnição nas semanas que antecedem a largada, algo complicado pois a atividade operacional do Arpão não abrandou no segundo semestre de 2022 e início de 2023. Desde setembro 2022 até ao dia 4 de abril, o navio realizou quatro missões (cerca de 900 horas de navegação), uma Revisão Assistida e, na semana que antecedeu a largada, efetuou dois dias de Provas de Mar.

Por muito planeamento e trabalho antecipado que se faça, há sempre coisas que só têm lugar nos dias que antecedem a largada. Desde pequenos problemas cuja resolução não foi possível alcançar mais cedo, a imprevistos que “atacam” no último momento e, não menos importante, as fainas. As fainas de material, sobretudo as dos géneros alimentares, têm sempre que ser realizadas perto do dia de largada, o que, mais uma vez, exige um esforço conjunto da guarnição.

O planeamento logístico de uma missão desta envergadura é bastante desafiante, dinâmico e só tem o seu término com a atracção do navio na BNL, em agosto.

Face às especificidades da missão e ao facto do navio se encontrar “sozinho”, em portos distantes e durante quatro meses, foi necessário ajustar a guarnição (35 militares e não o quantitativo normal de 33), contando com o apoio de dois militares extra da Esquadilha de Subsuperfície.

RUMO AO SUL

No dia tão esperado, a guarnição do NRP *Arpão* formou no cais às nove de manhã, pronta, garbosa e orgulhosa. O Secretário de Estado da Defesa Nacional (SEDN), Prof. Doutor Marco Capitão Ferreira, acompanhado pelo CEMA, ALM Gouveia e Melo, e pelo Comandante Naval, VALM Chaves Ferreira, presidiu à cerimónia de despedida do navio. Nas suas breves palavras, o SEDN realçou a importância da missão para Portugal e a motivação da guarnição. Após os tradicionais cumprimentos, a guarnição seguiu para bordo, de forma a terminar os preparativos para navegar. Nos submarinos, antes de qualquer navegação, os *Postos de Combate e Verificação* são o momento em que todos os equipamentos do navio são estabelecidos e testados antes da largada, e marcam, pelo menos no espírito da guarnição, o início da missão.

Após conclusão com sucesso dos *Postos de Combate e Verificação*, foi estabelecida a *faina geral*, com o cais 6 da Base Naval de Lisboa repleto de militares e amigos da Esquadilha e do NRP *Arpão*, o navio largou em direção ao arquipélago de Cabo Verde.

Iniciou-se assim a missão Iniciativa Mar Aberto 23.2, rumo ao Atlântico Sul. À saída da barra do Tejo, ao chegar à batimétrica dos 100m o *Arpão* fez o aquilo para que foi projetado, entrou em imersão e assim navegou durante dez dias, até atracar no Porto Grande, Mindelo, no dia 14 de abril. Na senda dos nossos primeiros navegadores, tal como diz Luís de Camões nos *Lusíadas* «Que da Ocidental praia Lusitana / Por mares nunca dantes navegados...».

Os primeiros dias de qualquer missão, especialmente uma desta magnitude, são em regra geral marcados pelo voltar a retomar as rotinas de bordo e alguns exercícios de treino próprio na área da condução da plataforma e limitação de avarias. Só uma manutenção cuidada e um treino contínuo e rigoroso permitem diminuir significativamente o risco de incidentes e navegar em segurança, nomeadamente num submarino.

A carta eletrónica de navegação começou por apresentar o arquipélago da Madeira; foi possível, através do periscópio, vislumbrar o nascer do Sol sobre a Selvagem Grande. Saindo da nossa Zona Económica Exclusiva (habitual zona de conforto, as águas onde normalmente navega), o navio não se limitou a efetuar um mero trânsito; utilizou as suas capacidades, maximizando a sua



presença discreta, para patrulhar as áreas por onde foi navegando.

Na passagem “perto” de terra seguinte, estava-se já ao largo do arquipélago das Canárias. Continuando a rumar em direção a Cabo Verde, o *Arpão*, qual Gil Eanes, dobrou o seu «cabo Bojador», tornando-se assim o primeiro submarino da classe *Tridente* a navegar tão a Sul.

Um dia soalheiro esperava os venturosos submarinistas portugueses quando, já à superfície, efetuaram a aproximação ao Porto Grande do Mindelo. No cais, vários “filhos da escola”, camaradas cabo-verdianos cuja formação foi realizada nas nossas escolas (Escola Naval, ETNA, Escola de Fuzileiros), felicitaram a chegada do submarino *Arpão* à sua terra.

Por limitações das condições portuárias, e com o apoio da Guarda Costeira de Cabo Verde, o *Arpão* atracou à Lancha de Patrulha *Djeu*, que serviu de proteção e afastamento do submarino ao cais.

CONCLUSÕES

Esta missão está repleta de marcos históricos na vida dos submarinos portugueses e, em especial, da 5ª Esquadilha. A primeira tirada não foi exceção. E tudo isto só foi possível graças ao profissionalismo e dedicação dos militares de bordo e do apoio incondicional prestado pelos diversos serviços da Esquadilha de Subsuperfície, das áreas técnicas, logística e operacional, que, uma vez mais, provaram que é possível ultrapassar dificuldades e contingências.

Em Cabo Verde, o agente logístico e autoridades locais agendaram as fainas de alimentos e combustível, e o pessoal a bordo reviu o planeamento da tirada seguinte, rumo ao Rio de Janeiro, no Brasil. Ao largar de Cabo Verde, o NRP *Arpão* irá viver mais um marco histórico, com a passagem do Equador...

HISTÓRICO DAS UNIDADES NAVAIS NO LAGO NIASSA

O CASO LFP MEPONDA (EX-LFP SATURNO)

O Lago Niassa é um dos Grandes Lagos do interior de África, na fronteira entre o Malawi, a Tanzânia e Moçambique. Com uma área de cerca de 30.000 km², apresenta uma orientação norte-sul dominante, com aproximadamente 300 milhas de comprimento por 43 de largura máxima. Na máxima profundidade atinge os 700 metros.

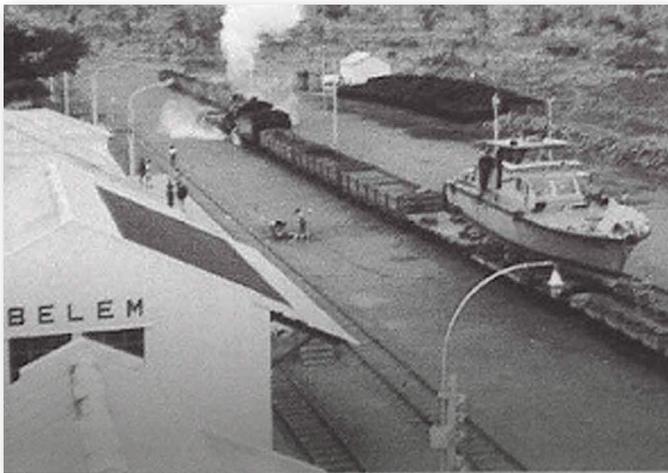
Em 1963 foi criado o Comando da Defesa Marítima dos Portos do Lago Niassa¹ e, mais tarde, na sua dependência, o Comando de Esquadrilhas de Lanchas do Niassa².



QUASE MIL QUILÓMETROS POR TERRA

Percurso das LFP desde o Lumbo (Nacala) até Meponda (local de entrada no Lago Niassa)

- | | |
|---|--|
| <p>1 9 DE SETEMBRO DE 1965
Marte e Mercúrio são desembarcados do navio <i>Beira</i>. Ficam na baía da ilha de Moçambique.</p> | <p>4 28 DE NOVEMBRO DE 1965
Partida após abastecimento de máquinas, ferramentas e mantimentos.</p> |
| <p>2 17 DE SETEMBRO DE 1965
Primeira tentativa de encalhe de um dos navios falha.</p> | <p>5 11 E 28 DE OUTUBRO DE 1965
Fim da linha de caminho de ferro.</p> |
| <p>3 11 E 28 DE OUTUBRO DE 1965
Marte e Mercúrio são colocados em plataformas nos caminhos de ferro.</p> | <p>6 19 DE DEZEMBRO DE 1965
Lanchas chegam à base naval de Metangula.</p> |



CHEGADA DOS MEIOS NAVAIS

Em novembro de 1963 chega o primeiro navio à Base Naval de Metangula, no Lago Niassa - a Lancha de Fiscalização Pequena (LFP) *Castor*. Seguiu-se-lhe a *Régulus* em novembro de 1965.

Com estas duas LFP, chegaram ainda mais duas Lanchas de Desembarque Médias (LDM) e duas Lanchas de Desembarque Pequenas (LDP), cedidas em 1970, temporariamente, ao Malawi ao abrigo de um acordo secreto e a título definitivo em 20 de maio de 1975.

Em 1965, os Estaleiros Navais do Mondego (ENM) entregavam à Marinha Portuguesa seis LFP da classe *Júpiter*, duas destinadas a Angola e as restantes a Moçambique.

Em 19 de dezembro de 1965 chegaram à Base Naval de Metangula, navegando desde Meponda, as LFP *Mercúrio* e *Marte*, da classe *Júpiter*. Tinham efetuado um percurso de aproximadamente 500 Km em via férrea e 250 Km por via terrestre desde o porto de Nacala. Essa operação extremamente complexa foi denominada de "ATUM".

Em 1967 chegaram ao Lago Niassa as outras duas LFP – a *Saturno* e a *Urano* – e ainda duas LDM, passando a força naval da Marinha Portuguesa naquele Lago a ser constituída pelas seguintes unidades navais:

- LFP *Castor*;
- LFP *Régulus*;
- 2 LDM (cedidas ao Malawi);
- 2 LDP (cedidas ao Malawi);
- LFP *Mercúrio*, *Marte*, *Saturno* e *Urano* (todas da classe *Júpiter*); e
- 2 LDM.



A complexidade do transporte por via terrestre nas pontes e nas passagens pela floresta e rios.



Chegada das lanchas a Meponda, no Lago Niassa.



LFP Saturno em reparação na Base Naval de Metangula.

CEDÊNCIA À REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

Em 31 de março³ de 1975, cerca de três meses antes da independência, todas as unidades navais e as infraestruturas da Marinha Portuguesa em Moçambique são entregues à Marinha Moçambicana, no âmbito do Memorandum de Entendimento assinado em Lusaka, na Zâmbia, entre a Frente de Libertação de Moçambique e o Governo Português.

Em março de 2010, o⁴ Diretor Técnico do Projeto 6 “Apoio ao Grupo de Escolas de Formação da Marinha de Guerra de Moçambique”, inserido no Programa-Quadro de Cooperação Técnico Militar 2010-2013, integrou uma equipa técnica, constituída por oficiais da Marinha de Guerra de Moçambique, que se deslocou à província do Niassa, com o objetivo de proceder à inspeção aos meios navais e ao sistema de alagem existentes na Base Naval de Metangula.

Da avaliação efetuada, baseada na observação direta¹⁰, do material e na escassa informação técnica existente e na recolhida junto dos técnicos civis que prestavam serviço na Base Naval de Metangula, foi possível apurar que se encontravam a flutuar e atracados ao pontão do cais principal daquela Base Naval, sete (7) navios: as quatro (4) LFP da classe *Júpiter*, duas (2) LDM e uma (1) LDP. Junto da rampa de acesso ao Lago, encontravam-se afundadas duas (2) LDM e uma (1) LDP. Na rampa do sistema de alagem, a seco, encontrava-se uma (1) LDP, colocada no berço do carro n.º 2.

Estes meios navais encontravam-se todos inoperacionais, tendo apenas sido possível colocar em funcionamento os motores propulsores principais da LFP *Saturno*.

RECUPERAÇÃO DUMA LFP

Julga-se que terá sido após essa visita técnica, e num período relativamente recente (entre 2021 e 2022), que a Marinha de Guerra Moçambicana avançou para a reparação da LFP *Saturno*, com recurso a mão-de-obra da Base Naval de Metangula, à canibalização das restantes LFP da Classe *Júpiter* e à aquisição de algum material e novos equipamentos.

