

Nº603 • FEV25 • €1,50

R E V I S T A  D A
A R M A D A



SAGRES
CENTENÁRIO DE UM NOME LENDÁRIO



CURIOSIDADES

O AQUÁRIO-MUSEU MAIS ANTIGO DO MUNDO...

Com grande destaque na imprensa da época, o **Aquário Vasco da Gama (AVG)** foi inaugurado a 20 de maio de 1898, na presença da Família Real, em celebração dos 400 anos da Descoberta do Caminho Marítimo para a Índia. O AVG faz parte da família alargada dos primeiros aquários públicos criados em todo o mundo, entre finais do século XIX e a 1ª Guerra Mundial. Em 1901 o AVG é entregue à Marinha Portuguesa, onde permanece até hoje como organismo científico e cultural, estando aberto todos os dias úteis, fins-de-semana e feriados.

Colaboração do Aquário Vasco da Gama



Foto Museu de Marinha



SUMÁRIO

- 02 Curiosidades
- 04 Tomadas de Posse
- 11 Mergulhadores da Marinha
Standing Nato Mine Countermeasures Group One
- 13 Informação e Segurança
Repensar o sistema de informações? – Parte III
- 17 Sagres – Centenário de um nome lendário
- 22 Academia de Marinha
- 23 Leitura em Dia
- 24 Guerra no Pacífico – A Batalha do Mar das Filipinas
- 25 Charruas – Parte V
- 27 Vigia da História ~ 141
- 28 Departamento de Saúde Operacional
- 30 Associação dos Submarinistas de Portugal
ASubPOR
- 31 Convívios e Encontros
- 33 Quarto de Folga
- 34 Notícias Pessoais
- 35 “Um olhar sobre a Saúde Naval”
Desafio Artístico
- CC Marinha Portuguesa em selos (XII)

DESTAQUES

- 07 NRP *D. Francisco de Almeida*
Standing Nato Maritime Group 1
e Operação *Brilliant Shield*
- 16 Presidência Portuguesa do *European Coast Guard Functions Forum* (ECGFF)
- 20 CALM Engrácio Lopes Cavalheiro
Decano dos Antigos Comandantes
do NRP *Sagres*

Capa

Sagres - Centenário de um nome lendário

Foto CFR António Manuel Gonçalves

Diretor

CALM AN António Carlos Dias Gonçalves

Subdiretor

CTEN TSN – COM Ana Alexandra Gago de Brito

Coordenador da Redação

STEN TN (RP) Ana Catarina Marques Gomes

Designer Gráfico

STEN TSN (DSG) Mariana Gonçalves Lage

Secretário da Redação

SCH CM Paulo Jorge Dias Matias

Administração, Redação e Edição

Revista da Armada – Edifício das Instalações
Centrais de Marinha – Rua do Arsenal
1149 – 001 Lisboa – Portugal
Telef. +351 211 593 251

Redação

revista.armada@marinha.pt

Secretaria/Assinaturas

ra.secretaria@marinha.pt
Telef. +351 211 593 251

Estatuto Editorial

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

Paginação eletrónica e produção

AVCprint – Artes Gráficas
Rua dos Juncais nº 2-A
2665-241 Malveira
Telef. +351 219 750 561
(Chamada para rede fixa nacional)

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 603 / Ano LV
Fevereiro 2025

Tiragem média mensal

3250 exemplares

Revista registada na ERC

Registo nº 127719
Depósito legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

Propriedade

Marinha Portuguesa
NIPC 600012662



REVISTA DA
ARMADA



TOMADAS DE POSSE

DIRETOR-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL E COMANDANTE-GERAL DA POLÍCIA MARÍTIMA

Tomou posse, no dia 14 de outubro, o novo Diretor-geral da Autoridade Marítima Nacional e Comandante-geral da Polícia Marítima, CALM José Vizinha Mirones, rendendo no cargo o VALM Carlos Ventura Soares.

A cerimónia decorreu na Casa da Balança e foi presidida pelo Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional, Álvaro Castelo Branco, tendo contado com a presença do então Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante Henrique Gouveia e Melo, entre muitas outras entidades.

Na sua intervenção, o Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional referiu o papel desenvolvido pelo VALM Carlos Ventura Soares, agradecendo e reconhecendo “o seu valioso contributo para a Defesa Nacional e para o nosso país”. Nas palavras dirigidas ao novo Diretor-geral da Autoridade Marítima Nacional e Comandante-geral da Polícia Marítima, refere que este será um grande desafio “que visa o reforço da Autoridade Marítima na senda de uma entidade cada vez mais forte, mais capaz, mais motivada e mais bem equipada, com instalações melhoradas, com identidade reforçada e mais prestigiada”.

O Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional garantiu o apoio total da tutela, referindo que “importará sempre valorizar a carreira policial e criar condições para o rejuvenescimento da Polícia Marítima” e enaltecer o “programa de reforço do quadro de pessoal do Ins-



Foto ASPoF TN (DS6) Eva Ferreira

tituto de Socorros a Náufragos, assim como dignificação da carreira de Tripulantes de Embarcações Salva-vidas”.

No discurso de tomada de posse, o CALM Vizinha Mirones sublinhou que “a missão prioritária da Direção-Geral da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima é a de contribuir de forma muito relevante para garantir a segurança marítima” e asseverou que perseguirá “uma estrutura multifuncional que seja ainda mais próxima dos cidadãos, focada no futuro, atenta a um ambiente tecnológico em rápida mutação, assente numa lógica de estreita colaboração, abertura e entreaajuda, em simbiose com a Marinha e em articulação funcional com outras entidades públicas”.



Colaboração da **DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA**

SÍNTESE CURRICULAR

O CALM José António Vizinha Mirones nasceu em 1965 e entrou para a Escola Naval em 1983, tendo-se especializado em Armas Submarinas.

Foi Oficial de Ação Tática em fragatas das classes *João Belo* e *Vasco da Gama* e Chefe de Departamento (Operações) e Imediato no NRP *Álvares Cabral* e foi o primeiro Comandante da fragata *Bartolomeu Dias*. Realizou diversos destacamentos operacionais no Adriático, apoiando operações de embargo da UE e da NATO, no Mediterrâneo, nomeadamente durante a Operação *Enduring Freedom*, na sequência do 11 de setembro de 2001, no Báltico e nos Oceanos Ártico e Atlântico em forças navais da OTAN ou em missões de caráter nacional.

Após a promoção a Capitão-de-mar-e-guerra, foi CTG (EUROMARFOR TG) por duas vezes, e, como Comodoro, foi Comandante da Força Aeronaval da União Europeia, na Operação ATALANTA, de dezembro de 2019 a março de 2020, no Oceano Índico, tendo comandado o Grupo Marítimo Permanente nº1 da OTAN (SNMG1), de agosto de 2020 a janeiro de 2021, no Atlântico Norte, Mar Ártico e Mar Báltico.

Destaca-se o desempenho de funções na Autoridade Marítima, como Chefe de Gabinete do Diretor-geral e como 2º Comandante-geral da Polícia Marítima e Sub-diretor-geral da Direção Geral da Autoridade Marítima.



SUPERINTENDENTE DO PESSOAL

No passado dia 14 de outubro, tomou posse como Superintendente do Pessoal o CALM Proença Mendes, numa cerimónia realizada na Casa da Balança e presidida pelo então Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante Henrique Gouveia e Melo.

A cerimónia iniciou-se com a leitura do louvor e imposição da Medalha Militar de Serviços Destintos – grau Ouro ao Superintendente cessante, VALM Soares Ribeiro.

Após a leitura do despacho de nomeação, seguiu-se o discurso de tomada de posse, no qual o CALM Proença Mendes deu ênfase ao muito que foi feito na área do pessoal nos últimos anos, considerando que esta área funcional ainda encerra alguns dos principais desafios da Marinha, tendo destacado o recrutamento, a retenção, a distribuição justa do esforço e a sua justa recompensa. Ressalvou ainda o valor acrescentado que uma carreira profissional na Marinha representa, servindo Portugal e os portugueses com a farda do botão de âncora, focando as oportunidades de crescimento e desenvolvimento profissional, o apoio logístico proporcionado ao pessoal fora de Lisboa em termos de alojamento, alimentação, formação e saúde e os benefícios pós-carreira.

O Almirante CEMA e AMN tomou de seguida a palavra, tendo mencionado no seu discurso, que na sua escolha para assumir a estrutura superior da gestão das pes-



Foto SAU A Ferreira Dias

soas da Marinha, pesaram a diversificada carreira do CALM Proença Mendes, que conhece muito bem, por ter sido anteriormente o seu chefe de gabinete e o pensamento disruptivo que este possui, o que lhe permite encontrar diferentes abordagens para os problemas que se lhe deparam.



Colaboração da **SUPERINTENDÊNCIA DO PESSOAL**

SÍNTESE CURRICULAR

O VALM Luís Pedro Pinto Proença Mendes nasceu em 1966 e entrou para a Escola Naval (EN) em 1984, tendo-se especializado em navegação.

