

Nº 587 • ANO LII
AGOSTO 2023 • MENSAL • € 1,50

Revista da ARMADA



NRP ARPÃO

PÉRIPLO DO ATLÂNTICO SUL

EXERCÍCIO
CONTEX-PHIBEX

NATO ASSURANCE MEASURES
NRP FIGUEIRA DA FOZ

ATLANTIC POLEX.PT
CANIÇAL

FOTOGRAFIAS

ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS



NRP Angra do Heroísmo (Draga-minas M407)



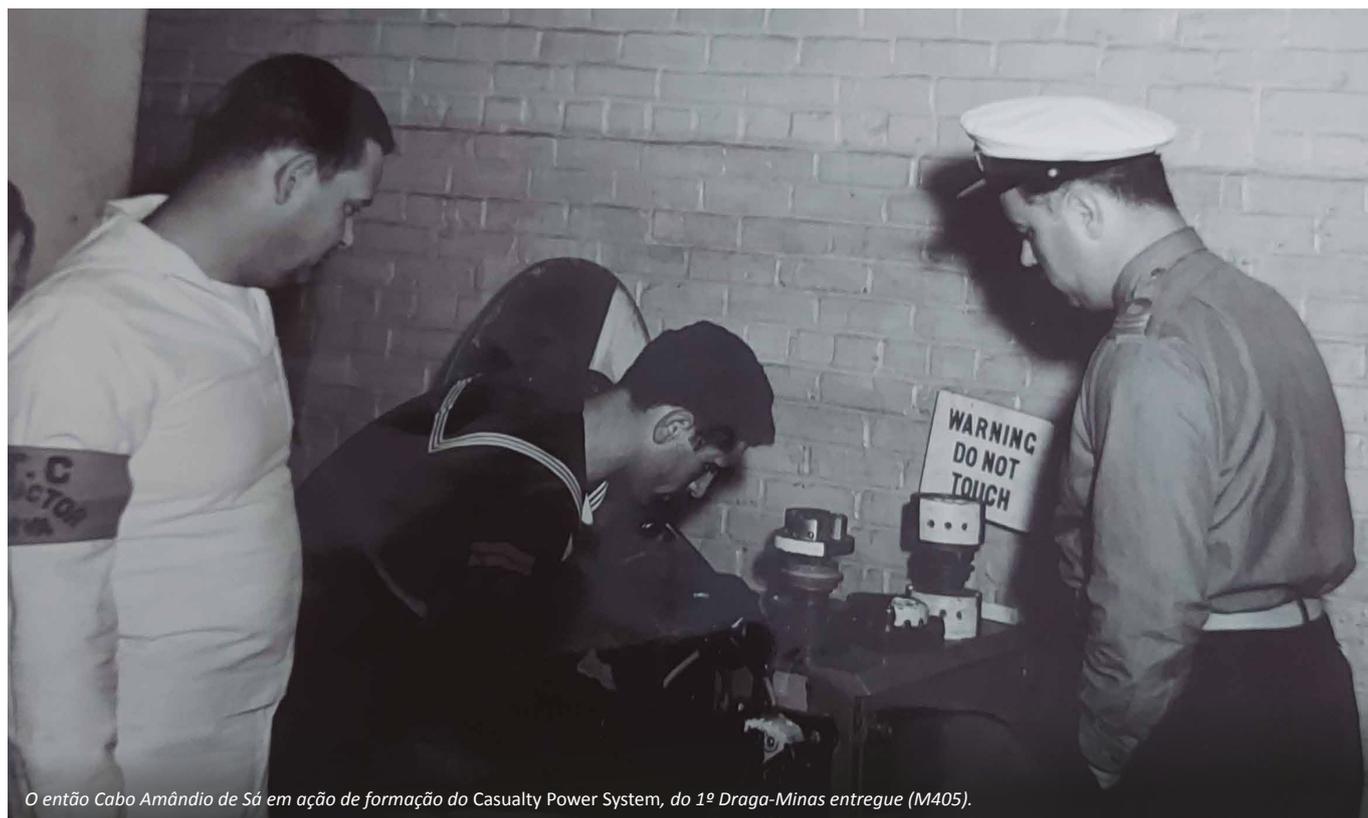
Mar alteroso na saída de Nova York (M407)



Largada do NRP Angra do Heroísmo de Nova York

IMAGENS DE UM TEMPO DISTANTE

... em 1954, durante a viagem de Nova York para Lisboa, após a entrega dos primeiros Draga-Minas Costeiros da Classe *Ponta Delgada*. Os navios pertenciam à Classe *Adjutant*, construídos nos EUA e cedidos a Portugal ao abrigo do Mutual Defense Agreement Program (MDAP). Foram entregues entre 1953 e 1955, sendo batizados com nomes de cidades e vilas do arquipélago dos Açores. (Fotos cedidas pelo 1TEN REF Amândio de Sá).



O então Cabo Amândio de Sá em ação de formação do Casualty Power System, do 1º Draga-Minas entregue (M405).

SUMÁRIO

- 02** Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

- 04** Reflexões sobre Estratégia (4)

- 06** Participação no SNMG1 em 2023
NRP *Bartolomeu Dias* – Final

- 16** Iniciativa Mar Aberto 23.2 – Força Nacional Destacada
NRP *Arpão* – Parte II

- 22** Plataforma *Google Arts & Culture*
Fragata *D. Fernando II e Glória*

- 23** Os oceanos no futuro de Portugal – Parte II

- 26** Conversas com Marinheiros

- 29** Entregas de Comando / Tomadas de Posse

- 30** Doação à Biblioteca Central de Marinha
Arquivo Histórico – Coleção Charles Henry Bleck

- 31** Foi assim... (09)

- 32** Guerra no Pacífico – Guerra submarina

- 33** Quarto de Folga

- 34** Notícias Pessoais / Convívios

- 35** Concurso de Fotografia

- CC** Naus de Pedra em Lisboa

EXERCÍCIO CONTEX-PHIBEX

09



12 NATO ASSURANCE MEASURES NRP FIGUEIRA DA FOZ



ATLANTIC POLEX.PT CANIÇAL 2023

14



Capa

NRP *Arpão*
Périplo do Atlântico Sul
Manobra de aproximação ao cais no Rio de Janeiro
Composição gráfica SMOR C Jesus da Assunção



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 587 / Ano LII
Agosto 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](http://www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx)

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

Paginação eletrónica e produção
What Colour Is This?
wcit.pt
info@wcit.pt
Tl: +351219267950
(Chamada para a rede fixa nacional)

Tiragem média mensal:
3700 exemplares

A ACTUALIDADE DAS TEORIAS DE SUN TZU E DE CLAUSEWITZ FINAL

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.

Na 1ª parte do ensaio foram apontadas as principais semelhanças e diferenças dos seus trabalhos. Agora serão analisadas as consequências derivadas do esquecimento destas teorias em muitos conflitos da atualidade, em alguns casos algo desastrosas.

O ESQUECIMENTO DESTAS TEORIAS

A Guerra do Vietnam, o fracasso soviético no Afeganistão e as recentes dificuldades dos Estados Unidos (EUA) no Iraque e no Afeganistão são exemplos que demonstram que a mera vantagem material e tecnológica não garante, por si só, a vitória. Essas dificuldades realçam a importância do pensamento de ST quando ele defende a estratégia indireta e considera que a surpresa, o engano e a dissimulação jogam um papel importante para derrotar o inimigo, e que a força deve ser usada quando o inimigo está “desmoralizado e derrotado”. Além disso, e como já referido na PARTE I, “na guerra a melhor política é tomar o Estado intacto e as suas infraestruturas intactas”, e que “o melhor é a vitória sem derramamento de sangue, submetendo o inimigo à nossa vontade sem lutar”.

O caso dos EUA e a guerra do Iraque

Os EUA destruíram completamente as infraestruturas do país. Para que serviu? Para uma mudança de regime, é certo. Mas logo após deu lugar à insurgência e a reconstrução quase não existiu. Neste contexto, o relatório *Hard Lessons: The Iraq Reconstruction Experience*¹, referiu, entre outras conclusões, que, cerca de 5 anos após o início do seu maior projecto de reconstrução no estrangeiro desde o Plano Marshall a seguir à 2ª Guerra Mundial, o governo dos EUA não tinha as políticas, a capacidade técnica

e ou a estrutura organizacional necessária para um projecto daquela dimensão.

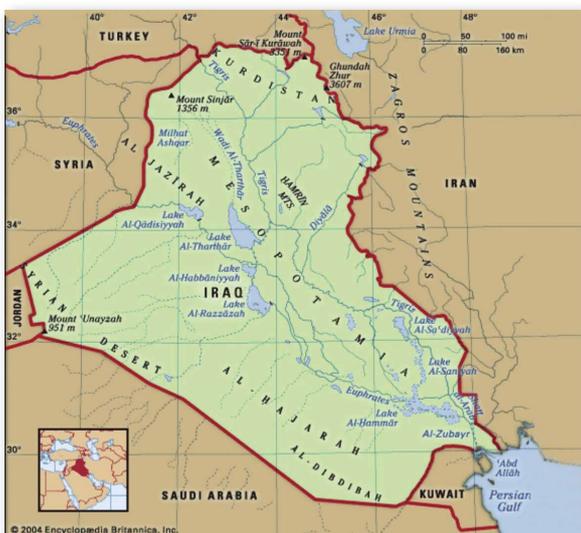
O esforço de reconstrução do Iraque pouco mais fez do que restaurar o que havia sido destruído durante a invasão americana e subsequentes saques. O relatório concluiu² que o esforço tinha falhado, em parte, porque nenhuma agência do governo americano assumiu a responsabilidade pela tarefa da reconstrução.

O caso da Rússia e a guerra na Ucrânia

Quanto à guerra da Ucrânia, a Rússia está (e é, aparentemente, o seu objectivo) a riscar a Ucrânia do mapa e a ficar com o seu território, mas completamente destruído. Será uma política de terra queimada. Para que serve? Para reaver parte do antigo império soviético e um território de grande riqueza? Talvez, numa perspectiva de reconstrução, para empenhar as empresas de reconstrução russas? E quem paga? Também os EUA iriam reconstruir o Iraque e tal não aconteceu.

Isto é absolutamente contrário ao pensamento de ST, segundo o qual se deve tomar o Estado e as infraestruturas intactas.

Ou será que o presidente Putin tem outras ideias, continuando a bombardear e a destruir a Ucrânia com a finalidade de “castigar” a UE, o Ocidente e seus aliados, obrigando a um incomensurável nível de gastos e de esforço para a reconstrução da Ucrânia, como vingança à imposição dos pacotes de sanções contra a Rússia, cujos efeitos serão desta forma largamente “compensados”?



As estimativas³ do Banco Mundial apontam para um montante de 411 mil milhões de dólares americanos, durante os próximos dez anos, para a reconstrução do considerado como mínimo na Ucrânia, perante a continuação da guerra.

DIME

Modernamente, a articulação de alguns dos elementos mencionados no pensamento estratégico de ST e C, designadamente a diplomacia, a *intelligence*, a força militar e a economia, faz todo o sentido e é importante lembrar que o conjunto destes elementos constitui a ferramenta fundamental ao dispor de um Estado, na gestão de uma situação de conflito – o chamado DIME (abreviatura de *Diplomacy, Intelligence, Military e Economy*).

Num conflito, e para se caminhar para uma solução de paz, é necessário e mandatário que o poder político utilize, completamente, em profunda coordenação entre si e em toda a sua extensão, estes quatro elementos durante o conflito, agravando, conforme necessário, as medidas de um dos elementos em detrimento de outros, para se chegar a um consenso e a uma negociação

O que temos vindo a assistir é que, neste conflito da Ucrânia, o elemento essencial que tem sido usado é a componente militar, sem acorrer a uma utilização coordenada e extensiva dos restantes elementos (ou com uma utilização simbólica desses elementos).

A diplomacia não tem tido qualquer expressão, e muito menos resultados. Nenhuma das partes se sentou à mesa das negociações (e os mediadores nada têm conseguido), dado que partem de pré-condições que o outro lado não aceita. Putin não tem qualquer interesse em negociar, nem aceita admitir que quebrou o Direito Internacional. Putin quer tomar a Ucrânia por todos os meios, recorrendo se for necessário à sua destruição completa. Vamos ver se conseguirá. Não se verificando a existência de uma via de comunicação diplomática, perante um passo de uma das partes mal interpretado, a situação pode ser extrema e eventualmente levar ao envolvimento de terceiros. Teremos um conflito para durar.

Tem havido algum jogo de informações e contra-informações, do qual, obviamente, só conhecemos aquilo que vem a público, sob a forma meramente retórica e de propaganda com informação falsa e contraditória (sobretudo por parte da Rússia a julgar pelos seus comportamentos perante acontecimentos óbvios e verificados).

O elemento económico tem vindo a ser amplamente utilizado através das sanções, mas o seu efeito não é perfeitamente claro (exceptuando os sectores energético e financeiro), pois a Rússia tem adoptado outros caminhos para tornar as sanções (e.g. mantendo e incrementando relações económicas com países não alinhados, que têm acesso aos mercados internacionais, acedendo assim a produtos proibidos pelos pacotes de sanções).

CONCLUSÕES

Após esta breve abordagem sobre as teorias de ST e de C, podemos afirmar que a sua actualidade se mantém, e o seu esquecimento tem tido consequências por vezes desastrosas.

A guerra da Ucrânia sugere, em nossa opinião, que irá prolongar-se por muito tempo, diríamos anos, e com uma possibilidade séria de poder alastrar-se e envolver terceiros, a menos que alguma coisa inesperada aconteça por parte do Kremlin e do presidente Putin.

As razões para isto têm a ver com a gestão do conflito e a utilização coordenada dos elementos do DIME, o que não está a acontecer.



Reis Madeira⁴
CMG REF

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

Notas

¹ Documento elaborado pelo Office of the Special Inspector General for Iraq Reconstruction.

² Agência Reuters, World News, 14 DEZ2008.

³ Aljazeera, 23MAR2023.

⁴ MA em Defense Studies, King's College, Londres.



A destruição de Bakhmut.

DR

PARTICIPAÇÃO NO SNMG1 EM 2023

NRP *BARTOLOMEU DIAS*

FINAL

A primeira parte do artigo debruçou-se sobre o enquadramento e o primeiro mês de missão, com 24 dias de navegação no Exercício JOINT WARRIOR, cerca de metade deles a navegar a norte do Círculo Polar Ártico. Esta segunda e última parte irá focar-se no período navegado entre o mar Báltico e o mar do Norte, e as diferentes tarefas e exercícios concretizados, em cada um destes mares.

N.R.P. BARTOLOMEU DIAS

NRP Bartolomeu Dias no Mar da Noruega.

DO OCEANO ATLÂNTICO PARA O MAR BÁLTICO



Após a visita a Newcastle, o navio largou em direção ao estreito de Skagerrak e Mar Báltico. O mestre apitou à faina geral, o imediato ordenou amarração dentro e balões fora e o navio largou às 09:00H de 24 de março, ao sabor das águas fortes e castanhas do rio Tyne. Era uma manhã solarenga primaveril, que apanhava de surpresa os marinheiros lusos já acostumados aos rigores e maus humores da meteorologia nórdica.

Em direção ao Báltico, a *Bartolomeu Dias* foi cruzando a miríade de plataformas *offshore* que pululam ao largo da costa inglesa, a fim de contribuir para as atividades de vigilância e segurança marítima. Antes de entrar no estreito de Skagerrak, o navio participou no exercício DYNAMIC FRONT, tendo realizado pela primeira vez tiro contra terra. O entusiasmo era muito grande por dois motivos: primeiro, porque os artilheiros de bordo aguardavam, desde o início da missão, por uma oportunidade para fazerem tiro; segundo, pelo facto de se testar, pela primeira vez, uma das valências do novo sistema de combate - tiro contra terra - no rescaldo da modernização de meia-vida do navio.

Na carreira de tiro de Oksbøl, na Dinamarca, a *Bartolomeu Dias* disparou diversas salvas com sucesso, tendo ficado demonstrados, perante os diferentes navios da força, a eficácia da equipa dos artilheiros portugueses, o bom desempenho do novo sistema de combate e a resiliência da peça de 76mm. Concluído o tiro, os navios governaram a norte e atravessaram o estreito de Skagerrak, entrando no mar Báltico, aonde os marinheiros rapidamente constataram a diferença com o Atlântico Norte.

O mar chão, sacudido, esporadicamente, pelo vento de leste, foi do bom agrado da guarnição, que ainda tinha bem presente as memórias da exigente navegação no Círculo Polar Ártico. Apesar da boa nova, a visibilidade reduzida, a chuva e o frio continuavam presentes, o que exigiu uma navegação muito atenta e cuidada em todas as milhas percorridas no Báltico. O mês de março chegava assim ao fim, desta feita com os navios atracados no porto de Kiel. Aqui, coube à *Bartolomeu Dias* preparar uma recepção que contou com a participação de diversas entidades, da Marinha Alemã e das forças vivas da cidade. No final, a recepção foi muito elogiada pelos convidados, coroando com sucesso o empenho colocado pela guarnição na preparação e realização deste evento.