A reparação da LFP *Saturno* terminou em meados de 2022, tendo o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas de Defesa de Moçambique (CEMGFADM), ALM Joaquim Rivas Mangrassé, tomado a decisão de realizar uma cerimónia de “Batismo, Passagem ao Estado de Armamento e Entrega de Comando” daquela Lancha como se tratasse da entrada ao efetivo de uma nova unidade naval, sendo renomeada de LFP *Meponda* (localidade no Lago Niassa onde, em dezembro de 1965, chegaram as LFP da classe *Júpiter*).

Para a realização desta cerimónia, o CEMGFADM solicitou apoio ao Diretor Técnico do Projeto 1 “Apoio à Estrutura Superior



Unidades Navais na Base Naval de Metangula, em 2010.

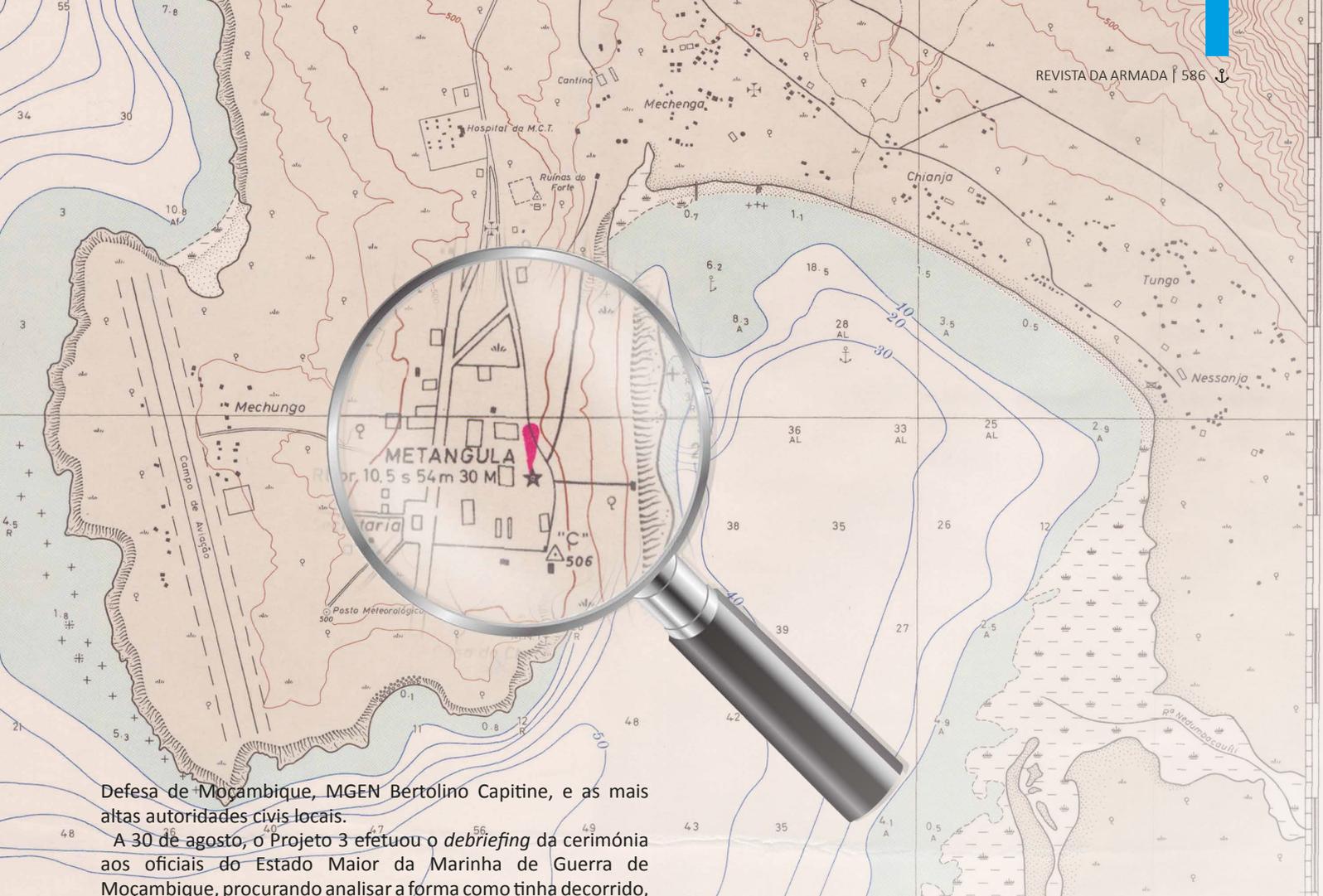


Unidades Navais na Base Naval de Metangula, em 2010.

de Defesa e das Forças Armadas de Defesa de Moçambique”, inserido no Programa-Quadro de Cooperação no Domínio da Defesa 2021-2026, no sentido de a cerimónia seguir o cerimonial marítimo usado na Marinha Portuguesa e de acompanhar¹⁰ o seu planeamento e execução.

Apoiando, portanto, o Projeto 1, o Projeto 3 “Apoio à Marinha de Guerra de Moçambique” participou ativamente na elaboração da Diretiva Operacional do Comandante da Marinha de Guerra de Moçambique, dos Programa e Guião da Cerimónia de “Passagem ao Estado de Armamento, Entrega de Comando e Batismo,” da Lancha de Fiscalização *Meponda*.

A cerimónia realizou-se em 3 de agosto de 2022, na Base Naval de Metangula, tendo sido presidida pelo Ministro da Defesa Nacional, Dr. Cristóvão Artur Chume. Na assistência contava-se o Vice-chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas de



Defesa de Moçambique, MGEN Bertolino Capítine, e as mais altas autoridades civis locais.

A 30 de agosto, o Projeto 3 efetuou o *debriefing* da cerimónia aos oficiais do Estado Maior da Marinha de Guerra de Moçambique, procurando analisar a forma como tinha decorrido, e identificando as questões e os aspetos menos conseguidos e a melhorar.

Atualmente a Marinha de Guerra de Moçambique tem operacionais no Lago Niassa, baseados na Base Naval de Metangula, a LFP Meponda e algumas embarcações semirrígidas.

Ex-Diretor Técnico do Projeto 3
Gomes Lopes
CMG

Notas

¹ Um ano antes do início do conflito armado na província do Niassa (setembro de 1964-Cobué).

² Esta estrutura tinha como atribuições: a vigilância e o controle das águas territoriais do Lago Niassa; o apoio no transporte e a cooperação com as forças terrestres e aéreas; a defesa do apoio logístico às bases da Marinha e do Destacamento de Fuzileiros presentes no Lago; e o apoio aos serviços e missões hidrográficas.

³ A 31 de março assinala-se o Dia da Marinha de Guerra de Moçambique.



Cerimónia de batismo, passagem ao estado de armamento e entrega de comando da LFP Meponda.

GUERRA NO PACÍFICO

A BATALHA DAS ILHAS KOMANDORSKY

Em Junho de 1942, os Japoneses tinham sido bem sucedidos na ocupação de duas ilhas inóspitas e despovoadas, Kiska e Attu, no Mar de Bering, a meio caminho entre o Alasca e a Sibéria, no extremo oeste da cadeia das Aleutas. O objetivo principal desta ocupação militar era, não só a expansão do perímetro defensivo do Japão, mas, ao mesmo tempo, prevenir um eventual ataque dos Estados Unidos pelo flanco Norte.

INDECISÃO QUANTO AO CONTRA-ATAQUE

As condições atmosféricas eram tão adversas naquela zona do globo que, apenas uma semana depois da ocupação, aviões americanos de reconhecimento detetaram a presença japonesa naquelas ilhas. Os comandantes militares americanos nas Aleutas – CALM Robert A. Theobald (1884-1957), Comandante da Área do Pacífico Norte e o TGEN John L. Dewitt (1880-1962), à frente do Comando de Defesa Ocidental – sugeriram uma contraofensiva com os meios que tinham à sua disposição.

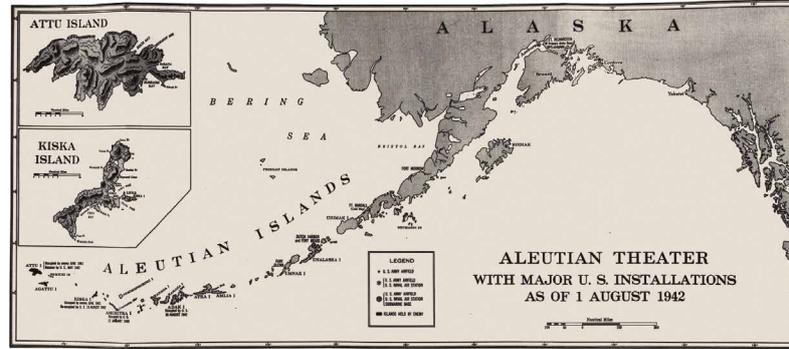
Contudo, após algumas semanas, Washington decidiu adiar qualquer ofensiva nesta área devido a outras prioridades no Pacífico Sul. De resto, embora a sua posição no mapa sugerisse uma situação de grande interesse estratégico, o seu clima durante todo o ano era tão severo, com ventos fortes, tempestades frequentes, neblina persistente e terreno hostil, tornaria qualquer investida de ambas as partes num enorme e desproporcionado esforço militar e logístico. De facto, a ofensiva contra as forças japonesas ocupantes de Attu e Kiska, só viria a acontecer na Primavera de 1943.

Nesse ínterim, as forças americanas limitavam-se ao bombardeamento daquelas ilhas quando as condições atmosféricas o permitiam. Contudo, talvez pior do que as condições atmosféricas, foi a disputa entre os dois comandantes americanos. O conflito entre Marinha e Exército foi protagonizado pelo CALM Theobald e pelo MGEN Simon Bolivar Buckner (1886-1945), Comandante da Defesa Aérea do Alasca. De facto, a deficiente coordenação entre os dois comandantes foi uma das mais flagrantes falhas de comando e controlo ocorridas durante a guerra.

RECONQUISTA

Em dezembro de 1942, Nimitz substituiu Theobald pelo CALM Thomas C. Kinkaid (1888-1972), veterano das batalhas no Pacífico Sul, o que permitiu uma melhoria nas relações de comando e cooperação com o Exército. Kinkaid pôs em prática um forte dispositivo nas aproximações de Attu e Kiska, com o objetivo de impedir o reforço das ilhas por parte dos Japoneses. Uma tentativa japonesa de enviar reforços para Attu levou a um dos poucos confrontos artilheiros diurnos entre forças americanas e japonesas na Guerra do Pacífico.

O CALM Charles H. McMorris (1890-1954), Comandante da principal força naval de Kinkaid – o cruzador *Richmond*, o cruzador *Salt Lake City* e quatro contratorpedeiros – encontrou-se com a força do VALM IJN Boshiro Hosagaya (1888-1964), que escoltava dois navios mercantes com reforços para Attu, no dia 26 de março. Embora Hosagaya tivesse quase o dobro de cruzadores, mais rápidos e mais bem armados, McMorris decidiu dar combate. Durante uma hora, o *Salt Lake City* efetuou um duelo artilheiro a longa distância com os dois cruzadores japoneses *Nachi* e *Maya*. Apesar de estar em vantagem tática,



surpreendentemente, Hosagaya interrompeu a ação alegando falta de munições e de combustível e o risco de um eventual ataque aéreo.

A Batalha das Ilhas Komandorski, como veio a ser chamada, terá sido a última batalha artilheira clássica, diurna, pensada e ensaiada vezes sem conta nas academias navais, nas décadas de 1920 e 1930, em jogos de guerra que tinham como modelo a batalha da Jutlândia. A tática de emprego da artilharia dos torpedos e de cortinas de fumo que MacMorris pôs em prática, com eficácia, acabou por levar Hosagaya a desistir do combate e a retirar, o que lhe custou a carreira.