Foi Oficial Navegador do NRP *Sagres* e do NRP *Álvares Cabral*, tendo participado no *Operational Sea Training* da Marinha Real Inglesa, em variados exercícios nacionais e internacionais, e na Operação *Sharp Guard* de bloqueio naval à costa da ex-Jugoslávia.

Desempenhou funções de Instrutor de Navegação da EN, Oficial Imediato do NRP *Vega*, Subdiretor do Planeatário Calouste Gulbenkian, Chefe do Gabinete de Estudos e Planeamento Direção de Faróis e Chefe da Divisão de Navegação do Instituto Hidrográfico.

Comandou o NRP *Sagres* entre novembro de 2007 e maio de 2011 onde cumpriu mais de 650 dias de missão,

percorrendo 65.000 milhas em 10.000 horas de navegação, destacando-se uma viagem ao Atlântico Sul e Indico (6 meses) e uma volta-ao-mundo com passagem pelo Cabo Horn (11 meses).

Após a promoção a Capitão-de-mar-e-guerra desempenhou funções de Segundo-comandante da Flotilha, Comandante da Base Naval de Lisboa, Chefe da Divisão de Pessoal do Estado-Maior da Armada e, posteriormente, chefe da nova Divisão de Inovação.

Como oficial general, desempenhou funções de Chefe do Centro de Informações e Segurança Militares do Estado-Maior General das Forças Armadas, Segundo-comandante do Comando Naval e Chefe do Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.



COMANDANTE DA FLOTILHA E 2º COMANDANTE NAVAL

ENTREGA DE COMANDO / TOMADA DE POSSE

Decorreu no passado dia 9 de setembro, no Palácio do Alfeite, a cerimónia de entrega de Comando da Flotilha, tendo o CALM José Rodrigues Pinto, por inerência de funções, tomado igualmente posse do cargo de 2º Comandante Naval.

A cerimónia, presidida pelo Comandante Naval, VALM Nuno Chaves Ferreira, contou com a presença de várias entidades e representantes das unidades, estabelecimentos e órgãos na dependência do Comando Naval (CN) e dos restantes setores da Marinha, bem como do Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA).

No seu discurso de tomada de posse, o CALM Rodrigues Pinto começou por manifestar estar ciente da dimensão do desafio, abrangência e complexidade que o cargo de comandante da Flotilha encerra, assim como do nível de exigência que a sofisticação crescente dos vários dos processos em curso impõem à Flotilha e ao CN no curto e médio prazo.

Dirigiu ainda uma palavra de incentivo a todos os que servem na Flotilha, exortando-os a continuar a servir a Marinha com brio e rigor, e incentivando a permanente procura de novas formas de melhorar a eficiência das suas ações.

Terminou afirmando que os tempos complexos que se vivem exigem que as marinhas, em particular as aliadas, estejam cada vez mais prontas e disponíveis para atuar conjuntamente em todos os cenários, assumindo a Flotilha e o CN, nesse âmbito, um papel determinante.



Ao tomar a palavra, o Comandante Naval reconheceu publicamente todo o esforço conduzido pelo anterior Comandante da Flotilha e pelos homens e mulheres que nela servem e que contribuíram para a sua reedificação, e elencou as suas prioridades para o novo comandante, nomeadamente no âmbito do aprontamento, sustentação e apoio logístico e administrativo, tanto às forças, unidades e destacamentos operacionais, como também às esquadrilhas e agrupamentos.



Colaboração da **FLOTILHA**

SÍNTESE CURRICULAR

O CALM José Rafael Ferreira de Oliveira Rodrigues Pinto nasceu na Póvoa de Varzim em 26 de janeiro de 1966 e cresceu na Ericeira, tendo ingressado na Escola Naval em outubro de 1985.

Após a conclusão da Licenciatura em Ciências Militares Navais – Classe de Marinha, foi promovido a guarda-marinha em outubro de 1990 e ao atual posto em setembro de 2024.

Dos vários cargos assumidos e funções desempenhadas destacam-se:

No mar, oficial imediato do NRP *Save*, Comandante do NRP *Rio Minho*, oficial de ação tática e chefe do serviço de comunicações e guerra eletrónica dos NRP *Sacadura Cabral* e NRP *Hermenegildo Capelo*, oficial imediato e oficial de operações do NRP *Baptista de Andrade* e comandante do NRP *Baptista de Andrade*.

Em terra, ajudante-de-campo do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, oficial da Divisão de Operações do Estado-Maior do Comando Naval, assessor militar do Presidente da República, conselheiro militar na Delegação Portuguesa

junto da NATO, chefe da Divisão de Operações do Estado-Maior do Comando Naval e diretor do Centro de Operações Marítimas, chefe das Repartições de Gestão de Pessoal e de Nomeações e Colocações da Direção de Pessoal, chefe da Divisão de Operações do Estado-Maior da Armada, chefe do Gabinete do Superintendente do Pessoal, chefe da Divisão de Planeamento Estratégico Militar do Estado-Maior-General das Forças Armadas, Comandante da Zona Marítima dos Açores, Chefe do Departamento Marítimo dos Açores, Comandante Regional da Polícia Marítima dos Açores, Diretor do Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Ponta Delgada e *Deputy Chief of Staff for Plans* no *Allied Maritime Command*.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações, de que se salienta os agraciamentos com o grau de Comendador da Ordem Militar de Avis e com a *NATO Meritorious Service Medal*, concedida pelo Secretário-Geral da Aliança Atlântica.



NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA

STANDING NATO MARITIME GROUP 1 E OPERAÇÃO BRILLIANT SHIELD

A INTEGRAÇÃO NA TG 441.01

A integração do NRP *D. Francisco de Almeida* na *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1) no Grupo Tarefa (TG) 441.01 e a participação na Operação *Brilliant Shield 2024* (BRSH), teve início a 29 de julho de 2024, dia em que o navio, com 170 militares que constituíram a sua guarnição, largou da Base Naval de Lisboa, tendo terminado a sua missão com a desintegração da Força, a 16 de novembro de 2024.

Durante este período de quase 4 meses nesta força da NATO, o navio realizou uma ampla gama de ações de segurança no Atlântico Norte e no Mar do Norte, incluindo a vigilância em áreas estratégicas e a proteção de infraestruturas críticas contra potenciais ameaças, tendo participado ainda em vários exercícios multinacionais, sob o Controlo Operacional do Comando Marítimo da NATO (MARCOM).

VIGILÂNCIA E SEGURANÇA MARÍTIMA

O período inicial de integração do navio na Força, foi marcado pelo trânsito até ao norte da Alemanha, onde iniciou a sua primeira *Vigilance Activity* (VA) na área *German Bight*, entre os dias 3 e 6 de agosto. Esta região, conhecida pela concentração de infraestruturas críticas energéticas e submarinas, foi identificada como um potencial ponto de interesse para operações de competidores estratégicos da Aliança.

No decorrer de esta VA, o NRP *D. Francisco de Almeida* conduziu uma extensa recolha e disseminação de informações (INTEL) sobre vários movimentos de Forças Navais de

interesse, incluindo unidades navais da Federação Russa, República Popular da China, Argélia e Índia, assim como a caracterização da designada *Policy of Life* (PoL) na área de vigilância. A missão prosseguiu com operações no Canal da Mancha e no Mar da Irlanda, focando-se novamente no acompanhamento e vigilância de unidades navais da Federação Russa.

A presença do navio em diversos portos internacionais proporcionou oportunidades únicas para fortalecer laços culturais e diplomáticos com as entidades dos países anfitriões, valorizando o papel da Marinha e de Portugal na NATO e na comunidade internacional.

É importante referir neste ponto, o contexto particular em que o Comando da SNMG1 (sob a responsabilidade da Dinamarca) se encontrava, uma vez que este país não disponha de navio-chefe à data da missão, não sendo por isso possível estar junto dos navios da Força, foi atribuído ao NRP *D. Francisco de Almeida* um papel central na coordenação das operações, ao exercer o Controlo Tático (TACON) da *Task Unit* (TU) 441.01.01. Esta responsabilidade foi atribuída durante mais de um mês, até 13 de setembro, data em que o comando da força, já a bordo do HNoMS *Maud*, se juntou aos restantes navios da Força, ao largo da costa da Islândia.

EXERCÍCIO MULTINACIONAL NORTHERN VIKING 24 E A PATRULHA NO GIUK GAP

Entre os dias 25 de agosto e 2 de setembro, a fragata portuguesa participou no exercício *Northern Viking 24*, nas águas a oeste e sudeste da Islândia, onde se juntou a outras forças da NATO. Este exercício foi projetado para fortalecer a capacidade de resposta e de interoperabilidade em cenários de defesa de alta intensidade, particularmente, em regiões de grande interesse geoestratégico para a Aliança, como a área designada por *Greenland, Iceland, United Kingdom* (GIUK) *Gap*. Salienta-se ainda, no âmbito deste exercí-





cício bianual, a cooperação com o sistema de baterias de mísseis costeiros da Marinha da Polónia (designados *Naval Strike Missile Coastal Battery*), as aeronaves P-8 *Poseidon* americanos e os navios participantes, num cenário de ataque a navios opositores, tendo-se atingido uma elevada interoperabilidade entre a grande diversidade de sistemas aliados.