O TRIGÉSIMO PRIMEIRO MEMBRO DA NATO

Terminado o curto fim-de-semana, o navio largou de Kiel em companhia das fragatas FGS *Mecklenburg-Vorpommern*, SPS *Álvaro de Bazán*, ORP *General Tadeusz Kosciuszko* e HMDS *Niels Juel* rumo ao Báltico Oriental, com destino a Talin e Helsínquia, respetivamente as capitais da Estónia e Finlândia. A navegação foi preenchida com exercícios de oportunidade – defesa aérea e de superfície – com as Marinhas Alemã, Dinamarquesa, Sueca, Polaca, Estoniana e Finlandesa. Conhecidos por *PASSEX*, estes exercícios também tiveram um alcance estratégico duplo já que assinalaram, em 4 de abril, a adesão da Finlândia à Aliança, tornando-se no 31º membro da NATO, e o 74º aniversário da Aliança Atlântica.

A NATO celebrava, assim, o seu aniversário com poder político alargado e capacidade militar reforçada. Para selar o momento desta adesão, foi realizado o primeiro exercício naval entre a Marinha Finlandesa e o SNMG1, no Golfo da Finlândia, tendo a

Bartolomeu Dias participado neste episódio singular da história europeia.

O período navegado no Mar Báltico também constituiu uma oportunidade para retomar o tradicional *crosspol*, entre os navios da força, numa demonstração de sã camaradagem e espírito de cooperação entre os marinheiros de diferentes nações, para além de fomentar a troca de conhecimento e de boas práticas.

A GUERRA ANTISSUBMARINA NO DYNAMIC MONGOOSE

Após três semanas no Báltico, com paragens logísticas nas cidades de Kiel, Talin e Helsínquia, a *Bartolomeu Dias* regressou *a todo vapor* às ondas do Mar do Norte e ao Atlântico Norte, deixando para ré os estreitos de Kattegat e Skagerrak.

Em 20 de Abril, após uma navegação de quatro horas entre fiordes pintados de branco, à mistura com as florestas autóctones, o navio atracou em Trondheim, na Noruega. Neste porto, a força foi recebida por um sol quente, num dia incrível que fazia lembrar o verão! As mangas curtas saíram dos armários.

Os noruegueses espalhavam-se pelos mais diversos recantos da cidade, a fim de gozarem os raios de sol. Porém, foi sol de pouca dura, pois dois dias volvidos a neve, a chuva e o frio varreram a cidade, recordando que, por aqueles lados, quem manda é o General Inverno! Condições atmosféricas à parte, a *Bartolomeu Dias* ficou encarregue de receber a *Pre-sail Conference* do exercício DYNAMIC MONGOOSE, o maior exercício da NATO com o foco na guerra antissubmarina. Este evento contou com a presença do CALM Stephen G. Mack, o Comandante do Comando de Subsuperfície da NATO, e do CALM Thorsten Marx, o Comandante da Força Naval, para além de diversos oficiais dos navios da força.

O DYNAMIC MONGOOSE foi conduzido, durante duas semanas, numa vasta área marítima cravada entre a Noruega, a Islândia e as Ilhas Faroé, tendo contado com a participação de 15 navios, 5 aviões de patrulha marítima e 4 submarinos (2 de propulsão nuclear). O exercício revelou-se de grande complexidade, com séries por vezes superiores a 12 horas, para além de outros desafios como as condições meteo-oceanográficas difíceis e a presença de navios e aviões da Federação Russa na área de operações.

A guerra antissubmarina travada no DYNAMIC MONGOOSE veio recordar a importância de dois fatores: a tecnologia, permitindo, graças à compilação da informação das aeronaves de asa fixa e rotativa e dos towed arrays sonars, desequilibrar a ação ofensiva dos submarinos adversários; e os reabastecedores responsáveis pela sustentabilidade da força naval (tarefa a cargo dos RFA *Tideforce* e FS *Somme* ao longo das duas semanas de exercício).

PRESENÇA, DISSUAÇÃO E DEFESA COLETIVA

Terminado o DYNAMIC MONGOOSE, o SNMG1 reuniu-se no Porto de Reykjavik no dia 5 de maio, para a necessária regeneração das guarnições (ávidas em visitar a Islândia, conhecida pela beleza da sua natureza) e do material.

Inesperadamente, a largada de Reykjavik foi antecipada, em razão da concentração pouco habitual de forças navais da Federação Russa em áreas de confluência no mar do Norte e à entrada do mar Báltico. Contudo, com o passar das horas verificou-se a dispersão e o regresso dos navios russos aos seus

portos de origem na península de Kola, em Kaliningrado e em S. Petersburgo.

Por seu turno, os navios do SNMG1 prosseguiram com as tarefas de presença e vigilância marítima, sob a égide da operação BRILLIANT SHIELD. Coube à *Bartolomeu Dias* a patrulha de algumas áreas no Báltico Oriental, próximas das linhas de comunicação marítima de acesso a Kaliningrado e S. Petersburgo. Neste período, o navio realizou diversos exercícios de defesa aérea contra ameaças simuladas de baterias costeiras, mísseis, aeronaves e veículos aéreos não tripulados, procurando com este tipo de treino interno, incrementar os níveis de prontidão da guarnição, da plataforma, armas e sensores, sempre com o mote *treinar como se combate, combater como se treina*.

A guarnição da *Bartolomeu Dias* garantia, assim, a prontidão e a flexibilidade necessária para contribuir para a Presença, Dissuasão e a Defesa Coletiva na região. No final da patrulha, mais concretamente nos últimos dias de maio, os navios da força marcaram presença na carreira de tiro MULTEX, no Kattegat, ao largo da Dinamarca.

A 5 de junho, ao largo da cidade de Rostok, o Chanceler alemão Olaf Scholtz visitou a fragata alemã FGS *Mecklenburg-Vorpommern*.

ÚLTIMOS DIAS DE UMA MISSÃO INESQUECÍVEL

A carreira de tiro foi um verdadeiro teste à prontidão das guarnições e à resiliência dos sistemas de armas. Recorrendo ao emprego de diversos *drones* aéreos e de superfície, a carreira de tiro é um anfiteatro que procura simular, na máxima extensão possível, cenários de combate com avisos antecipados e tempos de reação muito curtos. Escusado será dizer que esse é o desejo de qualquer artilheiro!

Com vários *drones* destruídos e os peitos inchados de orgulho por mais uma missão bem-sucedida, os navios dirigiram-se para o porto de Gdynia na Polónia, onde permaneceram atracados durante o último fim de semana de maio. A tríplice Gdynia-Sopot-Gdansk, sob um tempo ameno, próximo do Verão, recordou à guarnição que se aproximava a passos largos o final da missão.

Ciente que a despedida era inevitável, o Comandante da TG 441.01, CALM Thorsten Marx, fez questão em planear o tradicional *sail past*, permitindo que as cinco fragatas e os 900 marinheiros se cruzassem pela última vez no mar Báltico. Neste cerimonial marítimo, perpetuado há muitas décadas no SNMG1, os navios formaram em coluna. O NRP *Bartolomeu Dias*, aproximando-se deles, despediu-se numa derradeira oportunidade de reconhecimento pelo trabalho em equipa realizado nos últimos meses na *linha da frente*.



Embarcação onde seguia o Chanceler alemão Olaf Scholtz escoltada por militares portugueses.



Intervenção do Chanceler alemão Olaf Scholtz a bordo da FGS Mecklenburg-Vorpommern.

No dia 25 de junho, pelas 09:30H, o NRP *Bartolomeu Dias* atracou no porto seguro da Base Naval de Lisboa, aonde foi recebida pelo Almirante CEMA, pelas famílias dos marinheiros e pela Banda da Armada. Com o sentimento de missão cumprida, o tão esperado abraço das famílias e dos amigos concretizou-se numa explosão de alegria e emoção, após quatro meses inesquecíveis – uma missão que perdurará na memória dos militares embarcados na *Bartolomeu Dias*.



Colaboração do COMANDO DO NRP BARTOLOMEU DIAS

PORTOS	LISBOA BNL	STAVANGER NORUEGA	NEWCASTLE REINO UNIDO	KIEL ALEMANHA	TALIN ESTÓNIA	HELSÍNQUIA FINLÂNDIA
Chegada	---	3 MAR	21 MAR	30 MAR	7 ABR	13 ABR
Largada	26 FEV	3 MAR	24 MAR	3 ABR	11 ABR	16 ABR

TRONDHEIM NORUEGA	REYKJAVIK ISLÂNDIA	AARHUS DINAMARCA	GDYNIA POLÓNIA	KIEL ALEMANHA	COPENHAGA DINAMARCA	LISBOA BNL
20 ABR	5 MAI	21 MAI	26 MAI	2 JUN	15 JUN	25 JUN
24 ABR	7 MAI	22 MAI	30 MAI	4 JUN	18 JUN	---

CONTEX-PHIBEX 23



O Exercício CONTEX-PHIBEX 23 (CTPH23) desenrolou-se no Alfeite, na costa alentejana e em águas sob jurisdição nacional a sul de Peniche, no período de 19 a 30 de junho de 2023. Para além de várias unidades navais e aéreas nacionais, contou com a participação da EUROMARFOR¹, em conjunto com navios e forças anfíbias das Marinhas Espanhola e Italiana.

CONCEITO



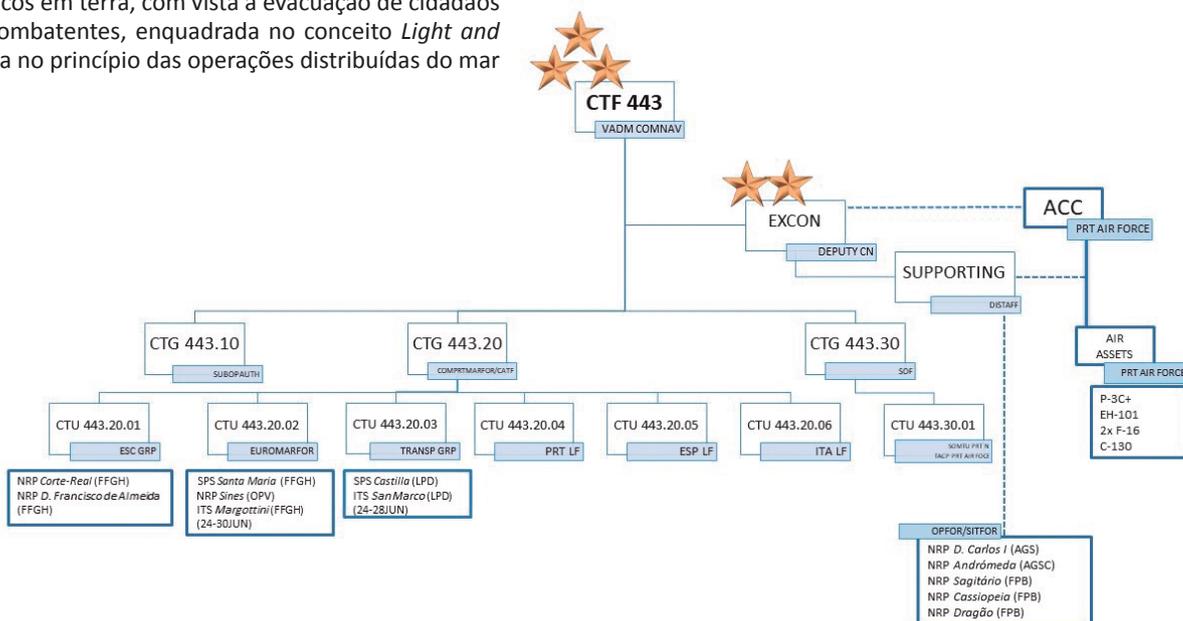
O CTPH é um exercício naval e anfíbio, combinado e conjunto, com periodicidade bianual, que visa a interoperabilidade e integração das várias forças participantes. Adicionalmente, o CTPH contribuiu para o processo de certificação da Força Naval Portuguesa (FNP) – uma força de caráter expedicionário inserida permanentemente na componente operacional do Sistema de Forças Nacional, de elevada prontidão e de natureza conjunta integrada, i.e., a Componente Naval da Força Reação Imediata (FRI), sendo constituída modelarmente por um conjunto pré-estabelecido de forças, agrupamentos e unidades operacionais, com prontidão até 5 dias.

O CTPH23 decorreu nas áreas de exercício nacionais, entre Sines e Peniche, e teve como cenário uma situação de crise vivida entre dois países fictícios. A evolução da crise conduziu à necessidade de projetar um grupo-tarefa para a Área de Operações, a fim de realizar uma operação anfíbia para eliminar pontos estratégicos em terra, com vista à evacuação de cidadãos nacionais não-combatentes, enquadrada no conceito *Light and Fast*, que assenta no princípio das operações distribuídas do mar para a terra.

MEIOS ENVOLVIDOS

A Armada de Espanha contribuiu com duas unidades, a fragata SPS² *Santa Maria* (F81³) e um navio do tipo plataforma doca de desembarque de forças anfíbias (LPD⁴), da classe *Galícia* (SPS *Castilla* (L52)), com uma força de desembarque de escalão Companhia da Infantaria de Marinha (85 militares) embarcada. A Marinha de Itália, empregou a fragata ITS⁵ *Carlo Margottini* (F592) e o porta-helicópteros ITS *San Marco* (L9893) (helicópteros SH 90 e MH-101 embarcados como aeronaves orgânicas) com uma força de desembarque de escalão Companhia da Brigada de *San Marco* (150 militares) embarcada.

Para apoio real, controlo, arbitragem e avaliação da audiência de treino em terra, durante as ações de desembarque das forças, foi estabelecido uma estrutura de *Directing Exercise* (DISTAFF), em terra, composta por cerca de 50 militares. No que concerne a meios das Forças Armadas Portuguesas, a Marinha contribuiu





Equipa do DAE numa ação de infiltração por fast rop.

com as fragatas *Corte Real* (CTG 443.20 embarcado) e *D. Francisco de Almeida* (helicóptero *Lynx Mk95A* embarcado como aeronave orgânica), com o navio hidrográfico *D. Carlos I*, com o patrulha oceânico *Sines* com as lanchas *Sagitário*, *Dragão* e *Cassiopéia*, e com um Destacamento de Fuzileiros de escalão Companhia (83 militares). A Força Aérea empregou uma aeronave *C-130 Hercules*, caças *F-16* e um helicóptero *EH101 Merlin*.

OBJETIVOS

O objetivo principal do CTPH23 consistiu no treino combinado da execução de uma operação anfíbia, em ambiente multiameaça, com desembarques dispersos ao longo de cerca de 100 km de costa, onde foram realizados diversos *raids* anfíbios a objetivos específicos e dispersos, criando condições para a subsequente evacuação de não-combatentes, enquadrado no cenário estabelecido para o exercício.

Em paralelo, o exercício permitiu:

- Realizar, em simultâneo, a viagem de instrução dos cadetes do 4º ano da Escola Naval, curso Fernão de Magalhães, que estiveram embarcados nos NRP *Corte-Real* e NRP *D. Francisco de Almeida*.
- Aumentar os níveis de interoperabilidade e integração entre Marinhas aliadas e as forças presentes no exercício;
- Continuar o processo de validação do conceito de *Light and Fast*, com apoio de forças amigas e navios dedicados; e
- Dar continuidade ao processo de robotização da guerra, através do recurso a veículos não tripulados e conceitos inovadores.

No âmbito dessa robotização, recorreu-se à:

- Projeção e utilização dos *Lightweight Tactical All Terrain Vehicles* (LTATV); e
- À utilização do *Dismounted Soldier System* (DSS) e ao emprego da capacidade de streaming vídeo, como ferramentas de comando e controlo, fluxo de informação, *Common Operational Picture* (COP) das diversas forças, planeamento e condução de operações.

PARTE ESSENCIALMENTE NAVAL

Após um período de treino em terra, que decorreu no CITAN, a fase de LIVEX deste exercício teve início no dia 22 de junho, com a largada coordenada de várias unidades da TG 443.20.

O exercício iniciou-se com uma série de ameaça assimétrica, onde a força opositora foi simulada por uma lancha rápida da Polícia Marítima. Nesta ação de treino, o objetivo consistia em neutralizar a força opositora e treinar os procedimentos em força, em caso de ameaça assimétrica real. O primeiro dia do exercício ainda proporcionou uma ação de treino com tiro de artilharia naval e exercícios vários de guerra antissubmarina.

O dia seguinte teve como principal evento um exercício de guerra aérea, que contou com a participação de caças *F-16* da Força Aérea.

A 24 decorreu um exercício de guerra de superfície em que participaram as fragatas *Corte-Real* e *Santa María* e o navio anfíbio *Castilla*, encarregues de neutralizar uma força opositora constituída pela fragata *Carlo Margottini*. Ainda no dia 24, teve também lugar um exercício de manobras e evoluções, que contribuiu, significativamente, para aumentar o adestramento das equipas da ponte.

No quarto dia do exercício realizaram-se operações de reabastecimento no mar (RAS), com o *SPS Patiño*, em trânsito de sul para norte nas águas nacionais, facto que lhe permitiu uma breve, mas extraordinariamente útil, participação no CTPH23. Os sucessivos RAS foram de extrema importância, já que permitiram não só assegurar a sustentabilidade dos navios numa força sem navio reabastecedor, mas também porque permitiram o adestramento das várias equipas de RAS.

O dia seguinte foi marcado por um treino de abordagem cooperativo, por parte das forças espanholas presentes na fragata espanhola *Santa María*, ao NRP *Corte-Real*, que desempenhou o papel de navio vistoriado.