No rescaldo do confronto, os americanos sofreram danos em 3 navios e 7 baixas. Os Japoneses ficaram com 2 cruzadores danificados e contabilizaram 14 mortos e 26 feridos. Depois desta confrontação, os Japoneses desistiram de reabastecer as guarnições de Attu e Kiska através de navios de superfície, passando a utilizar submarinos para esse efeito. A ilha de Attu acabaria por ser reconquistada em Maio, e Kiska em Agosto de 1943.



OS OCEANOS NO FUTURO DE PORTUGAL

PARTE I

AS MUDANÇAS DO SÉCULO XXI

O mar é fundamental para Portugal, até porque a economia “aberta” do país, assente nas importações e exportações, é muito dependente das comunicações marítimas. Ou seja, e por outras palavras, a segurança¹ dos espaços marítimos é vital para o futuro do nosso país.

Passando do particular para o geral, no mundo atual os Oceanos vão continuar a ser o suporte principal das redes de transporte intercontinental de mercadorias – nomeadamente entre a Ásia e a América do Norte e a Ásia e a Europa Ocidental – contribuindo decisivamente para o prosseguimento da Globalização.

No curto prazo, o alargamento² do Canal do Panamá pode determinar mudanças de rotas na relação entre estes espaços. No longo prazo as novas rotas do Ártico irão revolucionar as relações entre os Países do “Grande Norte” – Japão, Rússia, EUA, Canadá e Escandinávia, com a China muito interessada³.

Os Oceanos, incluindo como nova área chave o Oceano Ártico, vão crescer de importância no abastecimento em combustíveis fósseis do planeta; a instabilidade duradoura nas regiões onde se concentra atualmente o essencial das reservas de petróleo e gás natural – Golfo Pérsico e Médio Oriente – vai determinar um duplo movimento em direção ao *Offshore*:

- Os países desenvolvidos do Norte irão procurar fazer do Ártico uma base segura de exploração energética; e
- As economias emergentes – China, Índia, Brasil e Turquia – vão apostar na exploração intensiva do potencial energético das suas plataformas continentais.

E no longo prazo poderão ver ampliada sua capacidade de oferta com a provável entrada em exploração do gás natural obtido a partir dos hidratos de metano localizados no fundo dos Oceanos.

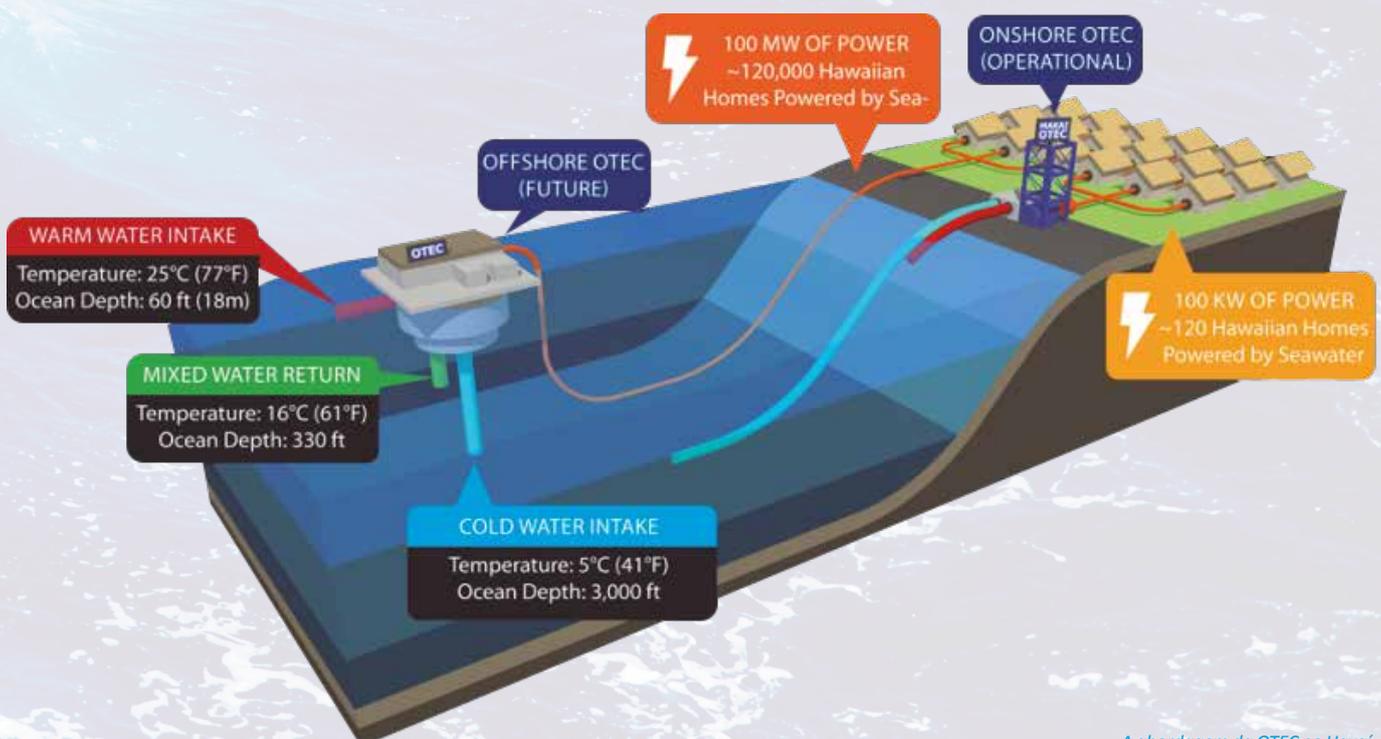
A importância destas reservas de hidrocarbonetos, num contexto de combate às alterações climáticas, supõe uma evolução no seu modo de utilização – já não centrado na sua queima, mas sim no aproveitamento sob outra forma do valor potencial que tem a combinação **hidrogénio + carbono**.

Dois exemplos ilustrativos desta reorientação:

- 1 – O Japão estabeleceu uma parceria com a Arábia Saudita (AS) – com base em tecnologia desenvolvida por uma das empresas tecnológicas japonesas – para utilizar o petróleo, de que a AS é grande produtor, para obter hidrogénio e amónia para exportação; e
- 2 – A principal empresa química alemã – a BASF – está a desenvolver uma tecnologia, designada por “hidrogénio turquesa”, que permite obter, do gás natural, o hidrogénio sob forma gasosa e carbono em pó, sem emissão de CO₂.

Paralelamente, têm vindo ser desenvolvidas novas formas de energia renovável no mar – casos do eólico *offshore* e da experimentação de várias soluções para o aproveitamento das ondas para a produção de eletricidade.

Com o aquecimento global, os oceanos têm vindo a aumentar o seu conteúdo de calor, que se concentra nas suas camadas superiores, em contraste com as camadas inferiores, mais frias. O aumento do diferencial de calor entre camadas oceânicas deu ao à experimentação da sua utilização para a produção de eletricidade. Os EUA estão já a testar uma nova tecnologia – o OTEC (Ocean Thermal Energy Conversion) no Havai.



A abordagem da OTEC no Havai.

Se for necessário aceder a outras fontes de minerais de importância militar e civil, nomeadamente aqueles que hoje se concentram na China (terras raras) ou na África Central e do Sul (devido à dificuldade de estabilizar, em tempo útil, essas regiões), os Oceanos podem vir a ser encarados, pela primeira vez, como uma fonte imprescindível⁴ de minerais.

Os Oceanos, pela descoberta recente de formas de vida em condições extremas, a grandes profundidades, vão fornecer uma base completamente nova de exploração biotecnológica, com impactos desde a área da saúde à criação artificial de seres vivos que permitam combater a acumulação de gases com efeito de estufa.

E, numa escala mais reduzida, a exploração intensiva das microalgas irá constituir uma base de produção de biocombustíveis sem efeitos perversos sobre a oferta alimentar.

As alterações climáticas podem vir a ter⁵ dois tipos de efeitos / prováveis impactos negativos em muitas regiões do mundo:

- Na produção agrícola de algumas regiões mundiais densamente povoadas, indo exigir que os Oceanos realizem a sua “Revolução AZUL”, por forma a disponibilizarem alimentos – alguns tradicionais, outros completamente inovadores; e
- Em obras de proteção costeira, um enorme esforço de investimento, nomeadamente nas regiões desenvolvidas do planeta onde se concentram as mais ricas e sofisticadas atividades desenvolvidas pela humanidade, devido à subida do nível médio das águas dos Oceanos.

O conjunto das atividades de exploração e utilização dos Oceanos com maior potencial de crescimento e maior efeito de arrastamento nas economias, nas próximas décadas, constituirá um campo de negócios claramente global em que dominarão atores internacionais com forte capacidade tecnológica e organizativa. Nessas atividades cruzar-se-ão as tecnologias mais avançadas em várias áreas.

A TRANSFORMAÇÃO DO ENQUADRAMENTO GEOECONÓMICO DE PORTUGAL

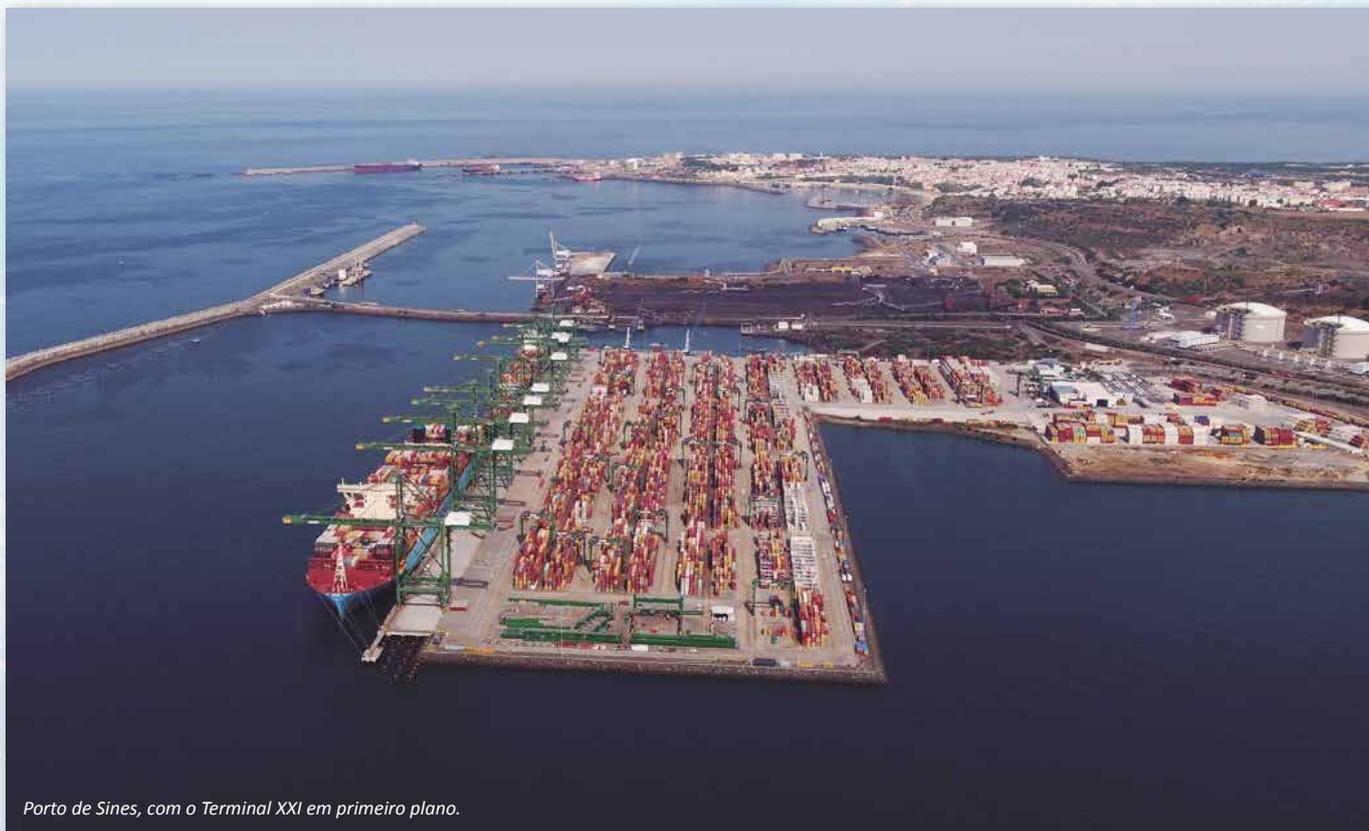
O dinamismo exportador das economias asiáticas, em direção às economias da Europa e dos EUA/Canadá, gera alguns dos mais importantes fluxos de mercadorias a nível global e leva a uma reestruturação das redes de portos e terminais dos operadores de transporte marítimo de carga contentorizada.