Em simultâneo, o navio iniciou a participação na *Enhance Vigilance Activity Foremost Overview* (FMOV eVA), uma operação destinada a monitorizar potenciais movimentos da Marinha Russa naquela área. A posição onde operou o NRP *D. Francisco de Almeida* permitiu monitorizar áreas de elevada importância geoestratégica, enquanto manteve o TACON dos outros navios da Força. Ao longo do mês de setembro, o navio português liderou a condução das operações de vigilância, em cooperação com navios da Alemanha, França, Países Baixos e Dinamarca, com o objetivo de garantir a segurança e a liberdade de navegação no Atlântico Norte.



Durante este período, a fragata portuguesa também participou em exercícios de voo com helicópteros MH-90 *Seahawk*, permitindo que este tipo de aeronave treinasse procedimentos de aproximação ao navio e efetuasse procedimentos de recolha de pessoas através de guincho. Houve ainda oportunidade de efetuar séries de treino de defesa aérea, com postos de combate estabelecidos, com apoio de caças americanos F/A-18, o que permitiu aperfeiçoar a interoperabilidade entre as forças portuguesas e norte-americanas, um fator essencial para operações de resposta rápida e de adaptabilidade a cenários complexos de combate. Terminado este apoio ao *Carrier Strike Group* americano, o navio, a par das atividades de vigilância no mar do Norte e na costa sudoeste da Noruega, participou no exercício *Neptune Strike 2024*, organizado pela *Naval Striking and Support Forces NATO* (STRIKFORNATO), onde conduziu duas séries de exercícios de luta anti-submarina com participação do submarino norueguês HNoMS *Utstein*.

APOIO AO CARRIER STRIKE GROUP AMERICANO

Entre 16 e 28 de outubro, o NRP *D. Francisco de Almeida* apoiou o *Carrier Strike Group 8* do porta-aviões americano *USS Harry S. Truman*, constituído ainda pelo cruzador *USS Gettysburg* e pelos *destroyers USS Stout* e *USS Jason Dunham*. Nesta fase da missão, o navio português foi responsável pela escolta e pelo *duty* de *Horizon Reference Unit* (HRU)¹, desempenhando um papel crucial na condução de operações de voo noturno a bordo do porta-aviões americano.

EXERCÍCIO NO NAVAL WEAPONS CENTRE (NWC)

O *Multi Threat Exercise* (MULTEX) realizado no *Naval Weapons Centre* (NWC) (carreira de tiro), na Dinamarca, representa um rigoroso e complexo treino de resposta em ambiente multiameaça, especialmente focado em operações de proteção de força (*Force Protection*). Durante o MULTEX, os navios da TG treinaram a componente de defesa contra ameaças simuladas nos ambientes aéreo, de superfície e sub-superfície, numa formação coordenada,





sendo as ameaças simuladas respetivamente por drones (*Bunshée*), alvos de superfície e veículos autónomos submarinos (*Gavia*).

O MULTEX permitiu melhorar as capacidades de defesa coletiva e a comunicação entre as unidades no contexto de TG da NATO. Com alvos de superfície e drones aéreos a simular aeronaves e mísseis, este exercício reproduziu um cenário de ameaça realista e dinâmico, no qual a guarnição do NRP *D. Francisco de Almeida* aperfeiçoou o emprego dos seus sistemas de armas e sensores em cenário de combate. Neste sentido, foi necessária uma grande coordenação entre os disparos da Peça *Oto Melara 76 mm*, conjugado com as armas de pequeno calibre *Browning* e *MG3*, bem como a utilização de contramedidas através dos *Super Rapid Bloom Offboard Countermeasures (SRBOC)*, contra as ameaças do cenário da carreira de tiro dinamarquesa. De relevar, que, pela primeira vez na Marinha Portuguesa, foi efetuado o emprego de uma munição SRBOC do tipo *Bullfighter*, em ambiente operacional.

Mais uma vez, ao se incorporar Unidades Navais de diversos países, foi ainda promovido o treino conjunto, essencial para manter a prontidão nas missões de defesa da NATO e para reforçar a interoperabilidade dos seus meios navais. Desta forma, o MULTEX permitiu fortalecer tanto as capacidades individuais das guarnições, quanto a coesão e interoperabilidade dos navios para realizarem operações em larga escala.

SUSTENTAÇÃO DA FORÇA POR PERÍODOS ALARGADOS

Para manter a presença do navio no mar por períodos alargados, foram realizadas múltiplas operações de reabastecimento no mar (RAS), nesse sentido, com o apoio dos navios reabastecedores alemão FGS *Rhoen*, norueguês HNoMS *Maud* e norte-americano USNS *Arctic*. Este apoio logístico, efetuado tanto de dia como de noite, e por vezes em





condições de mar adversas, permitiu ao NRP *D. Francisco de Almeida* navegar ininterruptamente até 21 dias consecutivos, sem necessidade de atracar em um porto. Sendo o navio da Força que mais dias de mar consecutivos realizou, este feito maximizou a sua capacidade de resposta e prontidão no teatro de operações.

Ao longo destes longos períodos no mar, houve bastante interação entre navios da Força, tendo sido conduzidas algumas transferências de elementos das várias guarnições entre navios, por períodos de um dia. Estas ações, denominadas *Cross Poll*, permitiram conhecer a cultura organizacional das várias marinhas integrantes da TG e os seus costumes, tanto de trabalho como de bem-estar.

Os navios da TG tiveram ainda a feliz possibilidade de realizarem um exercício de oportunidade (PASSEX) com o navio do Serviço Naval Irlandês *LÉ James Joyce*. Durante este PASSEX, realizaram-se séries de manobras e evoluções, assim como um exercício de emergência e evacuação médica a bordo do navio irlandês, com apoio da equipa médica do NRP *D. Francisco de Almeida*, após a evacuação.

ESCALAS PARA APOIO LOGÍSTICO E AÇÕES DIPLOMÁTICAS

Durante a missão, o navio realizou escalas em cinco portos internacionais – Liverpool (Reino Unido), Reiquejavique (Islândia), Edimburgo (Escócia, Reino Unido), Glasgow (Escócia, Reino Unido) e Bergen (Noruega). Estas visitas permitiram o reabastecimento de combustível e de víveres, manutenção técnica e a realização de atividades diplomáticas. Em Reiquejavique, o Comandante do Navio realizou uma visita ao *Defence Directorate* do Ministro dos Negócios Estrangeiros da Islândia, tendo o navio oferecido uma recepção às entidades diplomáticas e autoridades locais, em representação do Comandante da SNMG1, por este ainda não se encontrar junto dos navios da Força, fortalecendo as relações com a Islândia no âmbito da NATO.

Já no porto de Edimburgo, além da recepção oficial da Força a bordo do navio norueguês HNoMS *Maud*, a guarnição do NRP *D. Francisco de Almeida* recebeu os alunos do Instituto Camões do Reino Unido e Ilhas do Canal, que possui uma enorme comunidade portuguesa associada, bem como o *Uniform Public Services Course do North East Scotland College*. Estas interações destacaram a importância do contributo de Portugal, no âmbito da NATO, junto da comunidade académica escocesa.

Durante o decorrer de estas escalas, além da sustentação logística do navio, também as guarnições tiveram a oportunidade de explorar as atrações culturais e históricas dos países anfitriões. Em Liverpool, conhecida pelo seu legado musical e pela história dos *Beatles*, a guarnição pôde explorar a vibrante cultura da cidade e dos seus museus. Reiquejavique proporcionou uma experiência única em termos de cultura nórdica, com destaque ainda para as paisagens de lava vulcânica e as fontes termais, características da Islândia. Já Edimburgo, com o seu famoso castelo e a

Cidade Velha, ofereceu à guarnição um mergulho na história escocesa, além de uma série de eventos culturais que sublinharam a importância diplomática da visita, enquanto Glasgow permitiu que a guarnição conhecesse a arte contemporânea escocesa e aproveitasse o contacto com esta vibrante cidade. Por último, em Bergen, na Noruega, houve a oportunidade de visitar o famoso mercado do peixe, aos históricos cais de Bergen, património da UNESCO, e a uma viagem imersiva pelos fiordes da Escandinávia.

FECHO DE UM CICLO OPERACIONAL INTENSO

A missão do NRP *D. Francisco de Almeida*, no âmbito da NATO, representou um marco importante na projeção de Portugal em operações internacionais de defesa e de segurança. Esta operação multifacetada cobriu áreas sensíveis no Atlântico Norte, incluindo o GIUK GAP e o Mar do Norte, ao longo de 111 dias de missão, com uma **taxa de navegação de 75%**, perfazendo quase **2000 horas de navegação**. Durante este período, o navio integrou uma Força internacional relevante, com uma elevadíssima taxa de disponibilidade, para a qual muito contribuiu o apoio logístico e de manutenção dos restantes setores da Marinha.

Ao longo da missão, o navio colaborou de forma eficiente com Forças Navais de diversos países aliados, fortalecendo a interoperabilidade e a confiança entre as Forças e países da Aliança. Através de atividades intensas de vigilância, exercícios multinacionais e apoio a grupos de combate como o *Carrier Strike Group* dos EUA. Por outro lado, as visitas a portos e os contactos culturais realizados consolidaram os laços diplomáticos e promoveram a imagem de Portugal enquanto membro ativo e empenhado na segurança global.