No decorrer do dia 27, os navios do Grupo-Tarefa 443.20 participaram em ações de defesa aérea, com caças *F-16* e o *C-130 Hércules*, situação aproveitada pela FAP para treino de lançamento de *chaff*. Em simultâneo, desenrolaram-se várias ações de treino de embarque e desembarque de forças anfíbias italianas (TU 443.20.06), espanholas (TU443.20.05) e portuguesas (TU443.20.04) – o empenhamento de 318 militares – ao longo da costa, entre a Praia do Malhão e a Praia da Raposa, e o Estuário do Sado.

PARTE ANFÍBIA E AÇÃO SAR

Na fase do *Combat Enhancement Training* (CET), que decorreu entre 22 e 24 de junho, as unidades de fuzileiros embarcadas realizaram um treino de aperfeiçoamento de técnicas e procedimentos em tiro de combate, comunicações táticas, *Tactical Combat Casualty Care* (TC3), combate em áreas edificadas e desembarque e reembarques em costa aberta.



Na fase de *Force Integration Training* (FIT), que decorreu em 24 e 25 de junho, foram aperfeiçoados o planeamento e a ação tática das forças de desembarque, com a realização de *raids* anfíbios, servindo como ensaio para a fase subsequente.

A fase tática em modelo de *Field Training Exercise* (FTX), que decorreu entre 26 e 29 de junho, contou com a realização de *raids* anfíbios, desembarcando um Grupo de Combate (GC) do Destacamento de Fuzileiros (DFZ), a partir do SPS *Castilla*, na Praia do Malhão, e o outro GC desembarcou do *Sines*, na entrada da barra de Setúbal. Além destes, foram realizados *raids* anfíbios na área de Pinheiro da Cruz, com o desembarque das forças de desembarque espanhola e italiana, na Praia da Raposa.

Em terra, o GC que desembarcou à entrada da barra de Setúbal, efetuou um *raid* a um objetivo na Murta, de modo a criar condições de segurança para a evacuação de não combatentes, realizadas pelas restantes forças a sul.

O GC que desembarcou a sul realizou dois ataques a objetivos distintos nas imediações da Praia do Malhão, seguidos de uma infiltração motorizada de LTATV de 70 km, estabelecendo de seguida a ligação com a força de desembarque espanhola e a evacuação de não combatentes para as unidades navais.

As forças de desembarque espanhola e italiana realizaram ataques com fogo real a um objetivo materializado pelo campo de tiro, bem como, um assalto a outro objetivo, no sentido de libertar não combatentes para evacuação. Esta fase concluiu com as forças reembarcadas a bordo dos respetivos navios.

No dia 27 decorreram duas ações inopinadas:

- O NRP *Sines* foi destacado do grupo-tarefa, para garantir uma missão de vigilância e patrulha, reforçando e preservando desta forma a presença portuguesa no Atlântico; e
- A TG 443.20 foi obrigada a empenhar, em conjunto com a Capitania do Porto de Sines, meios em ações de busca e salvamento, nomeadamente o *Sines* e a *Santa María*.

O exercício teve continuidade a 28 de junho, tendo sido realizada uma foto conjunta (PHOTEX) das unidades do Grupo-Tarefa 443.20, e exercícios de tiro, de defesa aérea e de guerra antissubmarina.

VIP DAY

A 30, último dia do exercício, e com a presença do CEMA, ALM Gouveia e Melo, realizou-se uma demonstração de capacidades, que começou com exercícios de ameaça assimétrica à saída do Porto de Setúbal. Seguiram-se:

- Ações de abordagem a um contacto suspeito, simulado pelo NRP *Sagitário*, quer por helicóptero (*fast rope*) através de uma equipa do Destacamento de Ações Especiais (DAE), quer por lancha rápida (LAR) através de uma equipa do Pelotão de Abordagem (PELBOARD);
- Um exercício de defesa aérea;
- Uma demonstração de um desembarque anfíbio a partir do navio SPS *Castilla*;
- Um exercício de tiro; e
- No final, uma formatura para cumprimentos.

O evento terminou com um almoço a bordo do NRP *Corte-Real*, com o navio fundeado em Sesimbra.



Força Naval em exercício de manobras e evoluções.

CONCLUSÕES

Numa primeira análise ao CTPH23, considera-se que os principais objetivos foram, na generalidade, atingidos, sendo evidente a importância deste tipo de exercícios para as várias forças envolvidas, em particular os navios e os fuzileiros, enquanto contributo para a sua operação em força.

Adicionalmente, em linha com o modelo em vigor de certificação da TG 443.20, o CTPH23 constituiu, não só uma excelente oportunidade para desenvolver e consolidar procedimentos dentro do *staff*, como também uma ocasião favorável e ímpar de treino para todas as unidades envolvidas para reforçar os laços de amizade e camaradagem com as Marinhas amigas de Espanha e Itália.



Colaboração do **COMANDO NAVAL**

Notas

¹ A EUROMARFOR é uma Força Marítima Europeia que realiza operações navais, aéreas e anfíbias e cuja composição depende da missão atribuída. Esta força foi criada em 1995 e contou com a participação de França, Itália, Portugal e Espanha, tendo surgido na sequência da Declaração de Petersberg (1992). A EUROMARFOR é uma força internacional com capacidade para ser empregue de forma independente, ou em conjunto, com outras forças, em operações de forma autónoma ou patrocinadas por entidades supranacionais (União Europeia – UE, Organização das Nações Unidas – ONU, etc), em missões humanitárias ou de evacuação, de resgate, de manutenção de paz e de combate.

² *Spanish Naval Ship* (SPS) – acrónimo designativo dos navios da Armada Espanhola.

³ Número de amurra do navio – Permite identificar o tipo de navio e a designação no navio dentro da classe pelo próprio número.

⁴ Acrónimo anglo-saxónico de *Landing Platform Dock*.

⁵ MA em Defense Studies, King's College, Londres.

⁶ *Italian Naval Ship* (ITS) – acrónimo designativo dos navios da Marinha Militar Italiana.

NATO ASSURANCE MEASURES 2023

NRP FIGUEIRA DA FOZ

No âmbito do programa ASSURANCE MEASURES (AM) da NATO, o NRP *Figueira da Foz* participou, no Mar Báltico, na missão AM – LITUÂNIA 2023 no período de 23 de maio a 27 de junho de 2023.



CONCEITO E MEIOS EMPENHADOS NA MISSÃO



Após a anexação da Crimeia pela Federação Russa, em 2014, havia que procurar criar e manter um clima de confiança e tranquilização no flanco leste da NATO através de medidas de caráter defensivo, abrangentes e focadas nas vertentes terrestres, marítimas e aéreas. Daí a NATO ter implementado o programa ASSURANCE MEASURES.

A presença de uma força militar aliada significativa nos países que fazem fronteira com a Federação Russa permite demonstrar a coesão entre os países que integram a NATO e dissuadir ameaças ou agressões nos territórios dos nossos parceiros na Europa Central e de Leste.

O NRP *Figueira da Foz* largou da Base Naval de Lisboa no dia 23 de maio. A bordo do navio seguiram 62 militares, i.e., para além da guarnição habitual da classe de navios *Viana do Castelo*, haviam embarcado mais 18 militares.

leme e da instalação propulsora, isolamento elétrico/mecânico, e de navegação. Durante esta fase inicial da missão, o apoio facultado e o conhecimento transmitido pela equipa do CITAN relevaram-se essenciais para alcançar os padrões de prontidão operacional estabelecidos e para aprimorar as competências individuais e coletivas da guarnição.

Em Klaipeda, no dia 1 de junho, no âmbito do reforço das relações bilaterais existentes, decorreu um evento protocolar nas instalações do Estado-Maior da Marinha Lituana, entre o Comandante do Navio e o Comandante do *Maritime Rescue Coordination Center* Lituano. No período da tarde, uma comitiva de militares do NRP *Figueira da Foz* realizou uma visita à Base Naval da Marinha Lituana, no decurso da qual foram dadas a conhecer duas unidades navais e as instalações de treino da Marinha.

No dia seguinte foi realizado um *briefing* sobre o navio e uma demonstração estática das capacidades existentes a bordo do NRP *Figueira da Foz*, nomeadamente as de guerra de minas, mergulho profundo e de tratamento hiperbárico.

No dia 3 de junho, realizaram-se atividades desportivas entre militares portugueses e lituanos, após as quais os militares participaram num *ice-breaker* organizado pela Marinha Lituana, tendo sido atribuídos os prémios das referidas competições.

MILITARES EMBARCADOS EXTRALOTAÇÃO

- Uma equipa de oito mergulhadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores Nº3 – Guerra de Minas (DMS3-MW), constituída por três oficiais, dois sargentos e três praças;
- Uma equipa de Medicina Hiperbárica e Subaquática constituída por um oficial médico naval e um oficial enfermeiro especializados;
- Duas praças fuzileiros operadores de sistemas aéreos não tripulados (SANT); e
- Uma equipa do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN) constituída por dois oficiais e quatro sargentos.

EXERCÍCIO STORM STRIKE 23

No âmbito da sua missão, o navio participou no exercício internacional STORM STRIKE 23, que decorreu ao largo da Lituânia no período de 5 de junho a 11 de junho de 2023. Este exercício permitiu às unidades envolvidas realizar atividades de treino combinado com as Forças Armadas da Lituânia e de outros meios navais e aéreos da Itália, Polónia e Portugal.

TRÂNSITO ATÉ KLAIPEDA

Durante o trânsito de Lisboa para Klaipeda (Lituânia), realizaram-se diversas atividades de treino assistido, nomeadamente combate a incêndios/alagamentos, homem ao mar, avaria no



NRP Figueira da Foz e LNS Kursis navegando em formatura na costa da Lituânia.



NRP-Figueira da Foz em exercícios de defesa própria.

O exercício dividiu-se em três fases:

Primeira Fase (5-6 de junho):

Com especial foco na segurança marítima e em manobras e evoluções; foram realizados diversos exercícios de defesa própria, com o navio fundeado e a navegar, exercícios de tiro, séries de aproximações de reabastecimento no mar e manobras e evoluções, com as seguintes unidades navais lituanas: o LNS *Jotvingis*; o LNS *Kursis*; o LNS *Selis*; e o LNS *Dzukas*.

Segunda Fase (6-9 de junho):

Relacionada com operações de guerra de minas e operações de mergulho profundo; o DMS3-MW conduziu diversas operações de contramedidas de minas marítimas com recurso ao veículo autónomo submarino GAVIA e complementadas com o emprego da equipa de mergulho profundo com as tarefas de identificação e neutralização/inativação de engenhos explosivos subaquáticos; e

Terceira Fase (9-11 de junho):

Relacionada com operações anfíbias, que aliás vinha sendo trabalhada transversalmente desde o início do exercício; o navio interagiu operacionalmente com a Força de Fuzileiros da Marinha Portuguesa, projetada na Lituânia desde o dia 22 de março de 2023, e com outras unidades navais de países aliados que se encontravam empenhadas no exercício BALTOPS - o navio italiano ITS *San Marco* e o navio polaco ORP *Tórun*. O ponto alto das operações anfíbias ocorreu durante o *Distinguished Visitors Day*, a 11 de junho, com o desembarque de uma força de assalto a partir dos navios italiano e polaco, com o objetivo de demonstrar as capacidades na projeção de uma força anfíbia para uma praia.

OUTRAS AÇÕES DURANTE E PÓS-EXERCÍCIO

Durante a segunda etapa do exercício, o DMS3-MW realizou também operações de mergulho profundo nos destroços de um naufrágio oriundo de antigos conflitos militares, e exercícios de treino próprio no âmbito da utilização da câmara hiperbárica para procedimentos de descompressão à superfície.

No decorrer do exercício, no dia 9, o NRP *Figueira da Foz* foi empenhado numa operação de busca e salvamento marítimo ao largo da Lituânia. Esta operação teve início às 20:40H locais, após a receção de um pedido de colaboração de resgate emitido pela *Klaipeda Rescue Station*. Tratava-se de auxiliar um praticante de *kitesurf* que se encontrava desaparecido e presumivelmente em dificuldades. Durante mais de uma hora, o navio português

e as outras unidades navais participantes no exercício efetuaram buscas no mar. Felizmente, o “naufrago” conseguiu regressar a terra pelos próprios meios. Para a localização e identificação do indivíduo, o navio utilizou todos os meios à sua disposição, com especial realce dos veículos aéreos não tripulados (VANT) embarcados.

No dia 14 foi recebido a bordo o CEMA, ALM Gouveia e Melo, que na parte final da visita dirigiu uma breves palavras à guarnição do NRP *Figueira da Foz*, as quais tiveram um efeito motivacional bastante forte em todos os elementos de bordo. Na tarde desse dia, o navio recebeu a bordo uma comitiva de três militares lituanos, aos quais foi proporcionada uma visita guiada e acompanhada pelos Chefes de Serviço; foram abordadas questões relacionadas com as capacidades operacionais do navio e as mais-valias de uma eventual parceria no âmbito do projeto de construção das futuras gerações dos navios de patrulha oceânicos (NPO).

CONCLUSÕES

Esta foi a primeira vez que um navio patrulha oceânico da classe *Viana do Castelo* navegou no Mar Báltico. A participação nas AM – LITUÂNIA 2023 e no exercício internacional STORM STRIKE 23, com todas as oportunidades de treino que daí resultaram, permitiu ao navio fazer uma integração adequada dos novos elementos da guarnição e aumentar as competências individuais e coletivas dos restantes.

Ao participar nesta missão com o DMS3-MW com valências em operações de guerra de minas e um Destacamento de VANT, Portugal reafirma o seu compromisso com a NATO, mantendo o seu empenho nos esforços internacionais para a manutenção da paz. As AM permitem contribuir para a vigilância marítima em relação às ameaças na área do Mar Báltico e, por conseguinte, estreitar relações entre Portugal, a Lituânia e os restantes aliados, demonstrando capacidades e mais-valias.

No cumprimento da sua missão, o NRP *Figueira da Foz* realizou um total de 438 horas de navegação e percorreu uma distância superior a 4258 milhas náuticas

PORTOS	LISBOA BNL	LITUÂNIA KLAIPEDA	LITUÂNIA KLAIPEDA	LISBOA BNL
Chegada	---	31 MAI	11 JUN	27 JUN
Largada	23 MAI	5 JUN	18 JUN	---

Colaboração do **COMANDO NAVAL**

EXERCÍCIO ATLANTIC POLEX.PT 2023



Em 2009 e em 2015 decorreram na Região Autónoma da Madeira (RAM) exercícios de combate à poluição. Nos dias 11 e 12 de maio de 2023, a Autoridade Marítima Nacional (AMN) levou a cabo um novo exercício – o ATLANTIC POLEX.PT 2023 – na zona da Caniçal, que dispõe de um terminal marítimo para a receção de combustíveis para abastecimento da Ilha da Madeira, um porto comercial com elevada atividade e uma relevante comunidade piscatória.

O Exercício, de elevada complexidade, permitiu às autoridades e organismos regionais, nacionais e internacionais, com responsabilidade e competências na matéria, testar, validar e aperfeiçoar os seus dispositivos de resposta para fazer face a incidentes de poluição no mar.

PARTICIPANTES

O Exercício contou com a participação de 29 entidades portuguesas e de 1 europeia. Das nacionais, salientam-se as seguintes entidades da AMN e Marinha: Direção-geral da Autoridade Marítima (DGAM); Direção de Combate à Poluição do Mar (DCPM); Departamento Marítimo da Madeira (DMM); Capitania do Porto do Funchal; Subcentro de Busca e Salvamento Marítimo (MRSC Funchal); Instituto de Socorros a Náufragos; Polícia Marítima; e Instituto Hidrográfico (IH).

Entre as entidades externas à Marinha, contaram-se: a Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA); o Comando Operacional da Madeira (COM); a Força Aérea Portuguesa (FAP); a Universidade da Madeira; a Secretaria Regional do Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas; a Secretaria Regional do Mar e Pescas; a Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil; o Instituto das Florestas e Conservação da Natureza, IP-RAM (IFCN); a Proteção Civil da Madeira; a Administração Autónoma dos Portos da Região da Madeira (APRAM); a Agência Regional para o Desenvolvimento da Investigação, Tecnologia e Inovação (ARDITI); a Companhia Logística de Combustíveis da Madeira (CLCM); a Empresa de Electricidade da Madeira (EEM); o SANAS Madeira; a Associação Náutica da Madeira (ASN); a Água e Resíduos da Madeira (ARM); a Câmara Municipal de Machico; os Bombeiros Municipais de Machico; a Junta de Freguesia do Caniçal; o Museu da Baleia da Madeira; a IlhaPeixe; e a Okeana Ambiente.

A edição do ATLANTIC POLEX.PT deste ano integrou no seu programa:

- Um Seminário subordinado ao tema “A Preservação do Meio Marinho”, que se realizou na tarde do dia 11 de maio, no Auditório do Museu da Electricidade Casa da Luz; às 7 palestras assistiram 60 pessoas; e

- Uma ação de formação dirigida aos elementos da AMN e das entidades associadas, que contou com 49 formandos.

191 elementos, provenientes de 22 entidades nacionais e de 1 entidade europeia, e 24 observadores assistiram, no dia 12 de maio, aos 7 cenários do LIVEX.