Por sua vez, a grande assimetria entre a carga originada na Ásia e a que é destinada à Ásia – com origem na Europa e nos EUA – determina uma busca de plataformas logísticas que permitam reduzir o ónus⁶ do transporte de contentores vazios.

Se, porventura, acontecesse a formação de uma Zona de Livre Troca Transatlântica, envolvendo naturalmente os membros da NAFTA⁷ e da União Europeia e Estados da EFTA⁸, abriria oportunidades para o aumento substancial das exportações europeias para os EUA/Canadá e para a eventual implantação na Europa de empresas do Continente norte americano, interessadas em vender para a Europa, África e Médio Oriente.

Paralelamente a estas aglutinações, decorrem, em órgão especialmente criado para o efeito nas Nações Unidas, os processos de extensão das plataformas continentais dos países costeiros. Após a validação dessas extensões, os países com configuração arquipelágica como Portugal sairão valorizados, num ambiente de busca de novas fontes de minérios e de recursos biológicos suscetíveis de aplicação na descoberta de novos fármacos.

No entanto, o mundo lusófono – entre o Atlântico Sul, o Índico e a Europa, destaca-se enquanto produtor de energia. Neste capítulo, a posição geográfica de Portugal no Atlântico Norte, frequentemente avaliada como periférica, está a ser transformada na sua valia, face ao novo desenho das rotas abastecedoras da Europa por via marítima.



Porto de Sines, com o Terminal XXI em primeiro plano.

DR



Parque eólico flutuante Windfloat Atlantic ao largo de Viana do Castelo.

Por um lado, temos os EUA que, uma vez atingida a sua autonomia energética, (com a revolução do *shale gas*⁹ e do *tight oil*¹⁰), se tornaram um dos grandes fornecedores de petróleo e gás natural à Europa Ocidental, em detrimento dos anteriores fluxos vindos do leste euroasiático.

Estamos a assistir à transformação do Atlântico Sul numnexo de bacias energéticas de importância mundial, quer na margem latino americana (o pré-sal brasileiro), quer na margem africana (do Senegal a Angola), estendendo-se à costa africana do Índico. As rotas das importações europeias provenientes do Atlântico Sul cruzam águas jurisdicionais nacionais.

O Índico reforça sua importância estratégica e geonómica a nível mundial e é projetado, nomeadamente Moçambique (bacia do Rovuma), para oportunidades muito significativas no futuro. As exportações moçambicanas para a Europa via Rota do Cabo também passam por águas jurisdicionais nacionais.

A MAIS VALIA PARA PORTUGAL

Para reforçar o anteriormente afirmado, atente-se nos seguintes processos, o último dos quais valoriza a característica arquipelágica do nosso território. Os Oceanos são relevantes para Portugal a quatro níveis:

Em termos Estratégicos – a valia estratégica de Portugal resulta do seu caráter arquipelágico no Atlântico Norte, com uma base continental na periferia sudoeste da Península europeia, à entrada Mediterrâneo e com uma exposição geográfica e relacional com o Atlântico Sul.

Esse caráter arquipelágico pode ser útil às Potências que dominem os fluidos estratégicos e os espaços em que se organizam – espaço marítimo, espaço aéreo e espaço exterior.

Em termos Geoeconómicos – a configuração geoeconómica mundial que mais potencia Portugal é a que se estrutura em torno de relações oceânicas – como são as que suportam a fase atual de Globalização – e não as que fraturam a economia mundial em blocos continentais;

O maior desafio que Portugal defronta hoje é o que implica a transição de uma concentração quase exclusiva na construção europeia continental para uma configuração como a que os EUA propuseram de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento.

Em termos de Riscos Naturais – os riscos naturais que ameaçam Portugal – para além do risco sísmico nalgumas das suas regiões densamente povoadas – são os riscos ambientais, parte dos quais residem no interface entre o oceano e o espaço terrestre, num período de alterações climáticas.

Os riscos associados à mudança do regime de ondulação, elevação do nível das águas do mar ou às inundações repentinas em zonas estuarinas vão obrigar Portugal investir em larga escala na monitorização e adaptação inteligente a esses riscos.

Em termos de Recursos Naturais e Locacionais – o acesso a recursos naturais de maior valor – os recursos dos oceanos, nomeadamente com a composição cada vez mais abrangente que têm vindo a ganhar – distinguem Portugal na Europa. Esses recursos localizam-se na plataforma continental (nomeadamente se esta for alargada) e no *deep offshore* nas zonas costeiras.

Para além dos recursos naturais, Portugal possui recursos locais, que podem ser favoráveis ao desenvolvimento de certo tipo de atividades industriais e de serviços organizados em torno da sua Fachada Atlântica e das suas Zonas Costeiras (portos, aeroportos, transportes e logística).



Prof. Dr. José Félix Ribeiro
Eng. José Marques da Gama

Notas

¹ O risco de um atentado terrorista nas águas de “interesse” nacional (as territoriais, as sob jurisdição nacional e as linhas de comunicação marítima relativas a bens essenciais) é baixo (pouco provável), se bem que, de vez em quando, sejam utilizadas por redes dedicadas ao crime organizado (com o narcotráfico à cabeça) que financiam grupos terroristas que atuam no Magreb e no Sahel.

² O Canal do Panamá foi alvo de importantes obras de alargamento e expansão que demoraram nove anos e ficaram concluídas em 2016. Tal feito (alargamento e aumento da profundidade do canal principal, escavação de novos ramos de circulação e construção de eclusas com maior capacidade) possibilitou a formação de uma via de tráfego adicional, duplicar a sua capacidade de tráfego e incrementar as condições de navegabilidade, bem como as dimensões máximas dos navios suportados (a nova classe “New Panamax”, com um máximo de 366 metros de comprimento, 49 metros de largura e com mais do dobro da capacidade de carga da anterior classe “Panamax”). Como a mesma carga passou a ser transportada por menos navios, reduziram-se os custos associados ao transporte marítimo global de mercadorias e as emissões de CO₂.

³ Em maio de 2013 a China adquiriu o estatuto de observador no Conselho do Ártico (organização intergovernamental constituída não só por países ribeirinhos – EUA, Canadá, Dinamarca (Groenlândia), Islândia, Noruega e Rússia – mas também por dois países com expressão territorial polar – Suécia e Finlândia –, permitindo-lhe deste modo, em reuniões do Conselho, propor e financiar projetos de certa ordem de grandeza, no âmbito da sua tão apregoada e ambiciosa iniciativa *Belt and Road* – artérias comerciais “protegidas” e ligações / relações com outros povos, culturas e religiões. A “Silk Road on Ice” é um projeto de cooperação entre Moscovo e Pequim, uma rota de navegação entre o Oceano Pacífico e o Oceano Atlântico ao longo da costa norte da Rússia, incluindo o Mar Ártico, com o objetivo de impulsionar o comércio através de grandes investimentos em ferrovias, portos e outras infraestruturas. Porém, os interesses da China no Ártico não são apenas comerciais; pretendem também ser parceiros nas pesquisas científicas, nas explorações de jazigos de hidrocarbonetos *offshore* e, militarmente, introduzir submarinos na região – um meio de pré-aviso e dissuasão de qualquer ataque nuclear.

⁴ Imprescindível, mas não são a única alternativa não convencional para ampliar a futura base de extração de minérios; vejam-se os planos de mineração dos Asteróides por empresas dos EUA.

⁵ Uma fonte de riscos de intensidade muito elevada.

⁶ Há que reduzir os custos de transporte contentorizado para a Ásia, a partir da Europa e dos EUA/Canadá, devido ao interesse em ter contentores cheios.

⁷ Acrónimo anglo-saxónico para “Tratado Norte-Americano de Livre Comércio”, i.e., um bloco estritamente económico (e.g. através da redução das tarifas alfandegárias) composto pelos EUA, México e Canadá. Fundado em janeiro de 1994, seguiu uma das tendências do processo de Globalização: a organização dos países em acordos regionais, à semelhança do ocorrido com a União Europeia e o Mercosul.

⁸ Acrónimo anglo-saxónico para “Associação Europeia de Comércio Livre”, outro bloco económico regional europeu (inclui a Suíça, o Liechtenstein, a Noruega e a Islândia).

⁹ Gás de xisto, um gás natural comprimido no interior de rochas sedimentares porosas, que é explorado através de uma tecnologia denominada fraturamento hidráulico.

¹⁰ Óleo compacto, petróleo bruto leve contido em formações rochosas não convencionais geralmente xisto ou arenito compacto. Tal como o gás de xisto, é explorado por fraturamento hidráulico.



INFORMAÇÃO E SEGURANÇA

4

A NECESSIDADE DE INFORMAÇÕES O GARANTE DA SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA DE UM ESTADO SOBERANO - PARTE III

CONTEMPORANEIDADE - INFORMAÇÕES MILITARES I

Em Portugal, as informações militares, pelo menos nas últimas décadas, sempre navegaram num mar de tormentas e de adversidades provocadas por inúmeros fatores e fenómenos. E mesmo passados todos estes anos, ainda não se conseguiu apurar a sua verdadeira causa. Não houve, ainda, uma falha de informações identificada, ou uma comprovada ineficácia da atividade de informações militares que sustentasse uma transformação organizacional e processual.

Muitas das vezes muda-se por que se tem de mudar, mantendo-se sempre a essência do problema. A desgarrada ambição de deixar a marca pessoal por meio de uma mudança, sem qualquer fundamento estudado, acaba por ser uma constante em cada liderança que tutela esta milenar atividade.

O fator humano assume a centralidade em todos os processos transformacionais no que a informações militares diz respeito. A reduzida permanência de tempo dos profissionais que são empregues nesta atividade não garante a adequada continuidade na longa estrada do conhecimento.

A hierarquização dos processos que correm sobre o ciclo das informações, onde a militarização das informações não é compaginável com a essência genética das informações militares, decorre de fenómenos idiossincráticos que a essência humana tão bem sabe personificar. Mas afinal, para que servem as informações militares no século XXI?

Pode-se assumir, *lato sensu*, que têm como missão:

- A produção de informações para apoiar o ciclo de planeamento das Forças Armadas;
- A condução de operações militares;
- A avaliação de cenários futuros; e
- Avisos antecipados de ameaças que possam surgir, no curto-médio-longo prazo, no território nacional ou em teatros onde as tropas portuguesas possam ter, previsivelmente, uma intervenção de índole militar ou humanitário.

INFORMAÇÕES MILITARES II

Concomitantemente, as informações militares têm como missão a pesquisa e a análise de ameaças de terrorismo, espionagem, subversão e sabotagem que possam apresentar risco para as missões militares.

Não existindo uma ameaça iminente que atente contra os supremos interesses da Nação, o conceito de «necessidade»

acaba por desvanecer a potencialização da máquina das informações.

Para apoiar o conjunto de missões que normalmente estão cometidas aos militares, as informações necessitam de efetuar um trabalho diário no campo dos avisos e alertas, para evitar as surpresas, sobre as áreas ou regiões que os decisores políticos e militares determinam como localizações para potenciais operações futuras.

O fator surpresa é o elemento basilar na guerra ou em qualquer outro fenómeno convencional, assimétrico ou híbrido. Durante o processo de formação militar, seja nas academias militares ou nos institutos universitários militares, é ensinado aos futuros comandantes e líderes a forma de impor a surpresa a um opositor e, simultaneamente, evitar ser surpreendido por esse mesmo oponente. Qualquer comandante ambiciosa não ser apanhado de surpresa, bem como os seus opositores empregam todos meios e astúcias para criar decepção, engano ou desviar as atenções de forma a apanhá-lo indefeso.