Esta missão, após a execução do intenso período de treino nacional e no OST, foi também uma oportunidade única para manutenção dos padrões de prontidão e da capacidade de resposta dos membros da guarnição em contextos de elevada exigência operacional. Os sucessos alcançados, ao longo de todo o período de empenhamento, reforçam o compromisso de Portugal com a NATO, e sublinham a importância da prontidão naval para enfrentar as ameaças e desafios emergentes na arena internacional.



Colaboração do **COMANDO DO NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA**

Notas

¹ *Horizon Reference Unit* (HRU) ou Unidade de Referência de Horizonte é a função executada com o navio a navegar numa posição próxima à popa do porta-aviões, com a sua luz de mastro ligada, por forma a que o *Land Signal Officer* (LSO) tenha uma linha de referência do horizonte, quando esta não é visível. Esta manobra, permite que o LSO tenha uma referência visual da posição das aeronaves em aproximação.



MERGULHADORES DA MARINHA

STANDING NATO MINE COUNTERMEASURES GROUP ONE

Portugal integrou, pela Marinha, no período de 19 de julho a 13 de outubro de 2024, o *Standing NATO Mine Countermeasures Group One* (SNMCMG1), uma das duas principais Forças Navais Permanentes de Contramedidas de Minas e de inativação de engenhos explosivos submarinos da Aliança Atlântica. Este empenhamento, que resulta do reforço dos compromissos de Portugal com a Aliança, teve como área de operações a zona do Atlântico Norte, Mar do Norte e Mar Báltico.

Pela primeira vez, uma Equipa constituída por quatro militares do Destacamento de Mergulhadores Sapadores nº 3 (DMS3), embarcou a bordo de um navio da Marinha da Lituânia, o navio caça-minas LNS *Skalvis*. Este embarque inseriu-se no quadro do relacionamento bilateral que Portugal possui com a Lituânia, nomeadamente pelas Forças Nacionais Destacadas (FND) naquele país no âmbito das medidas de tranquilização da NATO.

Esta foi a sexta participação de uma Equipa de Mergulhadores Sapadores (EMS) da Marinha Portuguesa, com a valência de inativação de engenhos explosivos em ambiente submarino e na operação de sistemas não tripulados, em navios caça-minas de marinhas aliadas, operando em missões similares desde 2018.

OPERAÇÕES DE MERGULHO NA BAÍA DE KIEL

Nos cinco dias que antecederam à largada para a primeira tirada da missão, a EMS realizou os necessários preparativos e ações logísticas, o habitual para quem vai estar uma temporada no mar, a partir da Base Naval de Klaipeda, na Lituânia.

Após uma semana de trânsito, durante a qual se realizou a integração da EMS a bordo, ações de treino próprio e treino da Força, no período de 5 a 7 de agosto, realizou-se a primeira operação de contraminagem (*Mine Counter Measures* (MCM)), na Baía de Kiel, no mar Báltico. Esta operação teve como principal objetivo a deteção e localização de engenhos explosivos submarinos, nomeadamente os oriundos de antigos conflitos, como da Segunda Guerra Mundial. As áreas de busca e operação de MCM foram atribuídas com base no conhecimento de antigas rotas de minagem, próximas das atuais rotas e canais de navegação praticados. Durante esta operação, a EMS realizou 19 operações de mergulho, chegando até aos 40 metros de profundidade, em conjunto com veículos operados remotamente (ROV), para buscas por contatos classificados previamente pelo navio caça minas como *Mine Like Contacts* (MILCOs), conseguindo identificar positivamente cinco minas de exercício de fundear e de fundo.

Esta operação constituiu-se como o primeiro grande desafio da EMS, na qual a probabilidade de deteção de engenhos explosivos era moderada, devido às fracas condições

de visibilidade submarina e às profundidades de operação elencadas anteriormente, variáveis estas que implicaram sempre um rigoroso planeamento e cumprimento dos procedimentos de segurança, numa fase em que a integração da EMS ainda estava a decorrer.

EXERCÍCIO MULTEX NA DINAMARCA

Entre 13 a 15 de agosto, a EMS participou num exercício naval organizado anualmente em estreita colaboração com a Marinha da Dinamarca, ao largo do Estreito de Categate, no Mar Báltico, contando com a participação de todos os navios da TG 441.03 – FGS *Werra*, HMCS *Glace Bay*, HMCS *Shawinigan* e LNS *Skalvis*.

Este exercício teve como foco a melhoria da interoperabilidade entre os diferentes navios e forças que integraram a SNMCMG1, nomeadamente as quatro equipas de mergulhadores EOD (uma equipa da Letónia, duas equipas do Canadá e a EMS de Portugal) em operação neste período, abrangendo os mais diversos cenários. O leque de operações foi vasto e desafiante, com um seriado que abrangeu a guerra de minas, proteção de força, limitação de avarias e, ainda, a oportunidade de realização de séries de tiro e detonação de minas navais de fundo.

No final do exercício, em 15 de agosto, procedeu-se à contraminagem de quatro minas de fundo MK 25 mod. 2, contendo 554kg de explosivo HBX-1 cada uma, aos 17 metros de profundidade. Esta ação foi conduzida pelas quatro equipas de mergulhadores EOD, a qual implicou um metucioso planeamento, nomeadamente ao nível de distâncias de segurança e janelas de tempo para realizar as detonações.

Este exercício proporcionou uma intensa e desafiadora oportunidade de treino, em ambiente real, tendo todas as detonações sido conduzidas em segurança e contribuído para aumentar a proficiência e interoperabilidade entre as diferentes equipas de mergulhadores, bem como contribuir para o esforço coletivo da força.

OPERAÇÕES DE MERGULHO NA DINAMARCA

Terminado o exercício MULTEX, iniciou-se logo no dia seguinte a operação *Danish Historical Ordnance Disposal* (DNK HOD), que teve lugar no estreito de Categate, entre a Dinamarca e a Suécia, com uma duração de cinco dias, terminando a 21 de agosto. Esta operação teve também a particularidade de ser conduzida em áreas de navegação com registos de existência de minas e outros engenhos explosivos resultantes de antigos conflitos, tendo sido distribuída, a cada navio que integrava a TG 441.03 neste período, uma área para a realização de operações MCM exploratórias.

Durante esta operação, a EMS efetuou um total de 46 operações de mergulho, a profundidades compreendidas entre

os 30 e os 50 metros, tanto durante o arco diurno como o arco noturno, realizando ações de busca, detecção e identificação de diversos MILCOs, os quais foram identificados positivamente como sendo “Não minas” – *Non Mine Like Contacts* (NOMBOs).

O esforço combinado dos três navios caça-minas, HMCS *Glace Bay*, HMCS *Shawinigan* e LNS *Skalvis*, apoiados pelo navio logístico onde o Comandante da Força estava embarcado, FGS *Werra*, contribuiu para a melhoria da segurança das rotas de navegação, permitindo em paralelo uma utilização mais segura do uso do mar, um fator de elevado impacto económico e social.

Apesar de não terem sido detetadas minas ou outros engenhos explosivos submarinos, as DNK HOD tiveram um balanço extremamente positivo, ao constituírem-se como uma excelente oportunidade para o emprego real de operações de MCM. Uma vez mais, os seus maiores desafios consistiram na fraca visibilidade submarina e na profundidade de operação, fatores que obrigaram a um elevado nível de planeamento e esforço por parte da EMS.

RECOGNIZED MARITIME PICTURE (RMP) E MARITIME SITUATIONAL AWARENESS (MSA)

Durante todo o período de missão, para além das operações de mergulho, exercícios e treinos realizados, os militares estiveram empenhados em simultâneo na operação *Brilliant Shield*, com o objetivo de promover a segurança e vigilância da área marítima de todo o Atlântico Norte, nomeadamente no flanco leste dos países que integram a Aliança Atlântica.

No âmbito da operação *Brilliant Shield*, a EMS realizou nas Ilhas Faroé, em 5 de setembro, operações de mergulho até aos 52 metros de profundidade, numa área compreendida a norte da ilha de Nolsoy, a fim de obter registos de imagem e monitorizar cabos submarinos, *pipelines* e outras infraestruturas submarinas críticas.

Salienta-se ainda nesta operação, no período de 8 a 16 de setembro, a monitorização do tráfego marítimo no estreito de Escagerraque, a única passagem entre o mar do Norte e o mar Báltico. Esta ação provou ser um desafio hercúleo, face à dimensão de tráfego marítimo que diariamente navega nesta região, tendo esta tarefa sido desempenhada pelos seis navios de várias nacionalidades que integravam, nessa altura, a TG 441.03: FGS *Werra*, HMCS *Glace Bay*, HMCS *Shawinigan*, LNS *Skalvis*, BNS *Lobelia* e HNLMS *Willemsstad*. Para além da atenção especial às linhas de comunicação e infraestruturas críticas, foi ainda acompanhada e monitorizada a atividade da Marinha Russa, na sequência do seu exercício naval RUS JSE OCEAN 24.