OBJETIVOS DO EXERCÍCIO ATLANTIC POLEX.PT 2023

O treino de procedimentos de resposta no âmbito do 2º grau de prontidão do Plano Mar Limpo² (PML), incluindo a operação de ferramentas de apoio à decisão e o envolvimento da BIRPOL³ do DMM

A preparação dos recursos da AMN e da cooperação com as entidades da RAM

O treino dos procedimentos de resgate de animais marinhos contaminados por hidrocarbonetos

A consolidação da integração dos meios nacionais de combate à poluição do mar da AMN, com os meios da Marinha, Força Aérea e com meios internacionais, como os da EMSA

A promoção da viabilidade pública da AMN e das capacidades existentes na DGAM e que se encontram ao serviço do país para o eficaz combate à poluição no mar

PRINCIPAIS CENÁRIOS

Um incêndio no navio

Um rombo no casco, que originou um derrame de fuelóleo

Um ferido a bordo e um náufrago por queda ao mar

MEIOS ENVOLVIDOS

3 navios

14 embarcações de apoio ao combate à poluição

1 aeronave da FAP

1 sistema aéreo não tripulado

950 metros de barreiras de contenção

Diversos equipamentos de combate à poluição (incluindo recuperadores, tanques de recolha, motobombas, equipamento ligeiro de limpeza de praias, equipamento de proteção individual)

DESENNOLAR DAS AÇÕES

O exercício simulou uma explosão num navio tanque durante as operações de descarga de combustível, no terminal marítimo da CLCM no Caniçal.

Dado o alarme do incidente, foi estabelecido o 3º grau de prontidão do PML, tendo o Capitão do Porto do Funchal assumido o comando das operações de socorro.

O produto derramado pelo navio começou a poluir o terminal marítimo da CLCM e a derivar para o porto, para a praia da Ribeira de Natal e para a Baía d'Abra. Uma mancha de poluição de grandes dimensões derivou para sul, em direção à área protegida das Ilhas Desertas.

Face ao aumento do impacto do derrame foi necessário a passagem para o 2º grau de prontidão do PML, tendo o Chefe do DMM assumido o comando das operações. Neste nível de atuação foi empenhada BIRPOL do DMM e foi solicitado o apoio de diversas entidades de atuação local e regional, assim como o apoio de outras estruturas da AMN. As primeiras ações voltaram-se para a extinção do incêndio decorrente da explosão e para o subsequente resgate do ferido e do náufrago. Existindo um derrame próximo de terra, as tarefas seguintes concentraram-se na proteção do porto comercial do Caniçal, da Marina da Quinta do Lorde e das instalações de aquacultura localizadas na Baía D'Abra.

Não sendo possível impedir que parte da mancha atingisse a praia da Ribeira de Natal, procedeu-se: à recolha do poluente que atingiu a praia, através da reflutuação da parte que penetrou no substrato (calhau rolado); à contenção e recolha junto ao cais; e à proteção da zona de praia não afetada.

Nesta área foi, também, detetado um cachalote pigmeu contaminado com hidrocarbonetos, que foi resgatado e estabilizado por uma equipa técnica do Museu da Baleia da Madeira.

A mancha de maiores dimensões, que se dirigia para a zona protegida das Ilhas Desertas, foi combatida através da contenção e recolha feita pelo rebocador *Mencey*¹, meio protocolado com a EMSA para resposta à poluição do mar, e por aplicação de dispersante pelo rebocador *Ihéu de Cima*. As condições de vento forte, e uma ondulação de 3 metros, inviabilizaram a operação de contenção e recolha, através de barreira oceânica de 200 metros e recuperador de escovas, a realizar pelo NRP *D. Carlos I* e pelo rebocador *Ponta do Pargo*.

CONCLUSÕES

O exercício recebeu a visita do Secretário Regional de Mar e Pescas, Dr. Teófilo Cunha, do Vice-presidente da Assembleia Legislativa da RAM, Deputado Victor Freitas e do Presidente da Câmara Municipal de Machico, Sr. Ricardo Miguel Nunes Franco, entre outras entidades, acompanhados pelo Subdiretor-Geral da Autoridade Marítima e 2º Comandante-Geral da Polícia Marítima, CALM Vizinha Mirones e pelo Chefe do Departamento Marítimo da Madeira, CMG Rodrigues Teixeira.



Equipa técnica do Museu da Baleia da Madeira a estabilizar um cachalote pigmeu (simulado) afetado pela mancha poluente.

A realização do ATLANTIC POLEX.PT 2023, no Caniçal, proporcionou o treino do dispositivo para resposta em emergência em caso de uma ocorrência de poluição do mar numa região com uma forte ligação às atividades marítimas, para além de uma geografia marcadamente talhada pela energia atlântica. As atividades desenvolvidas neste exercício constituíram-se como um contributo para fortalecer o conhecimento, a integração e articulação entre as estruturas da AMN, da Marinha, do Governo Regional da Madeira, da Administração Portuária, do Município, da Proteção Civil e, ainda, de outras organizações e empresas presentes na Região Autónoma da Madeira, como as previamente mencionadas, com atividades ligadas ao meio marítimo.

Colaboração da DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA

Notas

¹ Rebocador oceânico da JFM Shipping, habitualmente "estacionado" em portos das Ilhas Canárias. Embarca um braço de recolha e um tanque, quando é fretado para operações de combate à poluição.

² Plano nacional de contingência para resposta a incidentes de poluição do mar.

³ Brigada de intervenção Rápida de Combate à Poluição do Mar.

INICIATIVA MAR ABERTO 23.2

FORÇA NACIONAL DESTACADA

NRP ARPÃO - PARTE II

O artigo anterior relatou a idealização e a preparação da Iniciativa Mar Aberto (IMA) 23.2, os desafios colocados à guarnição do NRP *Arpão*, os 10 dias de navegação até ao Porto Grande, na cidade do Mindelo, em Cabo Verde.

Na continuidade, relatam-se agora as peripécias da missão durante o périplo do Atlântico Sul, que envolveu escalas no Rio de Janeiro, na Cidade do Cabo e em Luanda.

MINDELO - ATIVIDADES E PROTOCOLO



Com o navio atracado e no “estado de repouso” e com a guarnição no cais, teve lugar a normal formatura da guarnição, pondo termo às atividades a bordo, iniciando-se o merecido descanso, aqui e ali interrompido pelas fainas logísticas.

Sendo dois dos objetivos da Iniciativa Mar Aberto 23.2 (IMA 23.2) o desenvolver ações de cooperação de índole bilateral e multilateral, e de presença e diplomacia naval, as questões protocolares assumem um elevado papel em qualquer porto. Como tal, logo no dia da chegada, o Comandante do *Arpão*, acompanhado pelo Adido Militar, COR João Domingos foi apresentar cumprimentos protocolares ao Comandante da Guarda Costeira de Cabo Verde, o Capitão-de-Mar Armindo Graça.

Ao segundo dia de porto, foi recebido a bordo o Secretário de Estado das Comunidades Portuguesas, Dr. Paulo Cafofo, acompanhado pelo Ministro das Comunidades de Cabo Verde, Eng. Jorge Santos e pelo Embaixador de Portugal, Dr. Paulo Lourenço. Após uma rápida visita pelo interior do navio e do normal tirar dúvidas sobre o seu funcionamento, foi feita uma pequena apresentação sobre a missão Iniciativa Mar Aberto 23.2, tendo sido debatida e inferida a relevância da realização desta missão e a importância da estadia de um submarino português no Mindelo.

O navio recebeu dezenas de alunos dos Cursos de Máquinas e Pilotagem da Universidade Técnica de Cabo Verde, alunos da Escola do Mar e, ainda, de militares da Guarda Costeira de Cabo Verde; a todos foi mostrada a complexidade técnica quer dum navio contruído para andar de baixo de água.

VISITA DO CEMA E LARGADA

No decurso de uma Visita Oficial a Cabo Verde, o CEMA, ALM Gouveia e Melo, proporcionou um almoço, no reduzido espaço existente a bordo do *Arpão*, a diversas autoridades locais e individualidades de referência – nomeadamente à Ministra de Estado e da Defesa Nacional de Cabo Verde, Dra. Janine Lélis, ao Ministro do Mar de Cabo Verde, Dr. Abraão Vicente, e ao Chefe de Estado-Maior das Forças Armadas de Cabo Verde, CALM António Monteiro.

Como habitualmente, os preparativos de largada no dia de saída do navio dum porto começam bem cedo com a formatura da guarnição ainda no cais, seguindo-se os *Postos de Combate e Verificação*. Já com as intenções para a faina passadas, a guarnição dirige-se para bordo e começa a preparar o navio. Durante esses preparativos, chegou a bordo um visitante especial, o ALM Gouveia e Melo, que iria realizar o trânsito até ao Brasil.

A guarnição do submarino passou assim a contar com 36 elementos, em vez do 33 habituais, mais os 2 de reforço para a IMA 23.2. Embora o 36º elemento, o Almirante CEMA, seja uma “cara familiar” para a maioria, por ser o decano dos submarinistas no ativo, para quase todos os militares do *Arpão* seria a primeira vez que iriam estar embarcados, tanto tempo lado a lado, com o Comandante da Marinha.

No final dos *Postos de Combate e Verificação*, foi estabelecida a condição de Faina Geral. A manhã estava ventosa, mas soalheira, quando o NRP *Arpão* iniciou a manobra de largada; abriu a popa, saiu a ré, rodou por BB na bacia de manobra e demandou a saída do Porto Grande. Já com a Ilha de S. Vicente pela popa, ouviu-se a voz “preparar o navio para entrar em imersão”. Fechou-se a escotilha pela última vez, até alcançar terras de Vera Cruz, à semelhança de Pedro Álvares Cabral quinhentos anos antes.

TRÂNSITO ATÉ AO BRASIL

Fruto da cooperação entre as Marinhas dos dois países, nos primeiros dias de trânsito foi efetuada uma patrulha na Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Cabo Verde, em conjunto com a Guarda Costeira.

A travessia entre Cabo Verde e o Brasil, 20 dias de mar, contava com dois pontos altos em 110 anos de submarinos em Portugal: (i) era a primeira vez que um navio da Armada Portuguesa cruzava o paralelo “zero-zero” em imersão profunda, e (ii) não menos marcante, a presença a bordo do almirante CEMA,



um submarinista de carreira, conhecido de todos, que trouxe a sua infindável vontade de ensinar e de passar cultura e conhecimento às gerações mais novas.

Não faltaram as alusões a casos práticos na resolução de problemas da escuta passiva e do TMA (*Target Motion Analysis*), análise da Acústica Passiva e a exploração do sistema de *Communications Intelligence*, até às histórias do tempo em que era Oficial de guarnição dos submarinos da classe *Albacora*; houve tempo para tudo.

O trânsito direto entre o Mindelo e o Rio de Janeiro foi interrompido para desembarcar o Almirante CEMA mais cedo, devido a questões de agenda. Daí o reajuste no planeamento, tendo-se rumado a Natal, no Brasil.

O EMBARQUE DO REI NEPTUNO

Os dias iam passando, a presença do Almirante no Centro de Informações de Combate (CIC) era cada vez mais “comum” e a Latitude ia sendo cada vez menor. Até que, no simbólico dia 25 de abril de 2023, pelas 09.00H de bordo, meio dia em Lisboa, o NRP *Arpão* escreveu o seu lugar na História tornando-se o primeiro submarino português a atravessar a mística “Linha do Equador”.

Ao atravessar esse círculo máximo, cumpriu-se a tradição – o navio foi tomado “de assalto” pelo Rei Neptuno e pela sua corte. Seguiram-se as fases de:

- Interrogatório - quem ousava atravessar aquele seu MAR pela primeira vez?; e
- Julgamento expedito, eventualmente justo, de forma a clarificar e expurgar os pecados realizados por aqueles que atravessavam o Equador pela primeira vez.

Rapidamente se verificou que todos os elementos a bordo do submarino, após o cumprimento das suas penas, foram merecedores da honra da travessia do círculo máximo. Garantida uma das mais importantes tradições da Marinha, o Rei dos Mares deu por terminadas as cerimónias e foi reposta a situação normal do navio - o Comandante em funções de comando e o “capitão em funções de capitão”. O navio prosseguiu a patrulha em direção a Natal, continuando a efetuar o seguimento e a classificação de todos os contactos detetados.

TRÂNSITO NATAL - RIO DE JANEIRO

“Natal é quando o Homem quiser”. Efetuada a aproximação a terra e com o apoio da Marinha do Brasil, após um trânsito de 10 dias em imersão, o ALM Gouveia e Melo despediu-se do *Arpão*, com um “Até já”, pois efetivamente ser *submarinista* é um estado de espírito.



Após o desembarque do Almirante CEMA, o navio afastou-se novamente de terra, regressou ao seu estado natural em imersão e voltou à patrulha em direção o Rio de Janeiro. Como curiosidade, para o caso de não se ter a noção real do tamanho do Brasil, o trânsito entre o Natal e o Rio de Janeiro foi tão longo como o entre Cabo Verde e Natal.

No decurso do trânsito em imersão junto à costa brasileira, foi identificado um novo desafio relacionado com a segurança da navegação – as plataformas petrolíferas móveis. Sendo o Brasil um dos maiores produtores de petróleo (no pré-sal), a existência de plataformas de exploração de petróleo era algo expectável. Só que algumas das plataformas identificadas nas cartas de navegação têm a capacidade de se movimentarem (as FPSO – unidades flutuantes de produção, armazenamento e transferência de hidrocarbonetos), o que representa um perigo acrescido para a navegação em geral, mas sobretudo, para a navegação submarina, e requer uma atenção redobrada.

Conforme previsto, no dia 7 de maio foi dada a voz “Lemes acima, ar a todos, superfície”. O NRP *Arpão* voltava ao mundo da superfície, desta feita para se deparar com a magnífica vista do amanhecer sobre o Rio de Janeiro, a *Cidade Maravilhosa*.

CIDADE MARAVILHOSA

O vento soprava fresco a moderado, apesar de algumas nuvens, o dia mostrava-se soalheiro. O navio demandou terra navegando pela Baía da Guanabara, com o famoso Pão de Açúcar a bombordo e o Cristo Redentor no topo do Corcovado, como que a dar as boas vindas ao submarino português que cometeu a audácia de atravessar o Atlântico em imersão.



NRP *Arpão* na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro, Brasil.

Antes da guinada para o canal que dava acesso à Base de Submarinos Almirante Castro Silva (BACS), entraram a bordo o Almirante CEMA (o regresso) e o Comandante da Esquadilha de Subsuperfície e CTG 443.10, CMG Baptista Pereira. Os dois oficiais acompanharam a última pernada das “águas restritas”, na aproximação à BACS. O cais encontrava-se repleto de militares da Marinha do Brasil (MB). O *Arpão* rodou por BB e atracou por EB, a vante de dois submarinos da classe *Tupi* – o *S Tamoio* e o *S Tapajó* – e a ré do *S Tikuna*.

LAÇOS FRATERNOS

Associada à presença do NRP *Arpão* no Brasil, teve lugar a visita oficial do Almirante CEMA à MB. No decurso da Cerimónia do «Dia da Vitória», de invocação à participação do Brasil na 2ª Grande Guerra, o ALM Gouveia e Melo foi condecorado pela MB.

A guarnição do NRP *Arpão* foi muito bem recebida pelos irmãos das profundezas da MB, numa demonstração de carinho e admiração pela presença de um submarino português. A BACS ofereceu uma total disponibilidade de facilidades a cais e capacidades oficinais, para uma qualquer eventualidade. Durante a estadia no Brasil, houve tempo para convívio e troca de experiências com os submarinistas brasileiros, sentindo-se um clima de irmandade que só pode ser entendido por quem vivência as mesmas experiências e enfrenta os mesmos perigos de navegar debaixo de água.

À semelhança de Cabo Verde, embora a paragem no Rio de Janeiro também tenha tido como objetivo novo e merecido período de descanso da guarnição, desta feita na *Cidade Maravilhosa*, o seu principal propósito foi logístico – os preparativos para a próxima tirada, a travessia do Atlântico Sul, em direção ao Cabo da Boa Esperança. Os dias atracado na BACS foram marcados por um rodopio de acontecimentos, desde fainas de mantimentos e material, embarque de combustível, operações de mergulho e algumas manutenções preventivas, de forma a deixar o navio pronto para a próxima etapa da missão.

Na manhã do dia 12 de maio, mais uma vez com o cais repleto de camaradas submarinistas, os 35 militares da guarnição do *Arpão* largaram da BACS, em direção à segunda travessia atlântica, desta vez rumo à Cidade do Cabo.

TRÂNSITO ATÉ À ÁFRICA DO SUL

As condições meteorológicas estavam bastante adversas, o mar encrespado, trazendo consigo o característico balanço, bem conhecido por todos os marinheiros.

Antes do navio iniciar a sua patrulha, ainda houve tempo para um adeus especial, a realização de um exercício com o submarino *S Tikuna* da MB. No final, a despedida dos “irmãos” portugueses foi marcada por uma navegação lado a lado, à superfície, em jeito de *Wolf Pack*.

No final do exercício, com o Brasil e o *S Tikuna* a desvanecerem-se pelos sectores de popa, o *Arpão* “fecha a escotilha”, dando assim início àquela que será a sua maior travessia Atlântica. Esta patrulha pôs à prova os meses a fio de planeamento e aprontamento do navio, quer logístico quer operacional. O *Arpão* iria navegar cerca de 3.500 milhas náuticas, durante 24 dias de mar.