Desta forma, os comandantes necessitam de informações, e de estados-maiores de informações, para precaver a todo o custo qualquer surpresa que possa colocar em risco a missão e os seus homens. Quando os comandantes não dispõem de uma capacidade de informações robusta, com meios e recursos humanos capazes, treinados e com profundo conhecimento nesta área do saber, a probabilidade de haver baixas humanas entre militares e civis é elevada.

As informações são uma ferramenta fulcral no apoio ao comandante. Contudo, as informações não podem decidir por ele quais as melhores opções táticas e operacionais no campo de batalha. Uma informação credível, corroborada por múltiplas fontes de informações, facultada em tempo, pode não conseguir ter qualquer efeito prático caso um comandante teimoso, ou mesmo incompetente, as ignore por completo e confie unicamente no seu instinto.

DESCARTÁVEIS?

Por outro lado, existe sempre uma visão que as operações militares são amplamente dependentes das capacidades bélicas e logísticas, ficando as informações completamente subalternizadas, decorrente da postura misteriosa e discreta dos seus profissionais.

No campo de batalha, a sustentação logística e as informações são, certamente, os dois pilares mais importantes para suportar as decisões e manobras de um comandante. É sabido que, nas últimas décadas, o apoio de informações militares em muitas



das missões, tem sido, por norma, garantido por estruturas de informações pertencentes às organizações internacionais nas quais as tropas portuguesas estão integradas.

Hoje em dia, nessas missões, o fator necessidade não se reveste de uma condição particularmente premente, pois os decisores militares não requerem um conhecimento situacional do teatro de operações, tal como era necessário durante a guerra colonial. Não existe a necessidade de movimentar tática e operacionalmente as forças militares nacionais que se encontram em missões internacionais na dependência operacional de outros comandantes.

Consequentemente, quando não existe a necessidade em estar dotado de um profundo conhecimento situacional, a produção de informações não adquire a pertinência necessária para cativar a consideração do decisor. Desta forma, o risco de não ser visível é, por demais, o pronúncio para a descartabilidade. Nas organizações, quando a sua visibilidade é ofuscada e a utilidade operativa é questionável, pode-se antever que estas caminham a passos largos para um processo de extinção. Se não são necessárias, porque é que se mantêm a operar?

CONCLUSÕES

Desde o século XV que o papel das informações na segurança e sustentabilidade dos supremos interesses nacionais tem vindo a definir. As únicas duas exceções ocorreram durante a guerra colonial e no período conturbado do pós-25 de Abril de 1974, pois aqui existia a necessidade de combater os agentes de ameaça que colocavam em risco a soberania nacional. Fora destes períodos, a deriva foi ao sabor da corrente que ditava que não havendo ameaças, não existe a necessidade de investir numa capacidade que, por norma, «não se vê, não se sente, nem se ouve».

Os sucessos são, sempre, para os que aparecem na ribalta mediática. Já aqueles que desenvolvem a atividade silenciosa de informações debaixo de um «manto negro», invisíveis aos

comuns dos mortais, não podem proclamar os seus feitos. Mas quando há falhas identificadas, mesmo que em Portugal não exista conhecimento de ter havido alguma, os primeiros a serem apontados são os responsáveis por produzir informações.

Não pode haver qualquer dúvida que, para Portugal obter o conhecimento adequado para lhe proporcionar vantagem competitiva e a capacidade de evitar agentes de ameaça que hipotetem a segurança e os supremos interesses nacionais, é necessário um continuado e robusto investimento na atividade de informações. E esta capacidade não se edifica num abrir e fechar de olhos. É necessário um trabalho continuado num quadro de investimento em recursos humanos, tanto em matéria de formação, treino e a sua retenção prolongada, como em termos de capacidades e sustentação financeira.

O primeiro elo do ciclo das informações, a direção, também deve ser privilegiado em matéria de quadros experientes e capazes para liderar os destinos dos serviços de informações. As nomeações devem ser norteadas pelas capacidades e conhecimentos demonstrados durante os seus percursos profissionais na área das informações, e não por uma questão hierárquica ou uma qualquer simpatia pessoal ou de outra índole. Que não haja dúvidas que o retorno deste esforço de investimento pode ser comprovado pelos sucessos granjeados durante a época dourada. Mas será que esta época alguma vez pode ser replicada em Portugal?



Cavaleiro Ângelo¹
CMG

Nota

¹ Mestre em Intelligence and Security Studies, pela Universidade de Salford, no Reino Unido. Autos dos livros «Os Flechas – A Tropa Secreta da PIDE/DGS na Guerra de Angola», «Os Falcões do Biafra – O Envolvimento Secreto de Portugal na Guerra Civil da Nigéria (1967-1970)», e «DINFO – A Queda do Último Serviço Secreto Militar».

CENTRO DE ANÁLISE E OPERAÇÕES MARÍTIMAS - NARCÓTICOS

A MARINHA E A AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL NO APOIO AO COMBATE AO NARCOTRÁFICO POR VIA MARÍTIMA

O Centro de Análise e Operações Marítimas — Narcóticos (MAOC(N)) foi criado em 2007, com o desígnio da cooperação no domínio da prevenção e interdição do tráfico ilícito de estupefacientes por mar e por ar através do Atlântico com destino à Europa e costa marítima da África Ocidental. Foram signatários deste acordo a Irlanda, o Reino dos Países Baixos, o Reino de Espanha, a República Italiana, a República Portuguesa, a República Francesa e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte.

COMPOSIÇÃO



O MAOC(N) é composto por Oficiais de Ligação do País que representam as autoridades policiais, aduaneiras, militares e marítimas das nações europeias participantes, bem como oficiais de ligação permanentes dos Estados Unidos (da *Drug Enforcement Administration* e da *Joint Interagency Task Force – South*).

As dinâmicas de trabalho e as operações do MAOC(N) procuram minimizar a burocracia e maximizar a atividade operacional, onde oficiais de ligação de autoridades civis e militares trabalham lado a lado com total transparência e paridade, colaborando para um objetivo comum. Esta abordagem é reforçada pela contribuição de uma equipa altamente especializada de analistas, que desempenham funções no Centro.

A este modelo de trabalho acresce a partilha de informações e meios navais e aéreos fornecidos pelos Países Parceiros, o que viabiliza mais operações e potencia o seu sucesso.

A relevância estratégica deste Centro reside, também, nas relações protocolares que desenvolve com outras entidades de cariz internacional, e que lhe permite ser um catalisador na partilha de informações relevantes para o desenvolvimento da sua missão e da dos seus parceiros no combate ao narcotráfico. No âmbito da competência reservada de investigação criminal de crimes relacionados com o tráfico de estupefacientes, a Polícia Judiciária (PJ) tem solicitado a cooperação e colaboração da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional (AMN), no combate e prevenção ao tráfico de estupefacientes por via marítima.

A PJ tem um oficial de ligação permanente em comissão de serviço no MAOC(N), enquanto a Marinha e a AMN partilham um oficial de ligação não permanente em acumulação de funções, e a Força Aérea Portuguesa (FAP) também tem um oficial de ligação não permanente em acumulação de funções. Estes elementos têm um papel ativo na partilha de informações, bem como na articulação operacional entre o MAOC(N) e as entidades nacionais.

MODUS OPERANDI

Em apoio aos seus Parceiros, o MAOC(N) assume um papel ativo na identificação, interrupção e desmantelamento das estruturas de comando e controle dos escalões superiores do crime organizado transnacional. Estas estruturas são responsáveis por crimes graves em vários continentes e, nesse sentido, a cooperação internacional encabeçada pelo MAOC(N) é crucial.

Na Marinha, a partilha de informações com o MAOC(N) é assegurada pelo Centro de Análise de Dados Operacionais (CADOP), o qual se encontra equipado com a tecnologia mais recente de monitorização dos espaços marítimos, com sistemas geoespaciais e bases de dados, especialmente dedicados à construção e manutenção de um Conhecimento Situacional Marítimo robusto, no espaço estratégico de interesse nacional.

Na AMN, é a Divisão de Análise de Informações Policiais (DAIP) do Comando Geral da Polícia Marítima (CGPM) que assume a partilha de informações com o MAOC(N), incidindo no controlo de embarcações nas marinas, bem como na identificação dos marítimos e dos registos das embarcações. São partilhados com o MAOC(N) diagramas de conexão, que estruturam as várias entidades e objetos inseridos nas bases de dados do DAIP, criando ligações entre eles, e que resultam da recolha e partilha de informações. Estes diagramas auxiliam a análise dos fenómenos criminais.



Exemplo de diagrama de conexões.

O trabalho desenvolvido pelo CGPM, em apoio ao MAOC(N), foi já por duas vezes reconhecido:

- No ano transato, através da atribuição da MAOC(N) Medal of Excellence a um dos analistas da DAIP; e
- Este ano, com a atribuição da medalha ao próprio CGPM.

OPERAÇÕES MARÍTIMAS E NAVAIS

O conhecimento adquirido da Marinha nos diferentes teatros operacionais onde desenvolve a sua atividade, assim como os seus recursos materiais, tecnológicos e humanos altamente

especializados, como é o Destacamento de Ações Especiais (DAE), têm sido reconhecidos como uma mais-valia imprescindível nas operações conjuntas de combate ao narcotráfico, sobretudo em alto mar.

Quanto à intervenção no mar territorial, é a AMN que se evidencia pelas suas competências de especialidade. Releva-se o papel dos:

- Grupo de Ações Táticas, com a capacidade de efetuar a interceção por recurso dos seus meios operacionais (embarcações de alta velocidade), e de garantir a segurança dos navios/embarcações durante as diferentes fases: interceção, vistoria - quer ela seja efetuada no mar, quer em porto – e acompanhamento até ao porto mais próximo; e
- Grupo de Mergulho Forense, altamente especializado, com a capacidade para realizar vistorias aos cascos e às caixas de mar dos navios, em fundeadouros e em porto.

A sinergia criada através da cooperação entre estas entidades tem surtido efeito, e só durante o primeiro trimestre deste ano, nas zonas marítimas a sul do Algarve, a AMN, com o apoio da Marinha e da FAP, e em colaboração com a PJ, apreendeu mais de 20 toneladas (tons) de estupefacientes - com destaque para o **haxixe** e a **cocaína** - ultrapassando, assim, o total de droga apreendido pela Polícia Marítima e pela Marinha ao longo de 2022 (16,52 tons) e de 2021 (5,14 tons).

Não obstante todo o trabalho desenvolvido por estas entidades, as organizações criminosas transnacionais apresentam-se cada vez mais bem equipadas, recorrendo às mais recentes tecnologias para dissimular os carregamentos de estupefacientes à escala mundial. A colaboração internacional é, pois, imprescindível para responder a estes desafios, seja através da partilha de informações, seja pela cooperação interagências.

CASE STUDY – APREENSÃO DE CATAMARÃ

Em agosto de 2022, a apreensão de um catamarã numa operação conjunta das autoridades portuguesas, francesas e holandesas, e com o apoio do MAOC(N), foi notícia nos órgãos de comunicação social. O catamarã em questão foi intercetado em mar alto, no Oceano Atlântico, pela Marinha, por fortes suspeitas de transportar uma grande quantidade de cocaína; seguidamente, foi escoltado até ao porto de Ponta Delgada, onde elementos da Polícia Marítima e da Polícia Judiciária procederam à sua receção e vistoria.

Decorrente da vistoria realizada, foram encontrados um total de 1075 pacotes de cocaína, com um peso total aproximado de 1231 kg, em vários compartimentos ocultos da embarcação. A droga encontrava-se escondida na estrutura do navio, tendo-se sido necessário desmontar algumas das anteparas interiores da embarcação para se ter acesso ao estupefaciente.

Na sequência da apreensão da cocaína, os dois tripulantes, ambos de nacionalidade holandesa, foram detidos e apresentados às autoridades judiciais competentes.