CONCLUSÃO

Concluída mais uma missão extremamente desafiante e exigente, realizada em áreas geográficas bastante diferentes das áreas normais de operação dos mergulhadores da Marinha, salienta-se a excelente receção e integração por parte da Marinha da Lituânia, nomeadamente pelo Comando e guarnição do navio. A rápida integração permitiu à EMS começar a operar de forma imediata e sem limita-

ções, mesmo a bordo de um navio de outra nacionalidade. Igualmente importante foi a excelente aceitação por parte de toda a SNMCMG1 em relação à EMS, reconhecendo a sua experiência e capacidades no ambiente de subsuperfície e de contraminagem.

O uso de Técnicas, Táticas e Procedimentos similares utilizados entre mergulhadores portugueses e lituanos, possibilitaram o emprego dos mesmos equipamentos de apoio e de segurança nas operações de mergulho, bem como permitiu verificar as capacidades de compatibilidade e interoperabilidade entre as duas Marinhas no âmbito das operações de Guerra de Minas.

A integração de uma EMS no SNMCMG1 é demonstrativa do esforço que a Marinha Portuguesa tem realizado nos últimos anos para cimentar a capacidade de Guerra de Minas e o comprometimento de Portugal para com os compromissos da NATO, permitindo transmitir em paralelo credibilidade para com as marinhas congéneres e relevância do país como ator contribuidor de segurança no contexto geopolítico internacional.

No dia 11 de outubro, após praticamente três meses de missão, decorreu em Klaipėda a cerimónia de despedida da EMS a bordo do navio LNS *Skalvis*, que contou com a participação de toda a guarnição e um discurso de despedida e agradecimento por parte do Comandante do Navio.



Equipa de Mergulhadores com a guarnição do navio caça-minas LNS *Skalvis*

Por fim, a 13 de outubro, a EMS do DMS3 terminou o seu empenhamento no SNMCMG1, com um verdadeiro e orgulhoso sentimento de dever cumprido. Para trás ficaram: 1080 horas de navegação e mais de 35 horas de imersão de mergulho. Mais uma vez, o espírito de missão, profissionalismo e competência dos Mergulhadores Sapadores, elevou o bom nome da Marinha e de Portugal junto dos nossos Aliados e da comunidade internacional.



Colaboração do COMANDO DO DMS3-MW

INFORMAÇÃO E SEGURANÇA

REPENSAR O SISTEMA DE INFORMAÇÕES?

PARTE III

MUDANÇA DE PARADIGMA

Por norma, os governos utilizam o poder dos serviços de informações, materializado pelas suas operações cobertas, para pesquisar informações que os oponentes ou concorrentes tentam a todo o custo manter escondidas. Por este motivo, esta atividade torna-se de extrema sensibilidade. Os governos para aumentar a qualidade das suas decisões, face ao desconhecimento que possam ter sobre os assuntos a deliberar, necessitam de obter a todo o custo informações secretas e acionáveis. A sensibilidade que reveste esta atividade, requer um enorme compromisso moral, ético e profissional dos recursos humanos que a integram. No outro lado da barricada, encontra-se a entidade fiscalizadora que vai garantir que os serviços de informações cumprem com as determinações legais e constitucionais. Para tal, esta entidade requer um nível de acesso às mais secretas atividades de um serviço de informações, o que significa uma inspeção independente e integral na estrutura de poder secreto do serviço fiscalizado. Mas enquanto as novas tecnologias evoluem a um ritmo acelerado, as técnicas, táticas e procedimentos dos serviços de informações necessitam de um processo de adaptação e acompanhamento das mesmas. Isto por vezes pode colidir com a perceção que a sociedade civil tem sobre o que é aceitável nas ações de vigilância e de pesquisa de informações. No entretanto, a missão de fiscalização vai possivelmente manter-se a mesma, com três deputados da Assembleia da República muitas das vezes sem qualificações técnicas para cumprir com tamanhas competências.

As democracias possuem, normalmente, serviços de informações secretos por que são, por norma, baseadas em assunções retiradas do realismo político. Considera-se que este tipo de realismo se baseia em dois conceitos; o poder e o conflito. Apresentando boas razões para os Estados suspeitarem das intenções de outros competidores, particularmente enfatizando a importância de monitorizar as suas capacidades militares, económicas, políticas, entre outras, o paradigma do realismo ajuda a explicar as competências e tarefas dos serviços de informações. Com o final da Guerra Fria, este paradigma foi colocado em causa. O resfriamento dos eventos na política internacional assim o ditou. Pelo que a década de 1990 foi um período para os serviços de informações procurarem novas identidades. Mas tudo isto se começou a alterar com a entrada no novo milénio. As relações entre o Ocidente e a

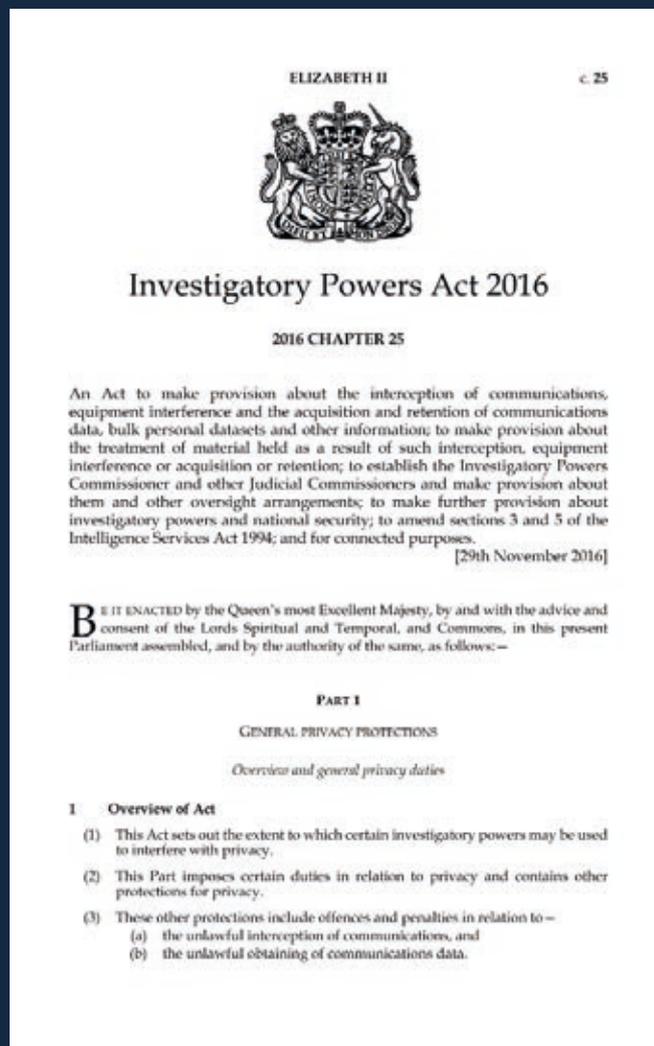
Rússia começaram gradualmente a deteriorar-se, com alguns episódios que trouxeram uma nova edição da Guerra Fria de outrora. Os serviços de informações necessitaram de retomar o paradigma que vingou até à queda do Muro de Berlim em 1989, adaptado às novas circunstâncias que então imperavam. E para isso todo o aparato legal e normativo requeria uma adaptação, mas agora com um particular cuidado para com as liberdades, direitos e garantias de uma nova mentalidade imposta pela modernidade do novo milénio. As áreas cinzentas da lei e as diferentes interpretações que normalmente se retiram da leitura da mesma, podem originar incompatibilidades com os novos métodos de pesquisa.

Outra área fundamental persiste no estado legal da pesquisa de um volume de metadados recolhidos. Aqui a incerteza legal ainda persiste. As preocupações sobre o direito à privacidade podem ter sido o ponto de partida de algumas reformas legais. O resultado de muitas das novas leis é de facto para o contrário, dando aos novos métodos intrusivos uma base jurídica atualizada. Mas em Portugal isso não se verifica, pois ainda perdura uma mentalidade muito «contaminada» pelo «fantasma» da PIDE/DGS. O chumbo do Tribunal Constitucional à chamada lei dos metadados pode ser interpretado como um exemplo claro disso. Em dezembro de 2023, por maioria os juízes decidiram a inconstitucionalidade da lei por que entenderam que «*foram ultrapassados pela norma os limites da proporcionalidade na restrição aos direitos fundamentais, à autodeterminação informativa e à reserva da intimidade da vida privada*». Este tipo de impedimento vai provocar dois cenários possíveis. Ou os serviços de informações cumprem a lei, que é isso que se requer a uma organização que representa o Estado de direito, e em resultado os agentes de ameaça continuam a prosperar e a atuar numa realidade que sem acesso a metadados é o mesmo que dizer que se trabalha no escuro. Ou para tentar combater estes agentes de ameaça, recorrem a artimanhas ardilosas para contornar a lei. Isso foi feito pela DINFO para combater a ameaça terrorista de extrema-esquerda das FP 25 e da espionagem russa nas décadas de 1980 e 1990, através de colocação de escutas telefónicas para recolherem informações que se revelaram vitais para a sua missão. Ou nas décadas de 1950 e 1960, os serviços secretos britânicos do MI-5 para tentarem descobrir as «toupeiras» do KGB que estavam infiltrados nos seus serviços de informações e no Ministério dos Negócios Estrangeiros. Nestes dois casos, e



àquelas datas, as leis nos dois países também não permitiam aos serviços de informações este tipo de atividade. Estava reservado aos órgãos de investigação criminal das forças de segurança. A Grã-Bretanha aprendeu com todas as suas falhas ou erros, e como tal legislou sobre as condicionantes e poderes da investigação. Nós por cá fechamos os olhos e continuamos a pensar que se damos poder aos serviços de informações, vamos contribuir para um novo conceito de polícia política. É bem sabido que o caso do acesso aos metadados de um jornalista

do «Público», sem uma justificação clara, proporcional e adequada à missão do serviço de informações, trouxe receios adicionais aos legisladores. O período conturbado no segundo quartel da década de 1990, onde um serviço de informações utilizou os seus meios qualificados e experientes para «espionar» os políticos para daí retirar dividendos para agendas pessoais, também ainda está bem presente na mente de alguns legisladores. Enquanto o sistema de informações não demonstrar a sua idoneidade, integridade e maturidade, os legisladores não vão ter confiança nos serviços de informações.