Seriam umas impressionantes 3.500 milhas, navegadas num dos “cantinhos” mais recônditos do mundo. Durante 24 dias, o submarino navegou completamente isolado do mundo, com o continente americano na popa, a Oeste, a Antártida a Sul e o continente Africano pela proa, a Leste. Para se ter uma noção aproximada, quando o navio se encontrava a meio da patrulha, a civilização mais próxima encontrava-se a mais de 1.000 milhas de distância, o equivalente a ir aos Açores ou à Madeira, e voltar. Planear uma tirada onde o ponto de apoio em terra mais próximo se encontra a semanas de distância, requer alguma habilidade e capacidade de pensar o impensável, procurando respostas para perguntas tais como:

- O que será que pode acontecer? e
- Como é que me preparo para isso?

Começando pela parte logística, em primeiro lugar foi preciso garantir o necessário abastecimento em alimentos e combustível. Em segundo lugar, houve que antever a ocorrência de potenciais problemas, de forma a ter a bordo material e sobressalentes para os ultrapassar. Desde pequenas revisões planeadas, como a simples troca de filtros do sistema de água salgada, até às mais complexas como a reparação de encanamentos de combustível. A manutenção é um critério fundamental para o sucesso de qualquer missão e, como tal, todos os equipamentos de bordo



são, exaustivamente, verificados e monitorizados. O facto de serem 24 dias “afastados do Mundo”, exigiu um elevado esforço e dedicação dos militares da guarnição na operação e manutenção dos sistemas de bordo, tendo que, algumas vezes, abdicar dos seus períodos de descanso para garantir a segurança e operacionalidade do navio.

DESAFIOS OPERACIONAIS

No campo operacional, esta patrulha trazia vários desafios, dos quais se destacam dois: os *Eddies*; e a capacidade de garantir comunicações com o comando em terra.

Os *Eddies* são fenómenos de turbulência de grandes massas de água, característicos desta zona do Atlântico Sul, perto do Cabo da Boa Esperança, em que a mistura de águas com temperaturas e densidades diferentes (as frias com origem na Antártida, as águas mais quentes do Atlântico Oeste e as águas vindas no Índico), dá origem a zonas de correntes circulares, que poderão atingir 6 nós de velocidade, dependendo da altura do ano. Depois de estudado teoricamente o comportamento dos *Eddies*, foi necessário perceber como é que este fenómeno poderia influenciar um submarino em imersão profunda.

Como um submarino se encontra fechado ao exterior e tem comunicações limitadas, foi de elevada importância o trabalho de acompanhamento realizado pela Esquadilha de Subsuperfície, enviando atualizações diárias para bordo, garantido assim a capacidade de decisão do comando, de forma a corrigir o rumo para reduzir o efeito das correntes. Ainda que seja possível acompanhar a evolução do *Eddies* à superfície, havia uma pergunta que permanecia sem resposta:

– Qual será o seu comportamento em profundidade?

O planeamento, o acompanhamento constante e os registos permanentes deram frutos, e o navio conseguiu aproveitar as correntes da melhor forma possível, sem contrariedades extraordinárias.

A capacidade de garantir comunicações com o comando em terra era outro dos desafios a enfrentar. Na preparação da missão, com o apoio do Centro de Comunicações Dados e Cifra da Marinha (CCDCM), foi elaborado um estudo

ionosférico para a área de operação, culminando num plano de comunicações pensado para cada uma das patrulhas do *Arpão*.

Tudo correu bem. A transmissão e receção rádio, com os seus saltos na ionosfera, cumpriu o seu papel, a troca de comunicações, nomeadamente das mensagens de serviço essenciais para garantir as capacidades de Comando e Controlo, foi efetiva.

À medida que se aproximava o dia da entrada na Cidade do Cabo, ia-se notando o habitual entusiasmo da chegada, pelo que o cansaço acumulado ia sendo diluído na boa disposição geral dos dias que antecedem mais uma paragem, que seria a mais longa desta missão. Contudo, o Rei Neptuno decidiu não facilitar o caminho do *Arpão* e da sua guarnição; havia que fazer jus ao mote “aproximação ao Cabo das “Tormentas”.

O mar alteroso que caracterizou os últimos dias de patrulha foi deveras incómodo, já que levava a válvula de cabeça a “fechar” com maior frequência. Até que, depois de 24 dias de travessia atlântica na madrugada de dia 4 de junho, com o continente africano à vista no periscópio, novamente à superfície, o NRP *Arpão* voltou a abrir a escotilha ao mundo. Tal como aconteceu com o grande navegador Bartolomeu Dias, as “tormentas” transformaram-se em “Boa Esperança”.

CIDADE DO CABO / COMEMORAÇÕES DO DIA DE PORTUGAL

O NRP *Arpão* aproximou da Cidade do Cabo pelo setor de Sueste, cumprindo com os esquemas de aproximação do porto. O dia amanheceu nublado e chuvoso; uma aberta de sol permitiu a vista magnífica da *Table Mountain* e, na sua base, a Cidade do Cabo. Atracou na *Duncan Dock*, deixando águas a ré para receber o NRP *Setúbal*.

A estadia do submarino na Cidade do Cabo teve como especial enfoque:

- As comemorações do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas, com a presença do Presidente da República; e
- A história da maior operação logística alguma vez realizada pela Esquadilha de Subsuperfície.



NRP Arpão prepara-se para atracar em Cape Town, África do Sul.

No dia 5 de junho teve lugar, a bordo no NRP *Setúbal*, a cerimónia oficial do início das comemorações do Dia de Portugal, presidida pelo Presidente da República, Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, e que contou com a presença de várias figuras do Estado – a Ministra da Defesa Nacional, Prof. Doutora Helena Carreiras, o CEMGFA, GEN Nunes da Fonseca e o CEMA, ALM Gouveia e Melo. Na cerimónia também participou uma delegação de militares do NRP *Arpão*. Depois da cerimónia houve um jantar protocolar oferecido pela Associação Portuguesa do Cabo da Boa Esperança, para confraternização com a comunidade portuguesa local.

DESAFIO LOGÍSTICO

Concluído o primeiro marco da paragem do submarino na África do Sul, era agora tempo para se iniciar a fase final daquela que viria a ser a maior operação logística da história da Esquadilha de Subsuperfície, o embarque dos reagentes necessários ao funcionamento do sistema *Air Independent Propulsion* (AIP) – Hidrogénio e Oxigénio.

O sistema AIP recorre a células de combustível para a geração de energia elétrica; essas células são alimentadas a Hidrogénio e a Oxigénio. Embora a utilização a bordo desses reagentes seja altamente segura, o seu transporte e reabastecimento requerem bastantes cuidados. Para que melhor se possa compreender a complexidade desta operação, refira-se que:

- Havia que garantir a disponibilidade dos reagentes à chegada do navio;
- Em toda a Europa existem apenas 3 camiões capazes de transportar Hidrogénio e havia que fazer chegar ao cais comercial o Oxigénio e o Hidrogénio necessários para a utilização do AIP; e
- Era necessária uma estação de carregamento própria; houve que projetar uma estação desde a Esquadilha de Subsuperfície.

Como já foi referido vezes sem conta, um dos principais fatores de sucesso para esta missão foi o planeamento. Pensar a longo prazo e ter a capacidade de imaginar o inimaginável, foram as palavras de ordem nos meses que antecederam a largada do navio da Base Naval de Lisboa no dia 4 de abril. A execução do que foi planeado não podia ter corrido de melhor forma; todos os desafios logísticos foram ultrapassados, desde a chegada em tempo, à Cidade do Cabo, da estação de carregamento, ao sucesso do embarque dos reagentes. O NRP *Arpão* ficou pronto para a segunda metade da sua, já longa, odisseia atlântica.

TRÂNSITO ATÉ ANGOLA

Passado o dia 10 de junho com algumas ações de representação junto da comunidade portuguesa local, com o navio abastecido e a guarnição pronta, com as “baterias carregadas”, o NRP *Arpão* largou no dia 11 de junho em direção a Angola. À semelhança do que tinha acontecido na chegada, as condições meteorológicas não eram as mais favoráveis para a navegação à



superfície, pelo que, assim que possível, o navio fechou a escotilha e entrou em imersão para aquela que, comparativamente com as anteriores, seria uma tirada relativamente curta – 13 dias.

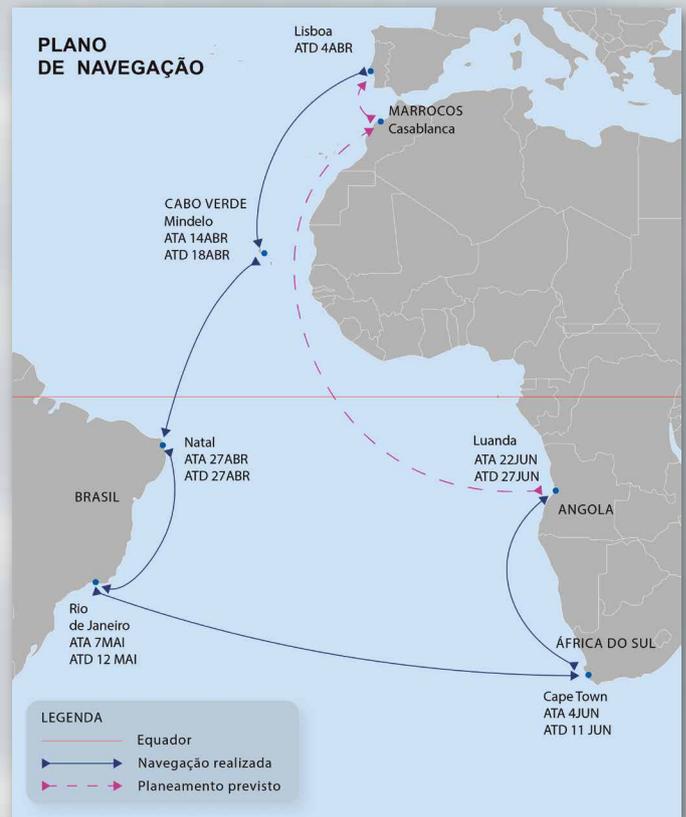
A patrulha desde a África do Sul até Angola decorreu com a tranquilidade esperada e, na madrugada do dia 22 de junho o navio aproximou de Luanda. Ao vir à superfície, o NRP *Arpão* enfrentou um novo desafio, dezenas de embarcações de pesca de dimensões bastante reduzidas e com muito pouca, ou nenhuma, identificação visual, tendo o navio que andar a bordear por entre um infindável número de pequenas luzes.

Após atravessar a zona de pesca, o dia começou a amanhecer e o navio iniciou a entrada no porto de Luanda. À chegada, como já vinha sendo apanágio, o NRP *Arpão* contou com uma comitiva de boas vindas na qual se destacava o CEMA, ALM Gouveia e Melo, que se encontrava acompanhado pelo Embaixador Português em Angola e altas entidades da Marinha de Guerra de Angola (MGA).

LUANDA

À semelhança de todos os outros portos, a paragem em Luanda foi marcada por um sem fim de atividades, das quais se destacam:

- Um jantar protocolar às autoridades locais e a representantes da comunidade portuguesa local;
- Uma palestra sobre submarinos e operações com submarinos, ministrada pelo Comandante do NRP *Arpão*, CFR Taveira Pinto, a diversos oficiais da MGA;
- A doação, por parte da guarnição e amigos nos Submarinos Portugueses, de cerca de uma tonelada de roupa e brinquedos ao Orfanato *Mama Muxima* através dos escoteiros marítimos de Luanda;
- As normais ações de manutenção e preparação do navio, para a navegação seguinte.



Cumprida mais uma paragem logística, o NRP *Arpão* largou no dia 27 de junho em direção a Casablanca, em Marrocos. Para quase todos os seus trinta e cinco marinheiros, esta irá ser a sua maior patrulha, 28 dias consecutivos no mar...

Colaboração da **ESQUADRILHA DE SUBMARINOS**





PLATAFORMA *GOOGLE ARTS & CULTURE* INCORPORAÇÃO DA FRAGATA *D. FERNANDO II E GLÓRIA*

Da navegação à vela na “Carreira da Índia” para a navegação no conhecimento do ciberespaço, a Fragata *D. Fernando II e Glória* dá-se a conhecer ao mundo através da plataforma *online GOOGLE ARTS & CULTURE*.

DO PROJETO INICIAL ...

A Fragata *D. Fernando II e Glória* teve uma “primeira vida”, desde o seu lançamento à água em 1843, dos 20 anos passados na Carreira das Índias (a sua última grande viagem terminou em Lisboa em 12 de maio de 1863), até ao grande incêndio em 1963. Ao “renascer das cinzas”, assumiu o papel de testemunha “viva” da história, da epopeia marítima portuguesa que mediou entre o século XV (Descobrimientos) e a última viagem do navio à Índia, i.e., revela as curiosidades do que era a vida a bordo de um navio à vela da Marinha nessas épocas.

Assim, pelo seu valor histórico, museológico, cultural e, também, turístico, a Fragata *D. Fernando II e Glória* não poderia deixar de integrar este projeto tecnológico, com o mote “Portugal, um legado marítimo”, resultante da parceria entre a Marinha com a *Google Cultural Institute*, para a divulgação da cultura da Marinha na plataforma digital “*Google Arts & Culture*”.

Desde o início do projeto, o grande desafio foi o adaptar esta grande “peça museológica”, executada por muitos “artistas”, muitos deles com identificação indeterminada, a um conceito de divulgação de itens artísticos e culturais que, tipicamente refere os seus autores. De facto, pela dispersão da responsabilidade na manufatura de peças, equipamentos e espaços, como por exemplo os canhões, a roda do leme, o fogão ou o paiol da pólvora, entre outros, a sua autoria acabou por ser distribuída entre a Marinha Portuguesa, o Arsenal do Alfeite e os estaleiros Ría Marine.

... AO PRODUTO FINAL

A participação da Fragata *D. Fernando II e Glória* no projeto *Arts and Culture*, resulta na mostra de três visitas virtuais do navio a 360°, de 68 fotografias do navio e de itens de peças que a integram, tendo-se escolhido os mais emblemáticos e os mais valorizados pelas pessoas que nos visitam. Poderão, ainda, aceder a uma exposição *online* sobre a história deste emblemático navio, relatando, com o acompanhamento de imagens, a sua vida, desde



o seu lançamento à água até aos dias de hoje.

Os próximos desenvolvimentos da mostra da Fragata na plataforma *GOOGLE ARTS & CULTURE*, passarão por incorporar mais histórias alusivas a períodos e missões concretas do navio, tais como, o seu papel como Escola de Artilharia Naval e como sede da *Obra Social*.

O futuro reserva-nos, ainda, outro desafio, com a inauguração da abertura ao público do submarino *Barracuda* enquanto museu, localizado junto à Fragata *D. Fernando II e Glória*, que passará, também ele, a incorporar a sua história e estórias nestas marés digitais.

A inclusão da Fragata neste projeto constitui uma oportunidade excepcional de tornar disponível e acessível a toda a gente, sem as limitações de acesso físico, um dos navios de guerra mais antigos do mundo.

https://artsandculture.google.com/story/tgWhOx6cANlu_Q?hl=pt-PT

Colaboração da **FRAGATA D. FERNANDO II E GLÓRIA**

OS OCEANOS NO FUTURO DE PORTUGAL

PARTE II

PORTUGAL, OS OCEANOS E A ECONOMIA

Da superfície para a profundidade, do curto para o longo prazo, os Oceanos são um espaço, um ativo estratégico para Portugal. Mas a “Economia do Mar” não é uma “solução mágica” para a economia portuguesa no curto prazo; apenas faz parte imprescindível da busca de:

- Uma nova **Carteira de atividades exportadoras**, que contribuam para um crescimento mais rápido da economia; e de
- Uma nova estratégia de posicionamento na Globalização, em termos de parcerias e alianças internacionais.

Essa “diversificação da carteira” passa pela busca de atividades: com forte procura mundial, atual ou potencial; e exigentes em termos de qualificações & conhecimento.

Vão ser analisadas, em maior detalhe, as Oportunidades abertas pelos Oceanos para Portugal, a nível económico, segundo uma matriz de 3 horizontes temporais de exploração distintos aplicados aos 4 níveis seguintes:

- A Plataforma Continental Alargada & a Observação dos Oceanos¹ (mais à frente será apresentado o *Case Study* sobre o Japão²);
- O *Deep Offshore*³;
- A Fachada Atlântica⁴; e
- As Zonas Costeiras⁵.

A EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

Num País com um território arquipelágico como Portugal, no longo prazo dominarão as atividades associadas, já não tanto à “fachada atlântica”, mas à exploração dos Oceanos, no contexto da extensão da Plataforma Continental. Graças a essa extensão, o país ganhará RELEVÂNCIA GLOBAL.