Esta operação foi desencadeada no âmbito de uma investigação que teve início na troca de informações no MAOC(N), após o que a PJ solicitou o apoio dos meios navais e aéreos à Marinha e à FAP e foi fornecendo informações que permitiram a monitorização da embarcação até ao momento da deteção visual. A interceção foi realizada por uma equipa do DAE, altamente especializada neste tipo de operações. A articulação operacional entre os meios da Marinha e a PJ foi feita no Centro de Operações Marítimas – COMAR.

O papel da FAP foi relevante na deteção da embarcação, uma vez que o tamanho reduzido do catamarã e o tipo de material de construção (fibra de vidro) dificulta a sua deteção através dos radares de navegação dos navios.



ANO	NAVIOS / EMBARCAÇÕES APREENDIDOS	DROGA A BORDO	% NÍVEL NACIONAL
2021	4	3.773 Kg	26
2022	2	5.306,75 Kg	53

Os dados acima elencados são fruto da colaboração com o MAOC(N). A participação, quer da Marinha, quer da AMN, em colaboração com outros órgãos de polícia criminal e, em especial, com centros de colaboração e partilha de informação como o MAOC(N), dignifica a sua missão e propósito ao colocá-las no epicentro do combate ao narcotráfico internacional, contribuindo com os recursos e meios disponíveis para um bem maior, como é seu apanágio.





PLATAFORMA *GOOGLE ARTS & CULTURE* INCORPORAÇÃO DO PLANETÁRIO DE MARINHA

Todos os planetários do mundo são únicos na sua história e nas suas características. A participação do Planetário de Marinha na *Google Arts & Culture*, permite divulgar para o público de todas as geografias, a singularidade deste equipamento cultural e do espaço que ocupa numa das zonas mais nobres da cidade de Lisboa.

QUASE 60 ANOS DE ASTRONOMIA

O Planetário começou por chamar-se “Planetário Calouste Gulbenkian” e foi inaugurado a 20 de julho de 1965, a partir de uma ideia original do Comandante Eugénio Conceição Silva, oficial da Marinha Portuguesa e grande entusiasta da astronomia.

Foi o incontornável apoio da Fundação Calouste Gulbenkian que permitiu a aquisição do primeiro sistema de projeção ótico, o modelo *UPP 23/4* da *Zeiss*, que hoje está exposto no espaço Galeria e faz parte do acervo do Planetário.

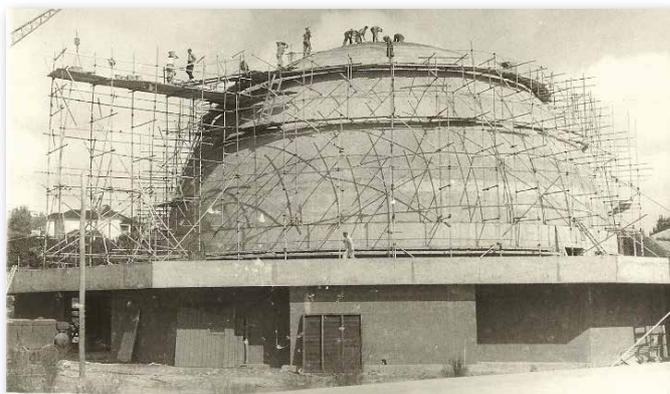
O Planetário de Marinha dispõe de uma cúpula de projeção, a segunda maior da Europa, com um diâmetro de 23.5 metros. Hoje em dia, qualquer visitante vislumbra que se encontra numa sala de projeção avançada do ponto de vista tecnológico, onde se cruza o que de melhor existe em termos de projeção ótica das estrelas – o *Universarium*, modelo IX, da *Zeiss*, em atividade desde 2004 – com o recente sistema digital *fulldome* de projeção de imagem, constituído por oito projetores *LED Velvet*, adquiridos em 2021.

O Planetário proporciona, agora, uma experiência imersiva única em Portugal, promovendo e projetando conteúdos culturais em diferentes áreas científicas e lúdicas e para diferentes públicos. Porém, a astronomia continua a ser o ponto forte da oferta do Planetário, com sessões ao vivo para as escolas e para o público geral, em diferentes faixas etárias.

O CAMINHO DAS VISITAS VIRTUAIS

A *Google Arts & Culture* é uma plataforma *online* mantida pela Google, que utiliza a tecnologia “*Street View*” para oferecer, graças à digitalização dos acervos, coleções e espaços das mais variadas instituições culturais¹, visitas virtuais gratuitas a algumas das maiores galerias de arte, museus e casas de cultura por todo o mundo.

Em Portugal, também os organismos de natureza cultural da Marinha aderiram ao projeto, em particular, o Planetário. Através das fotografias antigas, digitalizadas e publicadas na *Google Arts & Culture*, o visitante pode acompanhar, como numa visita presencial, a sucessão dos acontecimentos desde a construção, identificar intervenientes relevantes da história do Portugal recente, bem como aqueles que estiveram envolvidos neste maravilhoso projeto, observar em detalhe os equipamentos, os objetos históricos ou as obras de arte expostas, em imagens de elevada resolução.



O CÉU É O LIMITE!

Graças a esta plataforma, o visitante pode, sem sair do conforto de sua casa, conhecer os principais objetos históricos da coleção do Planetário, assim como “navegar” pelos espaços e pela sala de projeção. Ou seja, pode envolver-se na história do Planetário, desde a sua construção, acompanhar a evolução dos equipamentos ao longo do tempo e os recursos humanos envolvidos nas diversas atividades desenvolvidas ao longo de quase 60 anos.

A difusão da cultura científica e a criação de memórias de longa duração continuarão a constituir a missão principal do Planetário de Marinha. Com a *Google Arts & Culture* podem-se perpetuar essas memórias.

Para o futuro, o grande desafio da participação nesta plataforma, será a atualização permanente dos conteúdos, com as imagens das iniciativas educativas e cultura.

<https://artsandculture.google.com/partner/planetario-de-marinha?hl=pt-PT>



Colaboração do **PLANETÁRIO DE MARINHA**

Nota

¹ Alguns dos mais importantes espaços culturais do mundo - o Museum of Modern Art (MoMa), em Nova Iorque, a National Gallery, em Londres e o Museu Van Gogh, em Amsterdão, só para citar alguns - estão presentes nesta plataforma.

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

VICE-CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

No dia 12 de maio, o VALM Henriques Gomes tomou posse como Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada (Vice-CEMA), rendendo o VALM Coelho Cândido. A cerimónia decorreu na Casa da Balança, foi presidida pelo CEMA e AMN, ALM Gouveia e Melo tendo contado com a presença de um número muito significativo de oficiais generais, dirigentes do MDN, bem como de oficiais, sargentos, praças e civis de diferentes unidades, estabelecimentos e órgãos da Marinha.

A cerimónia iniciou-se com a condecoração do VALM Coelho Cândido. De seguida e após a leitura da ordem e do ato formal da tomada de posse, na sua alocução, o novo Vice-CEMA, referiu que tem consciência do desafio que tem pela frente, nomeadamente a Direção do EMA, face às atuais dificuldades em assegurar os recursos necessários à manutenção das capacidades operacionais e ao acompanhamento dos desafios tecnológicos que lhes estão associados, não apenas do que decorre dos constrangimentos orçamentais, mas especialmente pela crescente dificuldade em atrair e reter pessoal nas fileiras.

Revelou ainda o papel da atuação do EMA na coordenação intersectorial, no aumento da eficiência institucional, e na coesão e cooperação interna.

Na sua alocução, o ALM CEMA, dirigindo-se ao VALM Coelho Cândido, salientou a forma como terminou a missão no segundo mais alto cargo da hierarquia da MARINHA, onde emprestou todo o seu entusiasmo, dinamismo e reconhecida competência, e agradeceu a sua dedicação e espírito de bem servir.

Ao novo Vice-CEMA, traçou algumas linhas de orientação para a sua missão, com destaque para o processo de transformação genética, organizativa e operacional em curso: “criar uma Marinha mais moderna, tecnologicamente avançada, mais preparada para o futuro que se avizinha”; “inovação, sentido de oportunidade e criatividade que garantam, em articulação com toda a estrutura da Marinha, o encontrar de soluções que sejam adequadas, aceitáveis e exequíveis, e na medida do possível, visionárias.”

A terminar, deixou ao empossado um sentimento de confiança: “Juntos, estou certo, chegaremos ao final desta singradura com o sentimento de dever cumprido e deixando, às gerações vindouras, uma Marinha moderna nos meios e nos processos, eficaz na forma de atuação e reconhecida internacionalmente.

Desejo-lhe bons ventos e mares de feição nesta missão que agora inicia e para a qual conta com todo o meu apoio!”

No final da cerimónia, os presentes cumprimentaram e parabenizaram o novo Vice-CEMA.



Fotos SA A Ferreira Dias

SÍNTESE CURRICULAR

O VALM António Manuel Henriques Gomes nasceu a 15 de outubro de 1962, tendo-se licenciado em Ciências Militares Navais, na Escola Naval em 1985. Especializado em eletrotécnia desde 1988, o VALM Henriques Gomes para além dos cursos de carreira, frequentou diversos cursos técnicos nacionais e internacionais em sistemas de armas, tecnologias de formação e gestão.

Embarcado em diversas unidades navais, desempenhou as funções de Chefe de Serviço, Chefe de Departamento e Oficial Imediato; terminou as suas funções no mar como Comandante do NRP Afonso Cerqueira, em junho de 2003.

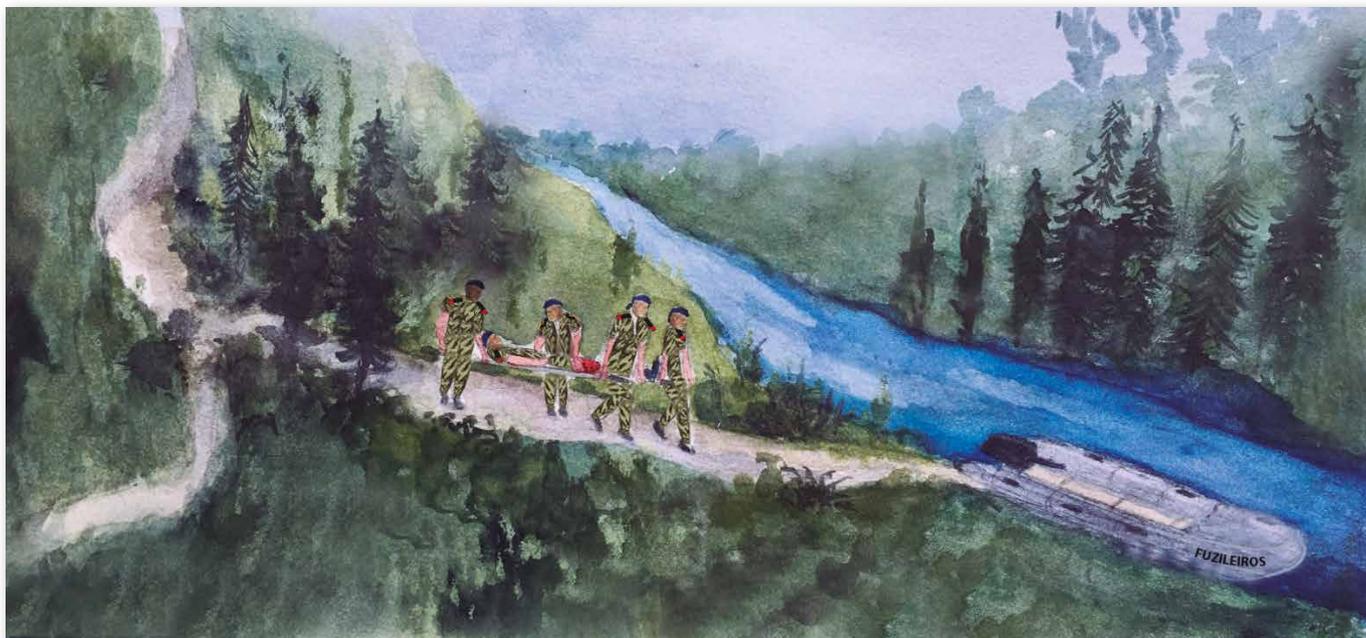
Em terra, desempenhou funções na Escola de Artilharia Naval, foi Coordenador da Direção Técnica dos Sistemas de Armas e Mísseis da Direção de Navios; foi Chefe de Divisão da Divisão de Pessoal e Organização do EMA, foi Adido de Defesa junto da Embaixada de Portugal em Madrid, e foi Comandante da Escola de Tecnologias Navais.