UK Investigatory Powers Act de 2016

Na Grã-Bretanha essa confiança existe. O povo, o governo, os legisladores, os políticos, confiam nos seus serviços de informações. Eles têm provas dadas. O UK *Investigatory Powers Act* de 2016 é ilustrativo deste facto. A 29 de novembro de 2016 foi promulgada esta lei que estabelece os poderes de investigação. Esta lei fornece uma estrutura para reger o uso e a supervisão dos poderes de investigação pelas autoridades policiais e pelas agências de segurança e de informações. Regula as interceções de comunicações, a interferência com equipamentos, a aquisição de dados, que podem ser pessoais, e outras informações; e as subsequentes providências sobre o tratamento desse material recolhido. E estabelece os poderes de investigação e judiciais, bem como as disposições de supervisão e fiscalização que asseguram a segurança nacional. Os poderes de quem tem competência para requerer interceções de comunicações estão bem definidas, e estabelecem de forma simples e clara quais os critérios que devem obedecer. A decisão para legitimar essa interceção de comunicações ou dados, requer que um magistrado, com poderes para tal, faça uma análise quanto à necessidade em termos de relevância, e se a conduta que seria autorizada pelo mandado é proporcional ao que se pretende ser alcançado. A infração a esta lei pode resultar numa pena de prisão até doze meses, ou menos consoante a gravidade da infração, ou o pagamento de uma multa, ou ambas. As penas também se aplicam a quem revelar, sem autorização, o conteúdo das interceções de comunicações ou dados a pessoas não autorizadas. Isto podia atenuar as constantes violações de segredo de justiça no nosso país, ao serem revelados o conteúdo de interceções de comunicações e dados na comunicação social.

Os serviços de informações incorporam alguns dilemas do comportamento moral nas suas orientações éticas, pois necessitam de proteger os interesses nacionais. Para os

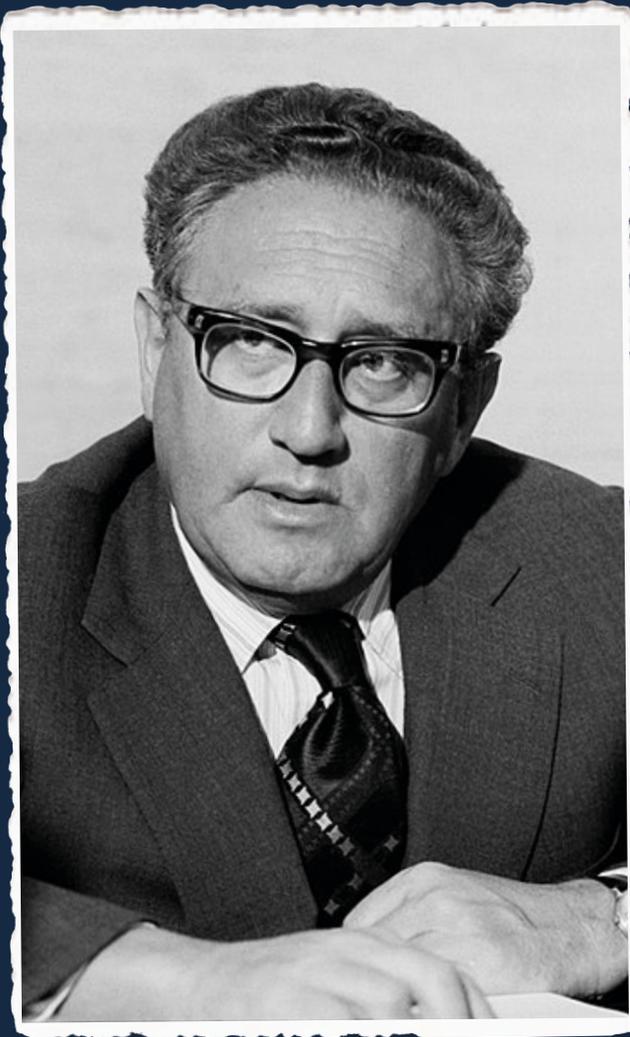


Foto Marion S. Trikosko

Henry Kissinger

proteger devem aplicar métodos que cumpram com a lei, mas por vezes as suas missões também podem ter de infringir as leis de outros Estados, tal como invadir os direitos dos indivíduos à sua privacidade. Quando se fala na interceção de comunicações ou dados para recolher informações, pode estar implícito a interferência na esfera da privacidade dos indivíduos. Já a recolha de informações através de fontes humanas, pode implicar uma utilização instrumental de outros seres humanos para satisfazer a necessidade de informação. Ou, em áreas de conflito e guerra, a informação recolhida pelos serviços de informações pode potencialmente ser utilizada, direta ou indiretamente, para matar pessoas. Isto é um dilema que obriga à regulamentação e supervisão dos serviços de informações, onde os conselhos de fiscalização têm uma missão primordial no cumprimento da lei. Os serviços de informações são instituições poderosas, com um papel importante na proteção da liberdade e manutenção de uma democracia robusta e estável. Eles são assim dotados de poderes extraordinários e mandados legais apropriados para lidar com diversos tipos de agentes de ameaça contra a segurança nacional. Com estes poderes torna-se necessário uma adequada e eficaz fiscalização a todo o sistema. Pois em caso contrário, estes poderes podem tornar-se perigosos para a democracia, segundo a am-

bição de agendas ocultas e interesses de organizações secretas. Henry Kissinger costumava dizer que o poder era o grande afrodisíaco. As organizações e as pessoas estão investidas de um determinado poder, fruto das competências que lhes estão acometidos, pelo que por vezes extravasam para além dos limites toleráveis. Gerir o poder não é fácil. A cegueira causada por um poder desmedido pode deitar tudo a perder, pois a sensação de impunidade vai para além do racionalmente aceitável.

PERGUNTAS SEM RESPOSTA

Não existem respostas fáceis às várias questões que anteriormente foram feitas. Muitas delas andam há anos à procura de uma explicação. Todas as constantes derivações no rumo das informações em Portugal, um pouco à bolina do vento de feição, levam sempre para a criação de ensaios que não passam disso mesmo. Desde há muitos anos que se estuda, discute, analisa e professa uma nova estrutura de informações que teima em aparecer, muito à imagem da fantasia de um povo que ainda espera que o desaparecido el-rei Dom Sebastião surja num qualquer dia de nevoeiro. Talvez o *status quo* que se vive com o sistema de informações promulgado em 1984, necessite de uma discussão séria e isenta de interesses corporativistas. Atualmente, o clima de segurança em Portugal permite garantir ao povo uma sensação de conforto e liberdade, pois não existe um agente de ameaça a operar aquém-fronteiras que imponha o medo e o terror como o que existiu entre as décadas de 1970 e 1990. Não existindo uma ameaça real, com ou sem rosto, que incomode e tenha um efeito de pânico no povo, os serviços de informações não são uma prioridade para os órgãos dirigentes, em particular, e para a população em geral. Mas isto não invalida que, no médio-longo prazo, Portugal não volte a ser assolado por agentes de ameaça que ponham em risco a segurança interna.

As polémicas e falhas que envolveram os serviços de informações nestas últimas três décadas demonstram que ainda não foi atingido um patamar que se adegue às exigências atuais no domínio interno e externo. O novo quadro de agentes de ameaça requer uma descolagem da matriz taxionómica e organizacional que foi herdada, aparentemente, do conceito defendido no passado longínquo. A adaptação dos serviços de informações aos eventos terroristas de 11 de setembro, pode ter permitido alguns ajustes cosméticos, mas na essência a «coluna vertebral» manteve-se inalterada para não desafiar o vigente. A necessidade de olhar para o futuro é premente, sob pena da falta de confiança e credibilidade por parte dos governantes provocar a descartabilidade dos serviços de informações. Para alcançar um patamar de confiança, os serviços de informações precisam de provar com ética, integridade e lealdade, relegando quaisquer agendas pessoais ou organizacionais. E como o fazer?