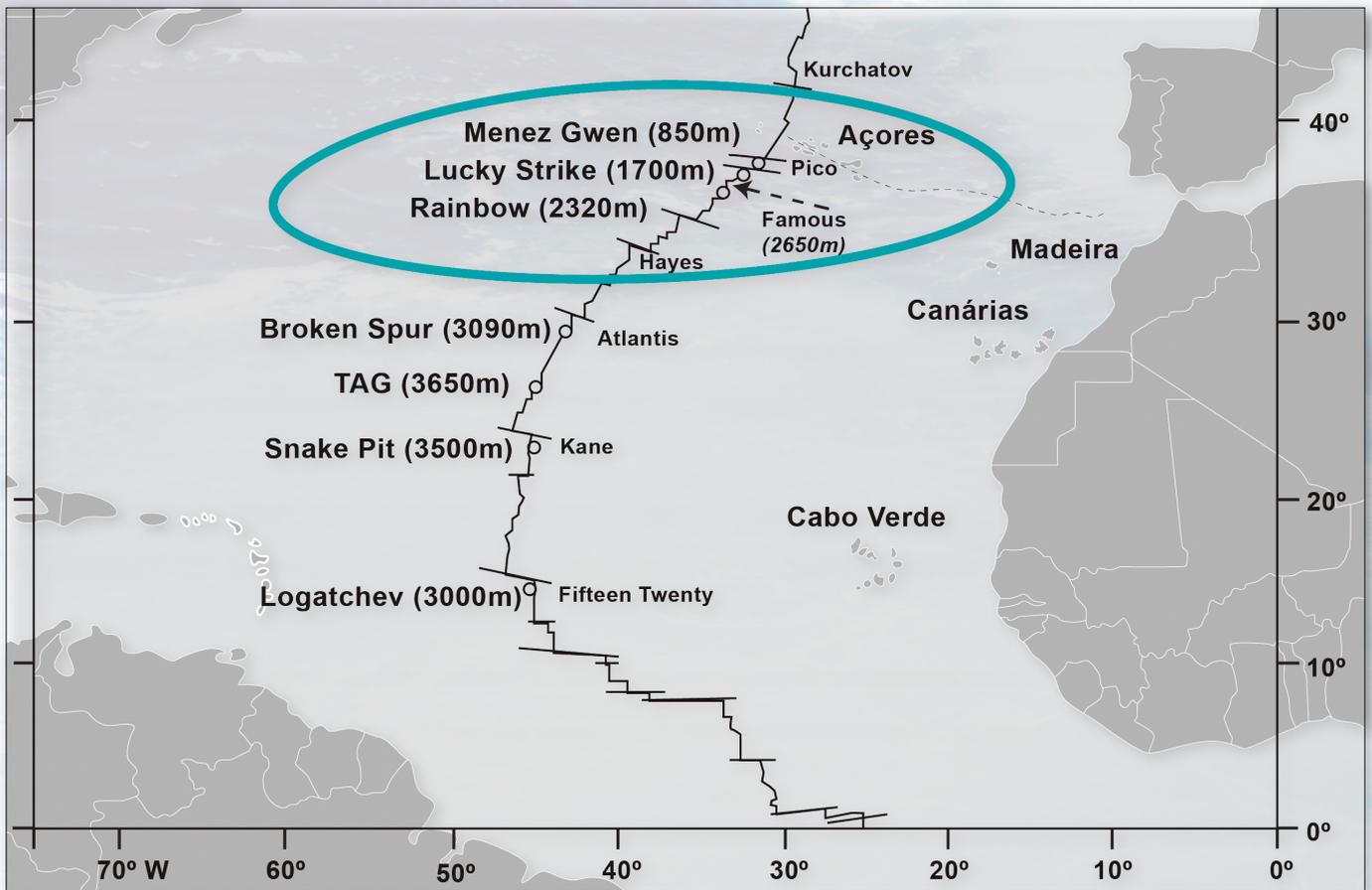
O Projeto de Alargamento da Plataforma Continental apresentado por Portugal às Nações Unidas constitui, no longo prazo, uma modificação substancial do valor geoeconómico do País, nomeadamente pela possibilidade de conhecimento e exploração do Oceano profundo que rodeia a Região Autónoma dos Açores (RAA) em termos de fontes hidrotermais e depósitos minerais.

As fontes hidrotermais no fundo do oceano abrem oportunidades de investigação em torno de formas vida em ambientes extremos, com uma possível valia em termos da descoberta de novas moléculas para usos farmacêuticos. Os picos submarinos existentes em torno do arquipélago⁶ e que fazem parte da Crista Média do Atlântico, são o suporte de uma das zonas com maior biodiversidade da Terra, com a particularidade de conter cadeias tróficas cuja produtividade primária é puramente quimiossintética (independente da luz solar e do processo de fotossíntese).

Já a exploração das profundezas oceânicas ao redor da RAA poderá eventualmente levar à descoberta de concentrações exploráveis tanto de minérios metalíferos de uso múltiplo, como de terras raras.



Exemplos das Propostas de Extensão das Plataformas Continentais já apresentadas na ONU



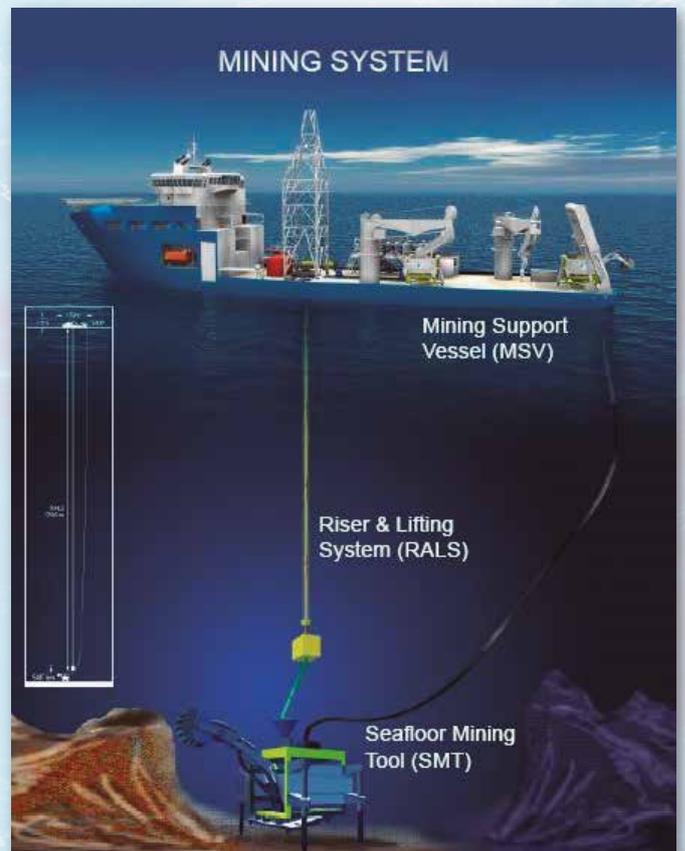
Fontes hidrotermais do Mid Atlantic Ridge na zona dos Açores

A PRESSÃO QUANTO À MINERAÇÃO

O interesse dos investidores pelo desenvolvimento de tecnologias que permitam explorar os recursos minerais no fundo dos mares⁷ tem vindo a crescer devido a dois fatores principais:

- A enorme pressão que a procura das economias emergentes exerce sobre a oferta mineira existente (minérios de cobre, ferro, níquel etc) e sobre as reservas e minérios de maior qualidade, que têm vindo a reduzir-se; e
- A cada vez maior procura de minerais específicos para alta tecnologia e, em particular, para as indústrias elétricas e eletrónicas – os casos mais conhecidos, referem-se à columbite tantalite, ao lítio e às terras raras.

Estão a ser dados os primeiros passos para o desenvolvimento de tecnologias e processos de extração de minérios a grandes profundidades, por exemplo de complexos metálicos como



“O Mar pode render 60 mil milhões por ano em cobre, cobalto e níquel”

– o Secretário de Estado do Mar explica:

(...em termos só de níquel, cobalto e cobre, um monte submarino com 1600 quilómetros quadrados de área pode conduzir a um rendimento líquido anual de 300 milhões de euros. E temos nas nossas águas cerca de 200. É fazer as contas: 60 mil milhões de euros/ano.

...Estas contas feitas aos montes submarinos já incluem os que farão parte da soberania exclusiva de Portugal na desejada extensão da plataforma continental, que passa por um dossier de candidatura na ONU, a dever ser, apreciado lá para 2014/ /2015”.)

Fonte: Diário de Notícias, 1 de julho de 2012

os sulfuretos existentes próximo de ocorrências vulcânicas submarinas ou de fontes hidrotermais.

Uma empresa canadiana – a Nautilus Minerals Inc.⁸ – esteve à beira de ser a pioneira no “deep seabed mining”, numa área já concessionada – Projeto Solwara 1 – no Mar de Bismark, junto à Papua Nova Guiné.

As futuras extrações terão, sempre, uma grande componente de robótica e instrumentação submarina, e terão como principais adversários à sua concretização as questões de sustentabilidade ambiental.

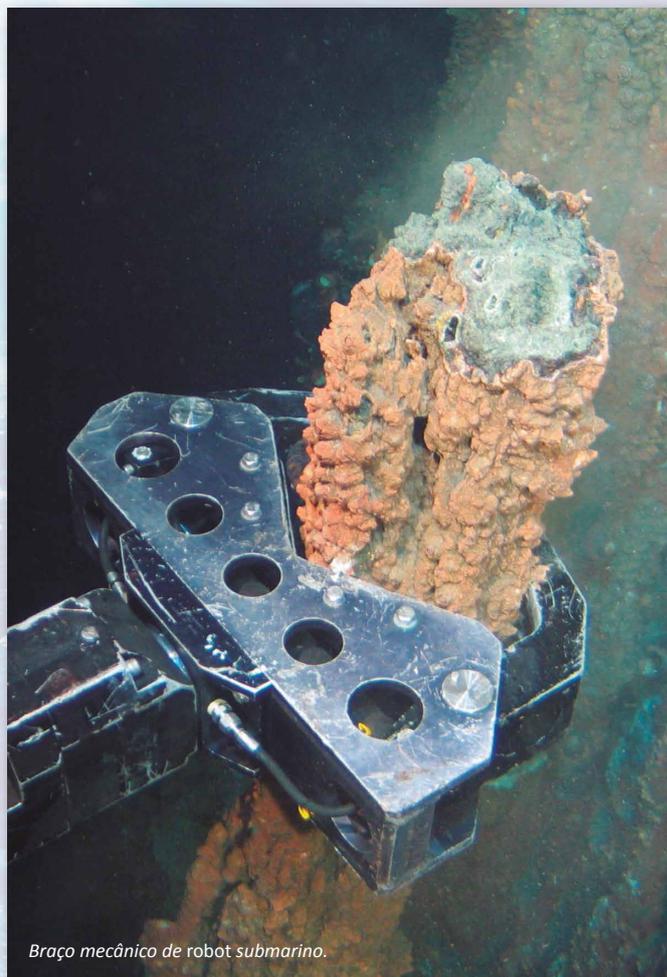
ROBÓTICA SUBMARINA

A extensão da Plataforma Continental e a sua futura exploração permitirá a Portugal assumir-se, cada vez mais, como uma importante nação marítima europeia. Porém tal desígnio acarreta três exigências:

- A salvaguarda do controlo nacional sobre a futura exploração da plataforma continental. Este objetivo terá que ser prosseguido com afinco pelo país, mesmo partindo de um quadro de fragilidade financeira no seio da União Europeia, caso contrário a Plataforma Continental acabará dirigida a partir de Bruxelas, no âmbito de uma Política Comum Europeia;
- A escolha dos parceiros internacionais que criem a maior oportunidade de conhecimento dos fundos dos oceanos, de prospeção de recursos e da sua eventual exploração com o maior envolvimento de competências tecnológicas nacionais; e
- A aposta no reforço da investigação científica oceânica e no desenvolvimento das tecnologias de exploração submarina, podendo servir para alavancar as competências em robótica móvel existentes em várias Escolas Superiores de Engenharia e Centros de I&D do País e a correspondente ligação à atividade empresarial.

A robótica submarina é a ferramenta – chave para exploração dos Oceanos. Embora ainda não tenha expressão empresarial endógena, a robótica submarina constitui, já, uma das áreas tecnológicas desenvolvidas em Portugal, estando diretamente orientada para o conhecimento, monitorização e exploração dos Oceanos. Quatro instituições de Ensino Superior / Institutos de Investigação com competências na área da automação e robótica prosseguem programas de I&D em robótica submarina integrados em projetos internacionais ou respondendo a solicitações nacionais. São eles:

- O **Instituto de Sistemas e Robótica (IRS/ IST)**, que há muito tempo tem atividades e acumula experiência de I&D nas áreas da robótica marinha e aérea, processamento de informação e computação distribuída, navegação, controlo coordenado de múltiplos veículos autónomos; tem estado envolvido na conceção e experimentação de vários tipos de robótica aquática e submarina. O ISR/IST integra, atualmente, um Laboratório Associado a que também pertencem o IN+, o IMAR – Açores e o CREMINER, estando envolvido em vários projetos de I&D dos ambientes extremos do fundo do oceano em torno dos Açores;
- O **INESC PORTO** através do Grupo de Robótica e Sistemas Inteligentes;
- O **Laboratório de Sistemas e Tecnologia Subaquática (LSTS)** da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), distinguido em 2008 pelo Prémio BES Inovação em resultado de um projeto de I&D em consórcio com o Porto de Leixões e o CIIMAR; e



Braço mecânico de robot submarino.

- O **Laboratório de Sistemas Autónomos** do Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP).

Os três últimos grupos de I&D no Porto estão associados à FEUP e ao ISEP. Uma das *start up* originada nestas atividades de I&D no Porto é a OCEANSCAN, que desenvolve ferramentas, veículos, sistemas, tecnologias de monitorização e estudo de recursos hídricos, em particular dos oceanos.



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

Notas

¹ Objeto desta PARTE II.

² Objeto da PARTE V do ensaio.

³ Objeto da PARTE III do ensaio.

⁴ Objeto da PARTE III do ensaio.

⁵ Objeto da PARTE IV do ensaio.

⁶ A RAA constitui, assim, um território muito importante para estudos das fontes hidrotermais profundas, que têm sido alvo de vários projetos de investigação quer por parte da Universidade dos Açores, quer por equipas de investigação internacionais.

⁷ A alternativa à Mineração nos Oceanos passa pela Mineração no Espaço (Asteroid Mining).

⁸ A empresa faliu em 2019, quando já dispunha dos meios robóticos e das licenças de exploração. Os meios marítimos necessários (para a operação dos robots, para a elevação dos minérios até à superfície e para o seu transporte para as fábricas processadoras) haviam sido desenhados e estavam em construção. A empresa Deep Sea Mining Finance Limited comprou a massa falida, tencionando dentro em breve retomar o caminho que estava delineado pela Nautilus Minerals Inc., i.e., explorar os jazigos (ricos em 7% cobre e 58/Ton ouro) do Projeto Solwara 1.

Conversas com Marinheiros

UMA VIDA COM LONGEVIDADE



Desta vez, a nossa Conversa com Marinheiros é com um militar muito especial, não que os outros também não o sejam, mas o 1TEN Amândio de Sá destaca-se por uma particularidade que não deixa ninguém indiferente, antes pelo contrário, qualquer um de nós fica com o sentimento de enorme admiração e respeito.

Com muitos anos já passados e com muitas vivências que marcaram a sua vida, o 1TEN Amândio de Sá, nasceu em 1923, em Gandra, Ponte de Lima, e tem a bonita idade de 100 anos, feitos no passado dia 3 de agosto.

Com uma incrível jovialidade, uma memória prodigiosa e um grande poder de concentração, recorda com uma lucidez perfeita, fazendo inveja a muitos jovens, as muitas histórias vividas na Marinha, nomeadamente as dificuldades da II Guerra Mundial e tantas outras pelas quais passou ao longo da sua vida tão preenchida.

São muitas as recordações, boas e más, de um passado, que permanecem vivas na memória deste marinheiro.

RA: O Tenente Sá veio para a Marinha com 16 anos apenas. Como surgiu essa oportunidade e qual foi a sua principal motivação sendo tão jovem?

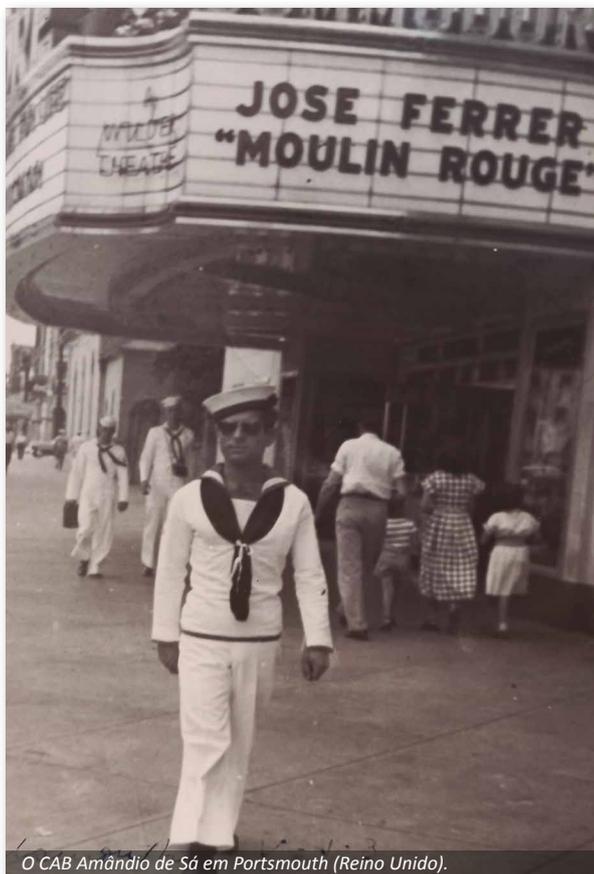
AS: É verdade, vim para a Marinha apenas com 16 anos, era muito jovem. Na altura não tinha família, os meus pais tinham falecido e estando sozinho, apenas com uma irmã, e por ter uma forte atração pelo mar e a possibilidade de viajar e conhecer o mundo, foi o que me motivou para ingressar na Marinha e fazer

carreira neste ramo das Forças Armadas. Na altura, também não havia muitas outras possibilidades...