Já oficial general, assumiu as funções de Diretor da Direção de Formação e Educação; de Comandante da EN e, posteriormente, de Chefe de Gabinete do CEMGFA.

Após a sua promoção a VALM, foi Comandante Operacional dos Açores e exerceu o cargo de Chefe de Planeamento e Coordenação do EMGFA.

Ao longo da sua carreira naval o VALM Henriques Gomes acumulou mais de quinze mil horas de navegação e recebeu várias comendas, condecorações e distinções.

OS PRIMEIROS TIROS, LOGO NO SAMBUIÁ



Autor: ZTEN-TSN-ARQ Paulo Guedes

Meia hora depois do Comandante Calvão ter saído de Ganturé, o meu Comandante (do DFE 12) chamou-nos, deunos um lamiré da conversa havida, e atirou-nos uma “ordem” que o Comandante do COP 3¹ lhe dera: um oficial, um sargento e uma praça iriam, integrados no DFE 7, no dia seguinte, fazer uma operação ao Sambuíá. Claro, o mais “marreta”² dos oficiais era eu. Tornei-me voluntário à força.

Na operação do DFE 7 ao Sambuíá deu-se o meu “baptismo de fogo”. E que baptismo!...

Colocam-me de oficial navegador, bússola na mão, logo atrás do primeiro homem, o “pisteiro”, um marinheiro veterano de segunda comissão que o Nuno Castro Barbieri, o Imediato, me avisou para “ir de olho nele, porque era bom no mato, mas meio apanhado, com largo cadastro”.

Atrás de mim, seguia um dos homens da MG-42 do DFE 7, o Moura, e depois o Araújo, o 3^o Oficial. Quando nos aproximámos da estrada do Sambuíá, com cautelas redobradas, mais silenciosos, o “pisteiro”, que estava aí a uns sete a oito metros à minha frente, faz-me sinais repetidos para parar a marcha, mandar abaixar o resto do pessoal e ir ter com ele. Fiz sinal para trás, para agachar.

Andei uns passos, mas não cheguei junto dele. A uma distância de uns vinte metros, talvez nem tanto, vejo um tipo a urinar junto de uma árvore, de casaco verde-oliva, com uma arma ao ombro. O marinheiro da frente, sem esperar por qualquer indicação, começa a correr na sua direcção para o apanhar, mas estalou um fogachal³ dos diabos.

Tínhamos caído numa emboscada. Com resposta imediata. Oiço um estrondo tremendo ao meu lado. Possivelmente, uma bazukada. Fiquei meio desorientado.

O Moura, sempre a disparar, corre na direcção de onde vêm os tiros. Passa por mim. Dá-me um toque no ombro e grita-me:

– “Coloque-se detrás de uma árvore, que elas mordem”. Ele próprio fez o mesmo mais á frente, sempre de MG a jorrar fogo.

O tiroteio e as explosões são intensos dos dois lados. Duram minutos, mas que me parecem eternos. Iniciam-se movimentos

envolventes. O “fogachal” diminuiu. Os guerrilheiros pareciam estar a retirar.

Ao mesmo tempo, muitos metros atrás de mim, oiço gritos de dor. Alguns deles lancinantes. Reparo que uma pessoa, em movimentos curvados, corre aos saltos, de árvore em árvore, e vai na direcção de onde vêm os gritos. Quando o combate termina e vou ter com o ferido, vejo que o homem saltitante era o sargento enfermeiro, Faria de seu nome.

Um estilhaço atingira o osso da perna da praça. A calça do camuflado estava empapada em sangue. A perna bamboleava. Devia ter-lhe partido o fémur. No rescaldo, havia cinco ou seis feridos, apenas aquele com certa gravidade.

O regresso foi o cabo dos trabalhos. O Comandante do 7^o, Humberto Santana, pediu evacuação por helicóptero. A resposta foi:

– “Não há aeronaves disponíveis ... Transportem-no à mão”.

O Comandante e o Imediato barafustaram, mas a ordem era taxativa. Improvisou-se uma maca e quatro homens transportaram o ferido que, com o movimento irregular, soltava gritos pungentes. Após paragens frequentes, lá se arribou à parte navegável do Rio Sambuíá e fez-se o regresso a “casa”.

Foi o meu primeiro dia de um preenchido programa operacional de combate que vivi na Guiné.



Serafim Ivo Gonçalves Lobato

14^o CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

Notas

¹ A região militar que enquadrava Ganturé.

² Mais novo, em termos de antiguidade.

³ Tiroteio intenso.

SAÚDE AMBIENTAL

No passado dia 5 de junho celebrou-se o 50.º aniversário do Dia Mundial do Ambiente e o mote deste ano foi o combate à poluição plástica. O nosso Mar está ameaçado pelo “lixo marinho”, na sua grande maioria composto por plástico (70%). Sabe-se hoje que os microplásticos estão presentes na nossa cadeia alimentar: segundo algumas estimativas, consumimos mais de 50.000 partículas de plástico por ano, o que representa uma ameaça real à nossa Saúde. Para nos explicar melhor a relação que existe entre a Saúde e o Ambiente, contamos com a colaboração da única Técnica da Saúde Ambiental da Marinha, a 2TEN TS-SAMB Telma Batista, Chefe da Unidade de Saúde Ambiental, do Departamento de Saúde Ocupacional, do Centro de Medicina Naval.

AP – Como é que o Ambiente pode influenciar a nossa Saúde?

TB – Atualmente é consensual que a Saúde das pessoas é influenciada por uma multiplicidade de fatores, a maioria dos quais (estima-se que 70%) fora do âmbito estrito dos sistemas de saúde, como, por exemplo, o acesso a cuidados de saúde. Um dos principais determinantes da Saúde é o Ambiente: as Nações Unidas estimam que, atualmente, uma em cada quatro mortes no Mundo esteja relacionada com fatores de risco ambientais, sublinhando-se o seu impacto em termos de mortalidade prematura. Um exemplo paradigmático é a poluição do ar ambiente que respiramos. Segundo um relatório da Agência Europeia do Ambiente publicado recentemente, a poluição do ar causa mais de 1.200 mortes prematuras por ano entre menores de 18 anos na Europa e aumenta significativamente o risco de doenças mais tarde na vida. Os efeitos da poluição do ar começam antes do nascimento, estando a exposição materna ligada a baixo peso à nascença e a partos prematuros.

AP – Perante esta relação tão forte e prejudicial para a Saúde, não há quem nos proteja da exposição aos fatores de risco ambientais?

TB – É certo que não é fácil porque estamos todos expostos a vários ambientes: habitacional, escolar, profissional, recreativo, entre outros. Mas, em boa verdade, existe uma profissão – Técnico de Saúde Ambiental (TSA) – que tem a responsabilidade de detetar, identificar e analisar fatores de risco ambientais, atuais ou potenciais, independentemente da sua origem (natural ou resultante de atividades humanas), bem como prevenir ou mitigar a exposição aos mesmos em prol da proteção da Saúde. Os TSA são os únicos profissionais com formação base para intervir no binómio Saúde – Ambiente e fazem-no em vários contextos: público, escolar, ocupacional, etc.

AP – Não me lembro de ouvir falar em Técnicos de Saúde Ambiental... É uma profissão recente?

TB – Nem por isso. A área profissional de TSA foi criada pelo Decreto-Lei nº 117/95, de 30 de maio, mas o início da profissão remonta a 1926 com a criação dos Fiscais Sanitários que tinham a função de fiscalizar as condições de salubridade dos lugares, habitações e estabelecimentos. Mesmo face às adversidades da época e ao pouco conhecimento técnico destes profissionais, verificaram-se logo progressos inegáveis na higiene e saúde social. Face à necessidade de profissionais mais qualificados para dar resposta às novas e mais diversificadas solicitações na área da Saúde Ambiental foi criado o curso superior de Higiene e Saúde Ambiental, entretanto renomeado como Saúde

Ambiental. De acordo com a Organização Mundial de Saúde, a Saúde Ambiental aborda os aspetos da saúde e qualidade de vida humana, determinados por fatores ambientais físicos, químicos, biológicos ou sociais.

AP – Sendo uma área com visibilidade crescente, imagino que não tenha mãos a medir para as solicitações da Marinha?

TB – Sim, na medida em que tenho trabalhado sem redundância desde 2011. Não obstante, a Marinha tem dado passos importantes no domínio da Saúde Ambiental. Um dos mais recentes foi a atualização do Plano para Prevenção e Controlo da *Legionella* nos Sistemas de Água, incluindo o alargamento das colheitas de amostras de água para pesquisa de *Legionella* às Unidades em Terra. A par disso, a Saúde Ambiental está representada no Grupo de Controlo de Infeções na Marinha e no Grupo de Trabalho da Direção da Saúde Militar *Preventive Medicine Team*. Naturalmente, há ainda muito por fazer nesta área na Marinha, tanto mais quando se pretende dar uma resposta robusta às missivas da Diretiva Ambiental para a Defesa Nacional e da própria Diretiva Estratégica da Marinha 2022. Esta última inclui uma Iniciativa Estratégica que consiste em elaborar uma agenda verde e alocar recursos financeiros a projetos de investimento nas áreas do ambiente, economia circular e energias alternativas da Marinha, promovendo a sustentabilidade ambiental e implementando projetos na área da energia verde, eficiência energética, eletrificação de transportes internos, controlo e capacitação das zonas florestais com a substituição de espécies nas áreas florestais, energia fotovoltaica e captação de águas pluviais.

AP – E como é que podemos ajudar? O que devemos fazer coletivamente?

TB – Todos podemos ser participantes ativos na melhoria das condições ambientais em contexto laboral. Sempre que identifiquemos alguma situação ou tenham alguma questão que careça da intervenção ou esclarecimento de um TSA, devem contactar a Unidade de Saúde Ambiental (RTM 302140; Telefone 211909740; Email cmn.saude.ambiental@marinha.pt). Por sua vez, todos devemos cuidar do nosso Ambiente porque estamos simultaneamente a cuidar da nossa Saúde! Hoje existe “Uma Só Saúde” (a do Planeta, a das Pessoas e a dos Animais, inextricavelmente associadas).



CTEN MN Ana Cristina Pratas
CTEN MN Santos Henriques

www.facebook.com/participanosaudepartodos

CONVÍVIOS

ENCONTRO DO 2º CFORN 1978 CLASSE DE FUZILEIROS

Por iniciativa dos ex-2TEN FZ/RN António Rosado e Simão Cadete, realizou-se no dia 28 de janeiro o encontro dos “cadetes” fuzileiros do 2º Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval (CFORN) de 1978.

Após as boas-vindas no Salão Nobre da Escola de Fuzileiros pelo CFR FZ Mendes Afonso, em nome do Comandante da Escola de Fuzileiros, seguiu-se um périplo pela unidade, incluindo uma visita ao Museu do Fuzileiro.

O almoço-convívio decorreu no restaurante *Dona Isilda*, em Palmela, em ambiente de sã camaradagem durante o qual se avivaram recordações. O CMG FZ REF Jorge Manuel Monteiro (então 2TEN FZ/RN) esteve como convidado, na qualidade de oficial enquadrante e instrutor principal do curso.



“FILHOS DA ESCOLA” ABRIL DE 1973 50º ANIVERSÁRIO

No passado dia 15 de abril realizou-se, na Marinha Grande, o 28º Encontro dos “Filhos da Escola” de abril de 1973, comemorando assim o seu 50º aniversário de incorporação na Marinha.