F. Cavaleiro Ângelo
CMG



PRESIDÊNCIA PORTUGUESA DO EUROPEAN COAST GUARD FUNCTIONS FORUM (ECGFF)

A PRESIDÊNCIA PORTUGUESA

Portugal recebeu novamente a presidência deste fórum a 28 de setembro de 2023, através da Autoridade Marítima Nacional (AMN) e da Guarda Nacional Republicana (GNR), pelo período de um ano (19 de setembro de 2024), numa cerimónia realizada em *Knokke-Heist*, na Bélgica.

Em 2017, Portugal tinha já recebido a presidência do ECGFF, tendo tido como principal objetivo testar o conceito "Operações Multifunção e Multiagência" (MMO – *Multifunctions and Multiagency Operations*).

Ao longo do ano de 2024, a presidência portuguesa do ECGFF organizou vários *workshops* alusivos a temas de grande interesse para as Guardas Costeiras, visando reforçar os laços entre os estados-membros europeus e, conseqüentemente, com as organizações que exercem funções de guarda costeira, procurando a troca de informações e experiências, identificando soluções para problemas comuns.

– O primeiro *workshop*, realizado em parceria com a *European Fisheries Control Agency* (EFCA), decorreu no Funchal, de 23 a 25 de janeiro de 2024, sobre o tema "*Harnessing technology innovation for Coast Guard Operations and Enhanced Fisheries Control*".

– O simpósio do *Cyber Security Working Group* aconteceu em Lisboa, de 26 a 27 de fevereiro de 2024, subordinado ao tema "*New Cybersecurity Challenges in Maritime Navigation*".

– O segundo *workshop*, que decorreu de 19 a 21 de março de 2024, realizou-se sob o mote "*Exploring cutting-edge tools and technologies to enhance coast guard operations: a workshop on maritime situational awareness*" e em parceria com a *European Maritime Safety Agency* (EMSA).

– O terceiro *workshop*, realizado em parceria com a FRONTEX, com o tema "*Modern Border Control: expanding materially and technologically*", aconteceu em Cascais, de 14 a 15 de maio de 2024.

Os eventos foram realizados com sucesso, tendo o esforço da Presidência Portuguesa do ECGFF sido reconhecido pe-

las delegações participantes, recebendo rasgados elogios à organização e ao trabalho desenvolvido, enobrecendo a imagem da Marinha e da AMN.

A CONFERÊNCIA PLENÁRIA E O COASTEX24

O último evento – Conferência Plenária – decorreu de 17 a 19 de setembro de 2024, em Setúbal, sob o tema "*Cooperating Together in Coast-Guard Functions*", reunindo 18 países e 6 agências, onde foram realizadas apresentações com os resultados dos trabalhos desenvolvidos durante aquele ano.

O evento contou ainda com a realização do *COASTEX24* na tarde do dia 18 de setembro de 2024, um exercício multifunção e multiagências, com o objetivo de acompanhar a crescente cooperação, colaboração e coordenação das funções da guarda costeira na Europa, de forma a trazer esta mudança de conceito para o nível das agências nacionais.

Realizado na margem norte do rio Sado, participaram no exercício meios da Marinha Portuguesa, da AMN, da GNR, da EFCA, da EMSA, da FRONTEX, da Bélgica, da Polícia da Eslováquia e da Guarda Costeira Italiana. Este exercício, para além de ter elevado os padrões de interoperabilidade entre as diversas organizações, permitiu identificar áreas de treino de funções de guarda costeira para partilha de experiências, conhecimentos e procedimentos de atuação, com

especial enfoque, nos cenários que foram simulados no exercício, caracterizando funções típicas de guarda costeira, nomeadamente, no combate à pesca ilegal, migração irregular, combate ao narcotráfico, e salvamento marítimo.

Realça-se também a inovação nos procedimentos e meios de apoio durante a realização deste exercício, com a utilização de *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV).

A Conferência Plenária culminou com a cerimónia de transferência da presidência do ECGFF à Guarda Costeira Italiana, na manhã de 19 de setembro de 2024. Durante este ano, a Guarda Costeira Italiana assumirá a presidência deste fórum.



Colaboração da DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA





SAGRES

CENTENÁRIO DE UM NOME LENDÁRIO

De caráter ímpar e até inusitado, celebrou-se no ano transato o centenário do nome Sagres, desde que associado aos navios-escolas da Marinha Portuguesa (1924-2024), singradura sem termo que o atual navio-escola homónimo prossegue desde 1962. Face ao ritmo crescentemente efémero das nossas referências culturais, esta prosaica efeméride suscita, desde logo, um genuíno sentimento de espanto, no sentido mais aristotélico do termo.

O nome em apreço tem subjacente a umbilical ligação ao cabo de Sagres, localizado no extremo sudoeste de Portugal. A designação surge pela primeira vez na *Geographia* de Estrabão (c.63 a.C.-c.24) como *Promontorium Sacrum*, cuja raiz etimológica encerra o caráter sagrado daquele local. Este aspeto seria posteriormente reforçado, em grande medida devido ao facto de os restos mortais de São Vicente (??-c.304) aí próximo terem repousado, antes de D. Afonso Henriques (1109-1185) ordenar a sua trasladação para Lisboa, em 1173. Proclamado padroeiro da capital, os principais elementos da sua lenda encontram-se patentes no brasão de armas da cidade de Lisboa.

Mais tarde, seria o Infante D. Henrique (1394-1460) a demonstrar interesse por aquele mítico e estratégico local, provavelmente por saber das condicionantes que afetavam a navegação, que fazia a ligação entre o Mediterrâneo e o norte da Europa. Com ventos do quadrante norte, os navios eram obrigados a procurar abrigo na enseada de Sagres, mas quando soprava vento levante usufruíam de maior proteção na enseada de Belixe.

Era, pois, nos dois ancoradouros que ladeiam o cabo de Sagres, que aguardavam o vento favorável para soltar o rumo almejado.

E terá sido neste ponto de encontro privilegiado, entre as empirias marinheiras do Mediterrâneo e do Norte da Europa, que despontaram as sinergias que concorreram para que, no decurso das viagens promovidas pelo Infante D. Henrique, os seus navegadores e marinheiros lograssem identificar regimes de ventos e de correntes, aperfeiçoar instrumentos e introduzir novos métodos de navegação, além de reconhecer aspetos a melhorar nos navios para fazer face ao maior rigor da navegação no Atlântico. Ancorada em forte determinação e enorme tenacidade, a mítica *Escola de Sagres* consubstanciar-se-ia, assim, nos progressos alcançados no âmbito da ciência náutica e da construção naval, elementos que se revelariam cruciais no dilatar do conhecimento geográfico coevo protagonizado pelos portugueses. Com os seus navios às portas do Golfo da Guiné, o Infante D. Henrique faleceu «*numa sua certa vila*» em Sagres, a 13 de novembro de 1460.





Por decisão do Ministro da Marinha, Capitão-de-fragata Pereira da Silva (1871-1943), a 14 de maio de 1924 a barca *Flores* era aumentada ao efetivo dos navios da Armada, com o nome *Sagres* e classificada como navio-escola. O navio havia sido apesado a 1 de março de 1916 no porto da Horta, Açores, após a Alemanha ter declarado guerra a Portugal. Utilizado pelos ingleses até 1920, seria nesse ano integrado na frota dos Transportes Marítimos do Estado, onde até 1924 serviu como navio mercante. O primeiro comandante da antiga *Sagres*, como entre nós é conhecido o primeiro navio-escola da Marinha Portuguesa, foi o Capitão-tenente António Alemão de Cisneiros e Faria (1879-1946) que, além de coordenar a adaptação do navio às novas funções, exerceria o cargo até 1933. Na sequência do seu comando, durante o qual visitou por três vezes o Porto Grande do Mindelo, o maior expoente da morna, o célebre compositor cabo-verdiano Francisco Xavier da Cruz (1905-1958), mais conhecido como B. Leza, dedicou ao navio a morna *Barca Sagres*, em cuja letra evoca a sua formosura. Em resultado da grande afinidade da população da ilha com a antiga *Sagres*, é com regularidade que o atual navio-escola também visita aquele porto em Cabo Verde, vínculo estratégico e cultural que a Marinha Portuguesa tem sabido preservar. Além de excepcionalmente bem acolhido por parte das autoridades e da população, o NRP *Sagres* é igualmente herdeiro deste legado da antiga *Sagres*. Sendo o porto mais visitado por ambos os navios-escolas, em 1965 a impagável Cesária Évora (1941-2011) também cantou a bordo do atual navio-escola, naquela que constituiu uma das suas primeiras atuações em público.

Inicialmente desprovida de motor, a antiga *Sagres* havia sido construída na Alemanha, em 1896, nos estaleiros *Rickmer C. Rickmers*. Entre 1927 e 1931, efetuou três viagens de instrução e só no final desse ano receberia os dois motores diesel e as respetivas hélices de passo variável. Em 1956, participou na primeira regata organizada pela recém-criada *Sail Training Association* (STA), que no evento inaugural li-

garia Torbay a Lisboa. E dois anos depois vencida a segunda regata, entre Brest e Las Palmas. Este troféu seria mais tarde cedido, a título de empréstimo, pelo Museu de Marinha, podendo ser visto a bordo do navio, em Hamburgo. Integrado nas Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, em 1960 a antiga *Sagres* liderou o desfile dos grandes veleiros realizado ao largo do cabo de Sagres, local onde assistiam os Presidentes do Brasil e de Portugal.