Para mim foi tudo uma novidade, adaptei-me muito bem, com muito entusiasmo pelo que tinha pela frente e com uma grande vantagem, de não enjoar.

RA: Como foram os primeiros anos na Marinha?

AS: A minha carreira começou no Corpo de Marinheiros.



O CAB Amândio de Sá em Portsmouth (Reino Unido).



Embarcado no Contra-torpedeiro Lima.



Draga-minas Ponta Delgada.

Terminado o curso, fiz uma viagem na *Sagres* ao Brasil. Quando regresssei tirei o curso de Artilheiro na Escola de Artilharia. Depois estive embarcado em diversos navios. Apesar da experiência que tive em todos esses navios por onde passei, o “meu” navio foi o *Afonso de Albuquerque*, onde estive embarcado mais tempo e onde fiz uma comissão de 28 meses.

Mais tarde, por achar dificuldade na progressão nesta especialidade, tirei o curso de Artífice Torpedeiro-eletricista na Escola de Mecânicos, em Vila Franca, nos finais dos anos 40, princípio dos anos 50, o que permitiu a minha promoção a Sargento. Pouco depois fui para os EUA, na Virgínia, tirar um curso de Eletrotécnia, uma vez que íamos receber uns draga-minas que, na altura, tinham uma tecnologia mais avançada, havendo necessidade de uma formação adequada nessa área.

Regressei a Portugal, voltando pouco depois aos EUA para receber os draga-minas. Recebi o primeiro, o *Ponta Delgada* e meses depois regresssei no *Angra do Heroísmo*.

RA: O seu ingresso na Marinha, em 1939, coincidiu com a II Guerra Mundial, algum episódio que nos queira contar que o tivesse marcado?

AS: Há episódios que me marcaram e estão presentes na minha memória. A situação mais dramática que vivi, foi o salvamento de náufragos de vários navios que tinham sido atingidos por torpedos de submarinos alemães. Recordo, particularmente, o naufrágio do navio inglês *Nova Scotia* que ocorreu a sul de Moçambique. Na altura estávamos no NRP *Afonso de Albuquerque* e o navio encontrava-se em Lourenço Marques. Fomos avisados deste naufrágio 3 dias depois, e das 1500 pessoas que necessitavam de ajuda, infelizmente, só conseguimos salvar 183...

RA: Como surgiu a oportunidade de ser instrutor de inglês na Marinha? Como foi essa experiência?

AS: Quando fui promovido a Subtenente, em janeiro de 1970, concorri para tirar um curso de Instrutor de inglês, nos EUA. Este curso destinava-se a introduzir o inglês intensivo na Marinha.

Fomos dois apurados a frequentar o curso. Terminado este, regressámos e fui destacado para a Escola de Comunicação do G2EA, substituindo o professor de inglês que lá estava. Continuei o curso que estava a ser ministrado, enquanto preparava os planos para o novo curso.

Com a vinda de outro instrutor, foi determinado que este lecionaria sargentos e praças e eu oficiais.

Os oficiais estavam embarcados e não podiam ser dispensados do serviço 6 horas por dia (2 teóricas e 4 em laboratório). Sem alunos para inglês, foi determinado que eu lecionasse matemática.

Passado um tempo surgiu a oportunidade de ir para a Capitania de Faro onde fiz uma comissão de 4 anos regressando novamente à Escola de Comunicações, voltando a lecionar inglês.

RA: Com 41 anos ao serviço na Marinha, há algum episódio; situação que nos queira contar que o tenha marcado mais?

AS: Como já referi anteriormente, e ainda como marinheiro, na Escola de Alunos Marinheiros, comecei a minha vida na Marinha e devo dizer que estive 25 anos embarcado em diversos navios durante a II Guerra Mundial e a Guerra de África.

Em agosto de 1980 terminei a minha carreira no ativo e já na reserva dediquei-me à informática com um grupo de camaradas, chegado a lecionar esta disciplina.



Aviso de 1.ª classe Afonso de Albuquerque (1734).



Náufragos do navio inglês Nova Scotia.



Alguns dos elementos resgatados da guarnição do navio Nova Scotia.



O Subtenente Sá nos EUA, aquando da frequência do curso de inglês.

São muitas as situações e as histórias para descrevê-las todas aqui...

RA: Com a bonita idade de 100 anos, quais os ensinamentos que a sua história de vida traz sobre longevidade, motivação e resiliência?

AS: A longevidade veio naturalmente com saúde, com os bons e verdadeiros amigos e um bom ambiente familiar.

RA: O que guarda com mais saudade dos tempos vividos na Marinha?

AS: Guardo a própria Marinha, onde fiz grandes Amigos e bons Camaradas! E por tudo o que passei, por toda a experiência que a Marinha me proporcionou, sempre considerei a Marinha uma escola de virtudes!

Ana Alexandra de Brito
CTEN TSN-COM



O ZSAR Amândio de Sá.



O Tenente Amândio de Sá em 2023.

HISTÓRICO DE COLOCAÇÕES

Corpo de Marinheiros – JUL41 a OUT41
 Contra-Torpedeiro *Lima* – OUT41 a MAR42
 Corpo de Marinheiros – MAR42 a AGO42
 Aviso *Afonso de Albuquerque* – SET42 a MAI44
 Contra-Torpedeiro *Vouga* – MAI44 a JAN45
 Aviso *Afonso de Albuquerque* – JAN45 a SET47
 Contra-Torpedeiro *Vouga* – SET47 A NOV 47
 Escola de Alunos Marinheiros – NOV47 A SET50
 D.S.E Comunicações – SET50 a OUT50
 Contra-Torpedeiro *Lima* – OUT50 a DEZ51
 Patrulha *S. Vicente* – DEZ51 a JUL52
 D.S.M Guerra – JUL52 a OUT52
 D.A.C Marinha – OUT52 a OUT52
 EUA – OUT52 a JAN53
 Petroleiro *São Brás* – FEV53 a ABR53
 M.R.D.M EUA – AGO53 a AGO53
 Draga-minas *Angra do Heroísmo* – AGO53 a MAI54
 D.S.M Guerra – MAI54 a AGO54
 Corpo de Marinheiros – AGO54 a SET54

Aviso *Bartolomeu Dias* – SET54 a FEV55
 Draga-minas *Ponta Delgada* – MAI55 a FEV56
 Draga-minas *Velas* – FEV56 a NOV56
 Draga-minas *S. Jorge* – JAN56 a OUT59
 Draga-minas *Lagoa* – NOV59 a MAI60
 Draga-minas *Rosário* – MAI60 a FEV61
 Draga-minas *Ponta Delgada* – FEV61 a MAR62
 Draga-minas *Corvo* – MAR62 a JAN63
 Draga-minas *S. Jorge* – JAN63 a MAR63
 Fragata *Álvares Cabral* – MAR63 a JUN65
 M. Guerra – NOV65 a FEV66
 G1EA – SET67 a MAR70
 DSP 1ª Repartição – MAR70 a OUT70
 G2EA – OUT70 a OUT72
 DGSF Marítimo – OUT72 a NOV72
 Capitania do Porto Faro – NOV72 a AGO76
 G2EA – AGO76 a JAN79
 G1EA – JAN79 a AGO80

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

SUBDIRETOR-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA E 2.º COMANDANTE-GERAL DA POLÍCIA MARÍTIMA

Tomou posse, no dia 3 de abril, o novo Subdiretor-geral da Autoridade Marítima e 2.º Comandante-geral da Polícia Marítima, CALM Vizinha Mirones, rendendo no cargo o CALM Noronha Bragança.

A cerimónia, realizada no Salão Nobre da Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM), foi presidida pelo Diretor-geral da Autoridade Marítima e Comandante-geral da Polícia Marítima, VALM Dores Aresta, e contou com a presença da Chefe do Gabinete da Ministra da Defesa Nacional, do VALM Adjunto para o Planeamento e Coordenação do EMGFA, vários oficiais gerais, do Subdiretor-geral da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, do Subdiretor-geral da Autoridade Tributária e Aduaneira, da Subdiretora-geral da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica, da Diretora-Nacional Adjunta da Polícia Judiciária, do 2.º Comandante da Unidade de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana, do Chefe de Operações do Centro de Análise e Operações Marítimas – Narcóticos e dos representantes da Associação de Inspectores e Chefes da Polícia Marítima e da Associação Sócio-profissional da Polícia Marítima.

Inicialmente foi aposta, pelo VALM Dores Aresta, a Medalha da Cruz Policial Marítima de 1.ª Classe ao CALM Noronha Bragança.

Seguiu-se a leitura do despacho de nomeação e a intervenção do VALM Dores Aresta, manifestando confiança no recém-empossado e salientando “as suas capacidades de gestão e liderança, aliadas à competência que sempre demonstrou” que contribuirão para o sucesso da Autoridade Marítima Nacional (AMN).

No discurso de tomada de posse, o CALM Vizinha Mirones afirmou que, no âmbito do quadro de valores da AMN, “procurará contribuir para afirmar o forte espírito de serviço público desta instituição, ainda mais próxima dos cidadãos, focada no futuro, atenta a um ambiente tecnológico em rápida mutação, assente numa lógica de estreita colaboração, em simbiose com a Marinha e em articulação com outras entidades públicas, promovendo e encorajando a atuação cooperativa, a interoperabilidade e a complementaridade de valências, tendo em vista o cumprimento conjugado das respetivas missões, no cumprimento da legislação em vigor, em razão da matéria e do espaço”.

O empossado dirigiu, ainda, uma palavra de incentivo a todos os elementos que servem na Autoridade Marítima Nacional.



Fotos 25AR TA Ricardo Pinho

SÍNTESE CURRICULAR

O CALM José António Vizinha Mirones concluiu o Curso de Formação de Oficiais de Marinha da Escola Naval em 1988 e foi promovido a GMAR a 01 de outubro desse ano, tendo-se especializado em Armas Submarinas.

No mar, esteve embarcado em várias unidades navais, tendo sido Oficial de Ação Tática em fragatas das classes *João Belo* e *Vasco da Gama* e Chefe de Departamento de Operações e Imediato no NRP *Álvares Cabral*. Foi o primeiro Comandante do NRP *Bartolomeu Dias*. Foi CTG (EUROMARFOR TG) por duas vezes e, como Comodoro, foi Comandante da Força Aeronaval da União Europeia, na Operação ATALANTA e comandou o Grupo Marítimo Permanente n.º 1 da NATO (SNMG1).

Em terra, serviu como instrutor e como Diretor das Escola de Armas Submarinas e de Informações de Combate, foi oficial do Estado-Maior da Armada, desempenhou funções na Autoridade Marítima, foi assistente militar do CEMGFA e, mais recentemente, Chefe do Gabinete do CEMGFA.

DOAÇÃO À BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA - ARQUIVO HISTÓRICO

COLEÇÃO CHARLES HENRY BLECK

Teve lugar no dia 10 de janeiro de 2023, na Sala de Leitura da Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico (BCM-AH), a assinatura do auto de doação de dois álbuns que, a partir de agora, irão constituir o núcleo da Coleção “Charles Henry Bleck”.

FAMÍLIA BLECK

A família Bleck teve um papel importante em diferentes áreas da sociedade portuguesa, ao longo do século XX: nos negócios (de combustível e na aviação comercial); no desporto (vela, hipismo e automobilismo); no associativismo; e no pioneirismo da aviação.

Joseph William Bleck (1854-1918), de origem inglesa mas com raízes judaico-polacas, nasceu em Malta, fixando-se em Portugal no último quartel do século XIX. Com uma abordagem visionária no comércio de matérias-primas, associou-se à Companhia *Shell* como seu primeiro representante em Lisboa, no comércio de carvão e de produtos petrolíferos, constituindo a 26 de outubro de 1910 a sociedade *The Lisbon Coal and Oil Fuel company Limited*.

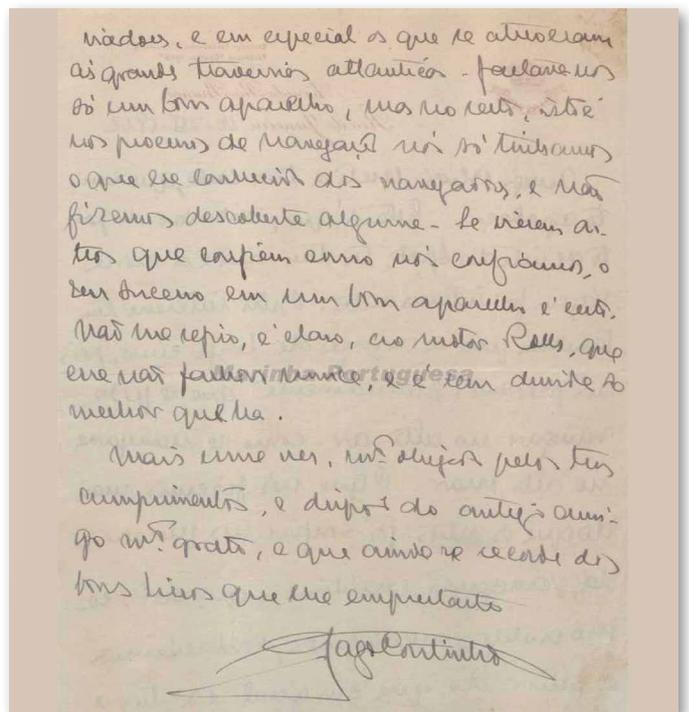
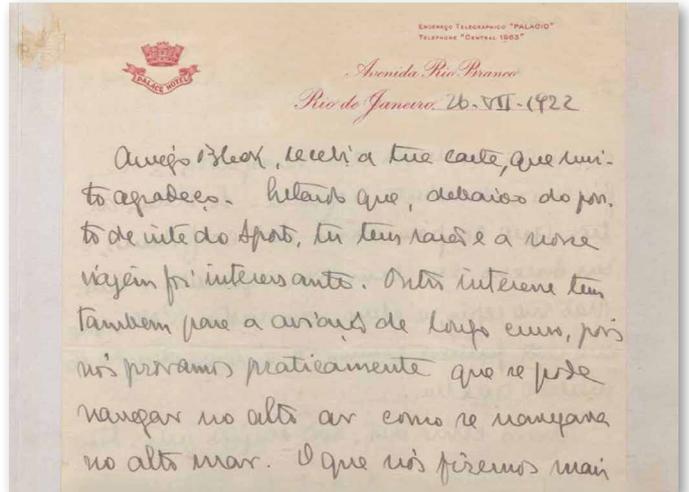
Joseph Bleck dedicou-se, igualmente, ao negócio dos fósforos e foi presidente da Câmara Britânica de Comércio. Após a sua morte, foi o seu filho Charles Henry Black que ocupou os seus cargos nos negócios da família. Charles Bleck também se interessava pelas atividades desportivas: hipismo; esgrima; remo; ciclismo; automobilismo; e aviação. Foi presidente do Clube Naval de Lisboa (1911) e da Associação Naval (1914). Em 1912 foi fundador e vice-presidente do Comité Olímpico Português. Faleceu em 1934.

Carlos Eduardo Bleck, filho de Charles Bleck, foi também um amante do desporto, representando Portugal na Vela, na classe de 6 metros, com um honroso décimo-segundo lugar, nos Jogos Olímpicos de 1928, em Amesterdão. Carlos Bleck ficaria, no entanto, associado aos pioneiros da aviação, tendo obtido o primeiro *brevet* de piloto civil, em Portugal, no ano de 1925. Dois anos mais tarde (1927) efetua a sua primeira viagem: Londres-Tancos-Lisboa. Em 1930 fez a ligação pioneira entre Lisboa e Luanda, tendo regressado com um copiloto. Carlos Bleck efetuou, ainda, o primeiro voo solitário entre Lisboa e Goa, em 1934. Fundou a Companhia de Transportes Aéreos (CTA) em 1945 e integrou, anos mais tarde, a administração da TAP, fundada naquele ano. Carlos Eduardo Bleck faleceu em Lisboa a 2 de dezembro de 1975.

ÁLBUNS

A doação efetuada pela família Bleck à BCM-AH, consta de dois álbuns. O nº1, intitulado “Miscellanea”, contempla a vida social e profissional de Carlos Eduardo Bleck. Reúne um vasto conjunto de fotografias, desenhos, aguarelas, recortes de jornais e correspondência, constituindo um valioso testemunho pessoal relativo ao período 1919-1927. Aí se evidencia o interesse de Carlos Bleck, conhecido por *Sportsman*, pelas regatas, pelo automobilismo e pela aviação. Este álbum incorpora, ainda, alguma correspondência trocada entre Carlos Bleck e o CALM Gago Coutinho.

O Álbum nº 2, intitulado “The Lisbon Coal & Oil Fuel Company Limited – The Development of a Business 1914-1919”, faz



Extrato da carta de Gago Coutinho a Henry Bleck, em 26 de julho de 1922.

referência ao patriarca da família, Joseph William Bleck. Reúne um conjunto de fotografias e documentação que regista a edificação, nas suas diferentes fases, de um complexo industrial para alojar os depósitos de carvão e petróleo, na Margem Sul do Tejo, em Banática, nas imediações de Porto Brandão.

Este espólio documental vem enriquecer o acervo de fontes para a História Marítima à guarda da BCM-AH.



Baptista Valentim
CFR TSN-HIS



Autor: 2TEN TSN-ARQ Paulo Guedes

No dia 2 de Abril de 1970, o Comando de Bigene determinou que se fizesse um patrulhamento ofensivo até à fronteira, passando pela bolanha de Sindina.