Recebidos pelo Presidente da Câmara Municipal e pela Presidente da Junta de Freguesia, o encontro contou com uma visita à Estátua do Vidreiro e ao Monumento em Memória dos Mártires do Colonialismo.

Seguiu-se o almoço, realizado na *Quinta da Valinha*, no lugar da Burinhosa, no qual participaram todos os “Filhos da Escola” e familiares, estando também presentes a Presidente da Junta de Freguesia da Marinha Grande, o Capitão do Porto da Nazaré, o CMG Mário Figueiredo e o Comandante Alfredo Tomé.



O convívio, que decorreu em ambiente de sã camaradagem, permitindo desfrutar de muitas e boas recordações, terminou com a promessa de novo encontro em 2024 no Porto.

MARINHEIROS DO CONCELHO DO SABUGAL XXVII ENCONTRO

No próximo dia **29 de julho**, vai realizar-se em Vale de Espinho, o XXVII convívio dos Marinheiros deste concelho. O Programa é o seguinte:

- 09h30 - Concentração no largo da Escola Primária no Sabugal
- 10h30 - Partida para Vale de Espinho, com paragem no Memorial Largo das Eiras
- 11h40 - Eucaristia na Igreja Matriz
- 13h00 - Almoço na Praia Fluvial

As inscrições/reservas devem ser feitas para os seguintes contactos:

CFR José Domingos Martins Clemente TM 966520322; e-mail zedclemente@gmail.com
SMOR José Jorge Paulos Martins TM 938446520; e-mail jj.pmartins@hotmail.com

DESTACAMENTO DE FUZILEIROS ESPECIAIS Nº 7

O Destacamento de Fuzileiros Especiais Nº 7, que fez comissão de serviço na Guiné no período de 1963/65, vai realizar no dia **24 de setembro** o seu habitual almoço-convívio.

Convidam-se todos os camaradas do Destacamento e familiares a estarem presentes.

Para mais informações contactar: Carlos Martins TM 938481200

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 265

NORTE (N)

♠	♥	♦	♣
A	A	V	A
V	8	9	4
4	5	6	
2		3	

OESTE (W)

♠	♥	♦	♣
8	V	R	7
3	4	10	3
	2	7	2
		5	
		2	

SUL (S)

♠	♥	♦	♣
R	R	A	R
9	9	D	D
	7		V
	6		6
			5

ESTE (E)

♠	♥	♦	♣
D	D	8	10
10	10	4	9
7	3		8
			6
			5

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO POR SER A 4 MÃOS

Todos vuln. S joga 6ST recebendo a saída a ♣8. Qual deve ser o seu plano de jogo para tentar cumprir este contrato.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 265

Analisando as 4 mãos facilmente se constata que com D♠ e R♥ mal colocados contamos 10 vezes rápidas, e apenas 11 por termos ADV♥, passando a somar AV♥+2♥+2♥+5♣. Vejamos, então, como encontrar a 12ª vez: a saída mostra ser carta neutra e que a D estará em E, portanto joga pequena no morto, E o 10 e faz de R; joga ♣ para o A e ♦ de seguida para a passagem ao R que perde; W insiste em ♣ e S joga obrigatoriedade o A; desfilia apenas 3 ♣ e joga A♥, chegando-se a 5 cartas do fim a esta posição: S-♥976♣6, W-♥42♦107, N-♠A8♥9 e E-♠D7♦D103; joga agora 6♥ e W terá de baldear ♥ para defender ♥, podendo então N baldear ♣ e E ♣ sem problemas. Finalmente vai ao morto no A♥ e ao jogar V♥ e W terá de baldear W que terá de baldear ♥ para segurar a D♠, permitindo que S faça as 2 últimas vezes em ♣ e R♥9, uma vez que W e E ficaram reduzidos a uma ♠ apenas.

Nunes Marques
CALM AN

SOPA DE LETRAS

Problema nº 03

I	S	B	A	O	Ã	T	I	O	M	B	O	I	F
A	G	U	I	S	T	S	E	T	E	N	A	O	J
S	O	A	L	H	E	I	A	L	U	M	Â	L	F
F	E	S	G	A	N	A	R	A	S	N	E	D	A
I	A	S	T	Ç	A	O	I	R	U	S	M	A	U
T	S	T	A	I	S	U	C	A	T	A	R	A	I
I	A	I	F	R	A	F	A	B	T	A	A	U	O
A	H	C	U	D	A	T	C	O	S	I	D	S	B
S	E	O	D	A	I	U	U	D	O	D	A	D	A
A	C	R	A	D	A	O	D	A	N	R	O	D	A

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 03

- ⚓ ADARCA
- ⚓ ADARME
- ⚓ ADENSAR
- ⚓ ADOBAR
- ⚓ ADORNADO
- ⚓ ADRIÇA
- ⚓ ADUCHA
- ⚓ ADUFA
- ⚓ CATAR
- ⚓ FIO
- ⚓ FLÂMULA
- ⚓ ESGANAR
- ⚓ DADO
- ⚓ ISBA
- ⚓ JOANETES
- ⚓ MOITÃO

Dias Matias
SCH CM

SUDOKU

Problema nº 97

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 97

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• VALM António Manuel Henriques Gomes, no cargo Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada • CFR M Sérgio Ricardo Caldeira de Carvalho, Comandante do NRP Álvares Cabral • 1TEN FZ Hugo Filipe Faria Pinheiro dos Santos, Comandante da Força de Fuzileiros n.º 3.

RESERVA

• VALM António Manuel de Carvalho Coelho Cândido • CMG M José António Velho Gouveia • CFR M José António Mira Peres Rebola • CTEN EN-MEC José Luis Rodrigues Barradas • STEN TN COM Silva Miranda • ASPOF TSN PSI Catarina Gomes Guerreiro • SMOR ETA Paulo Jorge Matias Gonçalves • SMOR V Alfredo José da Silva Fernandes • SMOR MQ Joaquim José Marques Flores Ferreira.

FALECIDOS

• 522854 VALM M REF Fausto Morais de Brito e Abreu • 56569 CALM M REF Fernando Delfim G. Tavares de Almeida • 71954 CMG EMQ REF José Vitoriano Cabrita • 24655 CMG M REF Júlio José Guerreiro das Chagas Torre • 71854 CMG EMQ REF Rui Victor de Sant'ana Pereira de Lima • 300262 CMG SEL REF António Luís Monteiro • 7443 CMG M REF Fernando Miranda Gomes • 33461 CMG M REF Rui da Cruz Silvestre • 125258 CMG FZ SEF REF António Carlos Samões • 18651 CMG M REF César Francisco de Moura Leal Coelho • 20378 CMG M REF Fernando Manuel Maia Pimentel.

CALL FOR PAPERS

CONGRESSO INTERNACIONAL WAR@SEA

Organizado pelo Grupo de História Militar do Centro de História da Universidade de Lisboa, o **Congresso Internacional WAR@SEA - CIÊNCIA E TECNOLOGIA** propõe reunir um conjunto de investigadores, a nível internacional, que se têm debruçado sobre as áreas da História Naval e da História Militar, numa perspetiva abrangente, sem balizas cronológicas, geográficas ou disciplinares.

Os interessados em participar neste Congresso deverão enviar as suas propostas (Word ou PDF) para o endereço war.at.sea.2023@gmail.com, até de **30 de julho de 2023**.

Os trabalhos poderão ser apresentados em português, espanhol, inglês ou francês, enquadrados nas seguintes linhas temáticas: Estratégia e tática naval – Navios e inovação tecnológica – Ciência aplicada à Guerra Naval – O Poder da Imagem – O Luxo como poder de dissuasão – Artilharia naval – A Guerra Submarina – Terra e Mar – Cerco, Bloqueio e Guerra Anfíbia – Espionagem e transferência de conhecimento – Arqueologia do Conflito – A Comunicação como ferramenta de divulgação.

Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia, L.P., no âmbito dos projetos UIDB/04621/2020 e UIDP/04621/2020.




Cargo Agent



Rua Leopoldo de Almeida, Nº 8A • 1º andar • 1750-138 Lisboa • PORTUGAL
 Tel: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826379 | (+351) 969826387 | (+351) 969826388 • Fax: (+351) 217 59 68 48
 E-mail: geral@lissa.pt • www.lissa-lda.com

WAR @SEA

CONGRESSO INTERNACIONAL

CALL FOR PAPERS

5 a 7 Dez 2023

Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa
Academia de Marinha

Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I. P. no âmbito dos projetos UIDB/04311/2020 e UIDP/04311/2020

U LISBOA | UNIVERSIDADE DE LISBOA

FLUL FACULDADE DE LETRAS

CH CENTRO HISTÓRIA

fct Fundação para a Ciência e a Tecnologia

REPÚBLICA PORTUGUESA

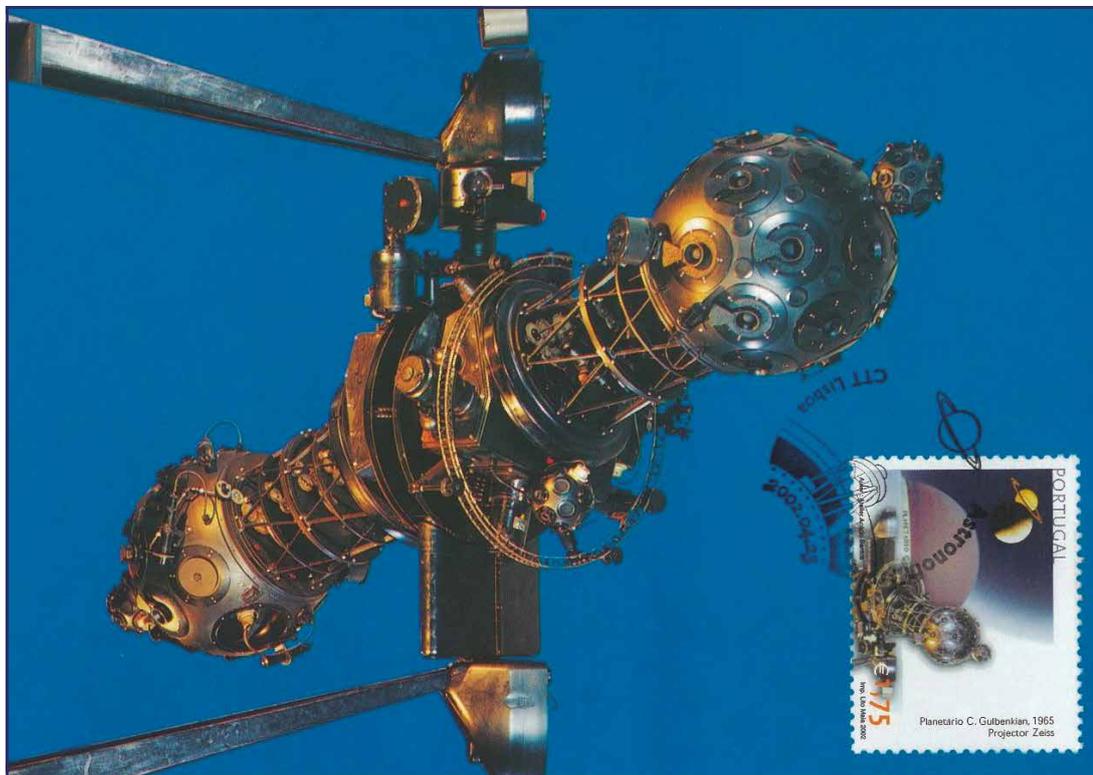


Entidades associadas



MARINHA PORTUGUESA EM SELOS (VI)

Astronomia, 2002



Inteiro postal, selo de taxa de €1,75 e carimbo de 1.º dia da emissão.

Autor: Acácio Santos

Coleção CTT Correios de Portugal
Imagens cedidas por CTT Correios de Portugal e Fundação Portuguesa das Comunicações.

O Planetário de Marinha, anteriormente conhecido como Planetário Calouste Gulbenkian, dispõe atualmente de um sistema de projeção que permite uma experiência imersiva de 360°.