Já perto do marco fronteiro, apanhamos um indivíduo que, em pânico, jurou que não era guerrilheiro, mas que sabia da existência de um grande acampamento, algures numa mata cerrada, uns quilómetros para o interior¹. Trouxemo-lo e entregamo-lo ao COP 3.

Três ou quatro dias depois, o nosso Comandante foi chamado ao Comandante Calvão e, após terem conferenciado e se baseado em informações do capturado – e possivelmente também da recolha de dados pela PIDE junto de informantes – emitiu uma ordem de operações para assaltar a base de Cumbamory, vagamente localizada em território do Senegal, a uns dois a três quilómetros da fronteira.

Pelas informações transmitidas pelo Comandante Calvão, estariam ali sediados entre cento e cinquenta a duzentos guerrilheiros. A operação realizar-se-ia na madrugada do dia seguinte. Sem qualquer apoio aéreo.

Quando Mendes Fernandes regressou a Ganturé, estávamos na messe com alguns dos oficiais dos outros DFE's. Ao saberem do que íamos fazer, os Imediatos do 8º e do 7º, Sanches de Oliveira e Nuno Barbieri, respectivamente, torceram o nariz e consideraram que era uma loucura, que "ia ser uma mortandade".

O Tenente Benjamim Lopes de Abreu, que estava momentaneamente dado ao 8º, ofereceu-se para nos acompanhar. O mesmo fez o Nuno Barbieri. Os dois foram integrados na operação.

No planeamento, decidimos que iríamos fazer uma penetração mais profunda no Senegal e, depois, inflectiríamos para acompanhar os trilhos – uma passagem de vigilância aérea feita, dias antes, por Cessna² referenciara essas vias – que convergiam para a provável localização da base do PAIGC.

O Comandante mandou colocar as seis praças mais veteranas na cabeça do DFE, com duas MG-42, uma bazuca Instalanza e dos atiradores de ALG's. Quando os trilhos se interlaçavam, avançamos com extremas cautelas.

Ao entrar na mata cerrada, com a aurora a despontar, inesperadamente os homens da frente quase colidiram com duas sentinelas que se aqueciam junto a uma fogueira. Tentaram fugir. Foram os dois atingidos.

Ficamos, de imediato, debaixo de uma barreira de fogo descomunal. Os tiros e os rebentamentos de RPG's eram tão intensos sobre a cabeça do DFE que, nos primeiros segundos – seriam minutos? – tivemos que ficar "grudados" aos troncos de grandes árvores. Depois, demos ordem para dispersar para evitar ficarmos encurralados nas duas ou três árvores onde nos abrigáramos nos primeiros momentos: um de pé, outro deitado.

A reacção deu-se, principalmente, pelos homens que estavam mais atrás. Quando abandonei a árvore onde estava, verifiquei que o tronco do lado contrário estava todo cravejado ... havia mesmo lascas que dele pendiam!...

Tudo cuspiam fogo de um lado e de outro. Começamos a ver tabancas a arder. O barulho da metralha era ensurdecedor. Ouviam-se vozes do outro lado. A dispersão do pessoal em movimento aumentava, sempre com fogo permanente que caía sobre nós, vindo de vários lados. Eles, os guerrilheiros, também deviam estar a movimentar-se.

Continuava o combate, uma hora, duas horas, três horas... O tiroteio começou a abrandar pelas duas horas da tarde.

O destacamento "esfrangalhará-se" por uma grande área.

Aí pelas três da tarde, o silêncio chegou. Os focos de incêndio espriavam-se por muitos sítios: tabancas ardiam, o fumo era intenso...

Foi dada ordem imediata de reagrupamento e de iniciar a marcha em direcção à bolanha de Sindina. Foi-me dada a indicação para seguir na frente, com a responsabilidade da navegação.

Durante o resto da comissão, nunca tive um combate tão intenso e prolongado no tempo, sem interrupção, como nessa operação a Cumbamory.

Só depois da guerra, anos mais tarde, quando na qualidade de jornalista entrevistei Luís Cabral, o exilado Presidente da Guiné-Bissau na sua casa de Miraflores, em Oeiras, é que percebi a razão: na base, naquele dia, estavam concentrados todos os principais Comandantes da Frente Norte do PAIGC, de que ele era o principal responsável político, a discutir a estratégia daquele partido para uma nova fase da luta armada.

Por isso, contou-me, tiveram de nos enfrentar e resistir tanto tempo para permitir – porque havia feridos e mortos – a sua retirada sem que houvesse de maior entre o comando daquela frente. Mas, confessou-me, os guerrilheiros tiveram bastantes mortos. Felizmente, da nossa parte, não tivemos qualquer baixa.



Serafim Ivo Gonçalves Lobato

14º CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

Notas

¹ Em pleno território da República do Senegal. Esta entrada em país estrangeiro aconteceu 7 meses antes da Operação Mar Verde, na República da Guiné-Conacri.

² Pequeno avião monomotor de apoio logístico.

GUERRA NO PACÍFICO

GUERRA SUBMARINA



PRINCIPAIS DANOS INFLIGIDOS

Durante o conflito naval no Pacífico entre os Estados Unidos (EUA) e o Japão, houve uma guerra pouco conhecida: a ofensiva dos submarinos dos EUA contra os navios mercantes e as forças navais japonesas. Um mero punhado de submarinistas efetuou, com uma força relativamente pequena, mais de 1.600 patrulhas, afundando mais de 1.000 navios mercantes japoneses e uma parte significativa da Marinha Imperial Japonesa (MIJ), incluindo 1 couraçado, 8 porta-aviões, 3 cruzadores de batalha e 8 cruzadores ligeiros.

Na realidade, os danos infligidos nas marinhas militar e mercante japonesas pelos submarinos americanos foram imensos, se comparados com o esforço despendido. De facto, a força de submarinos constituída por cerca de 50.000 oficiais, sargentos e praças, incluindo estados maiores e apoio logístico, era de apenas 1,6% do total da Marinha. Por outras palavras, uma força representando menos de 2% da Marinha foi a responsável por 55% das perdas de navios japoneses, ou seja 5,3 milhões de toneladas de arqueação¹.

Por outro lado, dos 228 submarinos operacionais, perderam-se 52, o que acarretou a morte de 375 oficiais e 3.131 sargentos e praças dos 16.000 militares que efetuaram missões de combate, representando um rácio de baixas de 22%, o mais elevado dos vários serviços das forças armadas americanas durante a guerra.

Para o Japão, um país insular, ter uma forte marinha mercante era vital para a economia e para o potencial de guerra. Os seus navios transportavam os bens que importavam, como o petróleo, o minério de ferro, o carvão, a bauxite, a borracha e os produtos alimentares. Para além disso, eram imprescindíveis para o transporte de tropas, armas e outro material de guerra para a defesa dos territórios capturados. Quando os submarinos americanos conseguiram impedir esse fluxo marítimo, o Japão ficou condenado a uma lenta asfixia.

PROBLEMAS DA ARMA SUBMARINA

No entanto, nem a Marinha Americana nem a MIJ estavam preparadas para executar uma guerra de corso semelhante à dos submarinos alemães no Atlântico. Pelo contrário, ambos os lados tentaram encontrar um papel para os seus submarinos usando, ainda, a estratégia prevaiente nos anos prévios à guerra, que privilegiava a batalha decisiva entre as principais esquadras,

à maneira de Mahan. Quer os estrategas japoneses, quer os americanos, imaginavam os seus submarinos como piquetes em apoio dos navios de superfície na rota de avanço da esquadra inimiga.

A crescer a esta miopia estratégica, existiam outros problemas. Os exercícios em tempo de paz, a maioria deles irrealistas, levaram os comandantes a acreditar que a aeronave, o sonar e as poderosas cargas de profundidade tornavam o submarino altamente vulnerável ao contra-ataque inimigo. Este receio, por sua vez, levou a uma extrema cautela por parte dos comandantes, que interiorizaram que a melhor maneira de sobreviver, era fazer os ataques em imersão, usando apenas o sonar para a solução final de ataque. O uso do periscópio, quer à luz do dia, quer de noite, era uma ação de alto risco, e vir à superfície num raio de 500 milhas de uma base aérea inimiga era considerada uma operação suicida.

Por último, mas não menos importante, é de referir o escândalo dos torpedos com funcionamento defeituoso. Desenvolvido em tempos de paz, mas nunca testado de forma realística, o torpedo MK14 era considerado uma das armas mais letais da história da guerra naval. Tinha dois detonadores - um deles era acionado ao entrar em contato com o alvo, o outro, ao detetar uma alteração no campo magnético provocado por uma massa metálica como o casco de um navio.

Com financiamento escasso, os testes em tempos de paz com torpedos reais de combate estavam fora de questão, uma vez que fazer explodir um único torpedo custaria uma fração substancial do orçamento anual do projeto. Consequentemente, os testes serviram apenas para verificar o funcionamento dos mecanismos de propulsão e direção (giroscópio); a ogiva com explosivos nunca foi testada. Só em Setembro de 1943, 21 meses após o ataque a Pearl Harbor, todos os defeitos do torpedo foram corrigidos. Segundo Clay Blair², não fossem todas estas fraquezas, mal entendidos e problemas técnicos, a guerra no Pacífico teria sido encurtada em vários meses.



Piedade Vaz
CFR REF

Notas

¹ Volume interno de uma embarcação.

² Jornalista americano e autor de numerosos livros sobre história militar.

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• VALM RES António Manuel de Carvalho Coelho Cândido, no cargo de Presidente do Centro de Estudos Estratégicos da Marinha (CEEM) • CALM José Diogo Pessoa Arroiteia, no cargo de Comandante da Flotilha • COM ECN António Fernando dos Santos Rodrigues Mateus, no cargo de Subdiretor de Navios • CFR M Paulo Sérgio Salgado Pires, no cargo de Assessor Militar da Marinha no Núcleo de Assessoria Militar do Departamento de Investigação e Ação Penal do Porto • CTEN FZ Carlos Manuel Mau Raposo, Comandante da Unidade de Meios de Desembarque.

FALECIDOS

• 31760 CFR M REF Hermenegildo Duarte Lourenço • 100050 CFR SEG FZ REF António Carlos do Patrocínio • 237381 CTEN TS REF Frederico Nuno da Silva Pinheiro Gomes • 118452 1TEN SG REF José Abelho Moleiro • 497758 1TEN OTS REF Francisco do Nascimento Lucas • 139645 2TEN OT REF Eduardo Gonçalves de Almeida • 464057 SMOR O REF Aníbal Tomé Romano • 742261 SMOR L REF Lourenço Augusto Pascoal • 156764 SMOR FZG REF

Carlos António Paquincha Fazeres • 157767 SMOR TRC REF António Casimiro Frade Morgado • 279177 SCH L REF Francisco José Pais Correia • 852262 SCH CE REF António Augusto Gordilho Fontes • 414956 SCH M REF Manuel João Dias • 168378 SCH T REF Germano Nogueira Martins de Castro • 344053 SAJ A REF Francisco Augusto Marques • 127271 SAJ CM REF Avelino da Conceição Malaquias Pepe • 8440662 SAJ FZ DFA REF Arnaldo Francisco Patrocínio • 3876 SAJ CM REF António Manuel Ribeiro Martins • 300552 SAJ R REF Augusto José Lobato • 759761 SAJ FZ REF Fernando António Caseira • 520358 SAJ CE REF Joaquim Neves Correia • 515858 SAJ FZ REF Domingos José Romão Pedro • 769285 SAJ FZ RES António José Dias Lopes • 300144 1SAR MQ REF António David Coelho • 339053 1SAR M REF Gonçalo Vieira • 293252 1SAR TF REF Manuel Ferreira Jordão • 180274 1SAR CE REF Carlos Manuel Gomes Gonçalves • 206347 CAB E REF Manuel dos Santos Landeiro • 228854 CAB Q REF Fernando Matias Rodrigues • 431683 CAB TFD REF Carlos Alberto da Silva Ramos • 33016375 AG.1ªCL QPMM APO Vitorino da Ascensão Bacio Guedelha • 33000881 AG.1ªCL QPMM APO António Simões Frade • 33002456 AG. 1ªCL QPMM APO Manuel Ortins Lourenço • 36011769 FAR. CHEFE QPMM APO Eduardo de Jesus e Sousa.

CONVÍVIOS

CURSO DE ARTÍFICES (ARE/AE) 1971/1973 50º ANIVERSÁRIO

O curso de artífices (ARE/AE) 1971/1973 comemorou os seus 50 anos de ingresso na Marinha no passado dia 20 de maio com uma visita à Esquadilha de Helicópteros, seguindo-se um almoço comemorativo.



"FILHOS DA ESCOLA" JANEIRO DE 1972

No passado dia 27 de maio, os "Filhos da Escola" de janeiro de 1972, realizaram o seu encontro anual que se realizou na Mealhada. O convívio decorreu em ambiente de sã confraternização e amizade.



7ª COMPANHIA DE 1981 40º ANIVERSÁRIO

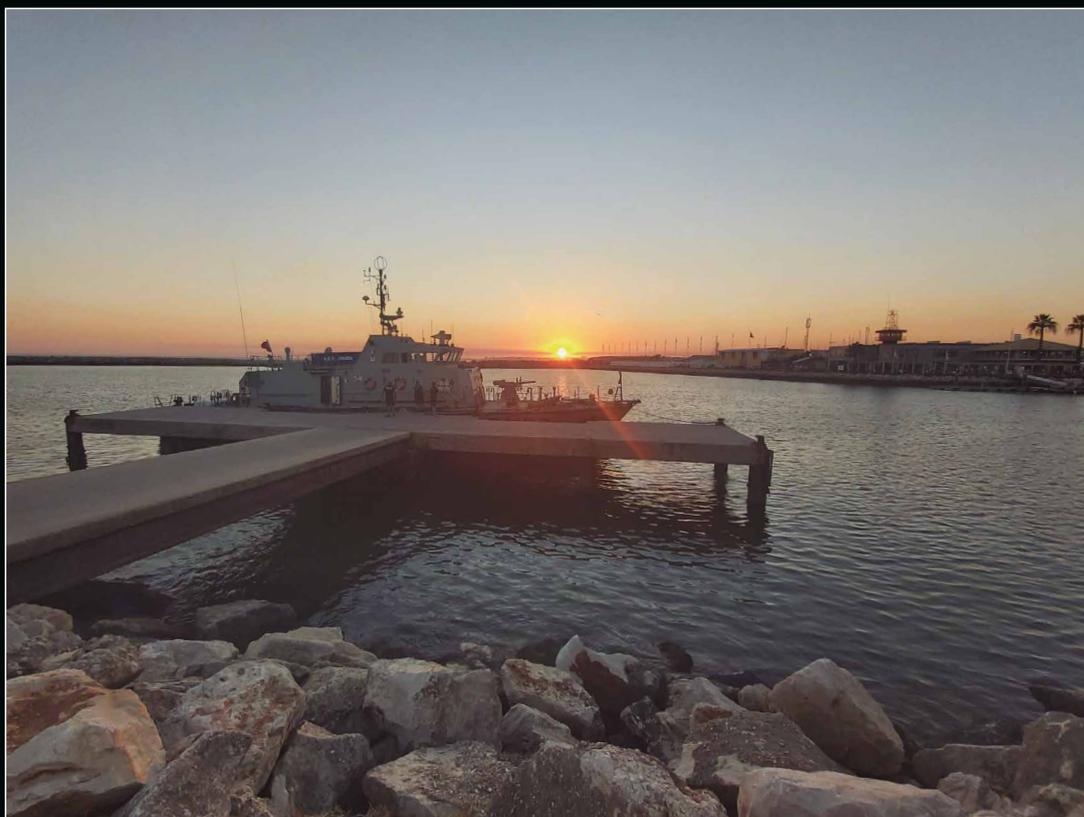


Realizou-se no passado dia 3 de junho, na Base Naval de Lisboa, um almoço-convívio comemorativo do 42º aniversário da 7ª companhia da 2ª incorporação de 1981. O programa iniciou-se com uma visita ao NRP *Corte-Real* e o NE *Sagres*, seguindo-se um almoço *pic-nic* no parque de merendas do CEFA. O encontro, que contou com a presença de familiares e amigos, decorreu em ambiente de confraternização e sã camaradagem.

Em homenagem aos camaradas que já falecidos, fez-se um minuto de silêncio.

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

Um suave entardecer na Zona Marítima do Sul.
MRP Orion



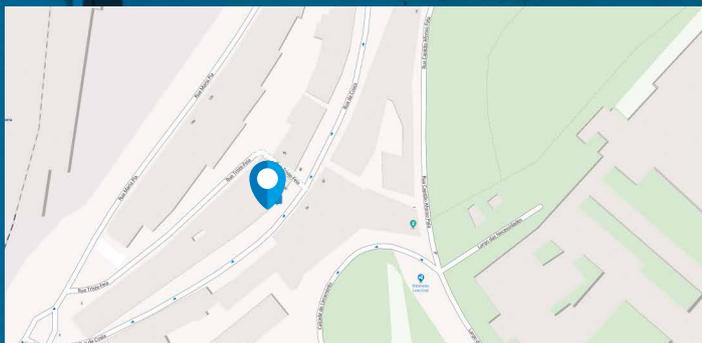
Oriente pela proa.
MRP Orion

NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

R. da Costa n. 43, Lisboa



43