No início de 1962, com 66 anos e cerca de 200 mil milhas navegadas como navio-escola da Marinha Portuguesa, a antiga *Sagres* deixava de reunir condições para prosseguir a sua relevante missão, tendo sido substituída nessas funções pelo atual navio, adquirido ao Brasil no ano transato. Face à manifesta falta de consenso quanto ao nome a atribuir ao novo navio-escola, o Ministro da Marinha, Contra-almirante Quintanilha Mendonça Dias (1898-1992), chamaria a si a soberana decisão, que de forma irrefutável fundamentou:

«A um navio que vem manter uma tradição deve, igualmente, manter-se o nome. A tradição da navegação à vela, a tradição do nome Sagres, porque os navios, como os homens, criam predileções populares, pela própria natureza da sua missão, o navio-escola à vela da Marinha Portuguesa está na alma dos Portugueses. É natural, é compreensível, que o nome se mantenha, já que a tradição não se perde também».

Desta forma, o atual NRP *Sagres* herdava os principais elementos simbólicos que o distinguem, designadamente, o nome lendário, o Infante D. Henrique como figura de proa e a Cruz de Cristo que ostenta no pano redondo, sublinhando, assim, a título permanente e de forma inequívoca, os elementos mais relevantes associados à maritimidade nacional. Teve como primeiro comandante o Capitão-tenente Henrique Afonso da Silva Horta (1920-2012), que por sinal havia sido o último comandante da antiga *Sagres*.





Enquanto cadetes, todos os oficiais oriundos da Escola Naval presentemente no ativo efetuaram, pelo menos, uma viagem de instrução a bordo deste nosso lendário navio. Com uma história que se confunde com a lenda e com a bandeira nacional içada no penol da carangueja alta, o NRP *Sagres* contribui, há mais de seis décadas, para a afirmação de Portugal no mundo, sendo muito justamente reconhecido como o nosso *Embaixador Itinerante*. Sustentada no referido legado histórico, a ascensão do NRP *Sagres* a *ex-libris* da Marinha Portuguesa constituiu um processo paulatino e insofismável, não existindo nenhuma outra Marinha em todo o mundo que disponha de um navio que congregue tamanho simbolismo nacional, histórico, naval e cultural.

Graças à perseverança dos mais altos decisores da Marinha Portuguesa, aliada à abnegação das suas guarnições, que os respetivos comandantes souberam estimular e exaltar, a aura de prestígio do NRP *Sagres* há muito extravasou a estrema institucional, ascendendo, de *per se*, a símbolo de Portugal. Tornou-se, assim, no veículo privilegiado para levar a cultura, os valores e o quinhão do solo pátrio às comunidades portuguesas da diáspora espalhadas pelo mundo, ganhando o seu empenhamento particular relevância no apoio às visitas oficiais e às deslocações do Chefe de Estado e dos membros do governo a países estrangeiros. Ao que acresce, ainda, as viagens de instrução e treino dos cadetes da Escola Naval, a par da regular participação em grandes eventos internacionais, em representação de Portugal.

Importa sublinhar que o nome *Sagres*, desde que associado aos navios-escolas da Marinha Portuguesa, já ultrapassou, inclusivamente, o tempo em que o escudo vigorou como nossa moeda (1911-2002), período que se estendeu por 91 anos. Como corolário da sua relevante atividade, o NRP *Sagres* é atualmente o navio mais condecorado da Marinha Portuguesa e o único que ostenta condecorações estrangeiras no respetivo estandarte nacional: Ordem do In-

fante D. Henrique (1984); Medalha Naval de Vasco da Gama (2007); Ordem Militar de Cristo (2012); Estrela de Honra de 1ª Classe – Cabo Verde (2016); Medalha Mérito Tamandaré – Brasil (2016); e Ordem Militar de Avis (2017).

Finamente decantado no seio das melhores tradições da Marinha Portuguesa e habilmente aprimorado por sucessivas gerações de abnegados marinheiros, o NRP *Sagres* é hoje um símbolo de enorme prestígio que engrandece Portugal e motivo de orgulho dos portugueses. Em virtude de exaltar o nosso passado de nação marítima e precursora da globalização, o NRP *Sagres* ocupa um lugar muito particular no imaginário dos portugueses. Trata-se, em suma, de um navio intemporal que está muito para além da nossa singela existência, um navio que é uma lenda viva e sustenta o nosso imaginário coletivo, um navio que, face ao seu simbolismo, a todos transcende enquanto portugueses, povo de alma intrinsecamente marinheira. E terá sido a saudosa Amália Rodrigues (1920-1999), que por diversas vezes esteve a bordo do NRP *Sagres*, quem num famoso fado melhor patenteou a nossa condição marinheira, condição essa que terá estado na origem do próprio fado, “espelho da saudade” onde os portugueses sublimam recônditos sentimentos:

«O Fado nasceu um dia
Quando o vento mal bulia
E o céu o mar prolongava
Na amurada dum veleiro
No peito de um marinheiro
Que estando triste cantava...»



António Manuel Gonçalves
CFR

Antigo Comandante do NRP *Sagres* (2015-2017)



CALM ENGRÁCIO LOPES CAVALHEIRO

DECANO DOS ANTIGOS

COMANDANTES DO NRP SAGRES

Gentes,
Monumentos
e Acontecimentos

4

«Não sei como começar, mas é preciso começar de alguma maneira. O Decano e eu éramos amigos. Não me pergunte porquê. Separavam-nos muitas coisas, mas a simpatia, como o senhor sabe, é inexplicável. O Decano era-me simpático, e suponho que era recíproco».

Gonzalo Torrente Ballester, *A Morte do Decano*

A data em que nos deixou, o Contra-almirante Engrácio Lopes Cavalheiro era o decano dos Antigos Comandantes do NRP *Sagres*. Com naturalidade e sem temor, soltou rumo para a derradeira singradura quando dormia tranquilamente, na madrugada de 3 de novembro de 2024, escassas duas semanas depois de celebrar 90 anos de vida plena: «Quando te deitares, não terás medo, repousarás e o teu sono será tranquilo» (Prov 3, 24).

O Contra-almirante Engrácio Lopes Cavalheiro nasceu em Portalegre, a 18 de outubro de 1934. Concluído o Colégio Militar, entrou para a Escola Naval em 1952. Volvidos quatro anos, era promovido a guarda-marinha e pouco depois a segundo-tenente, no final do mesmo ano. O seu primeiro navio seria o contra-torpedeiro *Vouga*, recentemente modernizado, e em 1957 acompanhava a viagem presidencial do General Craveiro Lopes ao Brasil. Após conclusão do curso de Especialização em Armas Submarinas, assumiu as funções de oficial imediato do navio patrulha *Boavista*, tendo efetuado nos Açores grande parte dessa comissão.

Em 1960 destacava para antiga *Sagres* e seria aí promovido a primeiro-tenente, tendo posteriormente seguido para uma comissão na Guiné, quando eclodiu o conflito, onde desempenhou os cargos de Chefe do Estado-Maior, de Diretor da Estação Radionaval e de Comandante da Esquadilha de Lanchas de Fiscalização. No regresso a Portugal, assumiu o comando da lancha de fiscalização *Bicuda*, sediada no Algarve, cargo que exerceria até abril de 1965. Seguidamente, foi durante três anos o navegador do NRP *Sagres*, tendo no último ano assumido igualmente as funções de Secre-



Fotos Arquivo Eng.º Tiago Lopes Cavalheiro

tário Escolar da Escola de Marinharia, que por essa altura funcionava a bordo. Nessa primeira passagem pela *Sagres*, efetuou três viagens de instrução com os cadetes da Escola Naval: Brasil (1965), Angola (1966) e Estados Unidos (1967).

Colocado em Porto Amélia, Moçambique, comandou durante dois anos a lancha de desembarque *Cimitarra*, tendo nesse período sido promovido a capitão-tenente. Regressado à metrópole, exerceu as funções de Diretor de Instrução da Escola de Informações de Combate, no Grupo nº 1 de Escolas da Armada, frequentando também, em regime de acumulação, o Curso Geral Naval de Guerra.

Entre 1971 e 1974, esteve na 4ª Divisão do Estado-Maior da Armada, donde transitaria para o COPCON, em pleno PREC. Na sua opinião, «foi parar a este “famoso” local por ter dito ao revolucionário-mor da Marinha, que se quisesse que a revolução tivesse sucesso teria de afastar os golpistas e incompetentes que o rodeavam para poder atrair pessoas sérias e bons profissionais que nunca se juntariam àqueles».

Regressaria depois ao NRP *Sagres*, agora como oficial imediato, tendo realizado duas viagens históricas, a primeira em 1975 ao norte da Europa, que incluiu a visita a Leníngrado. De resto, a *Sagres* seria o único navio da Marinha Portuguesa a visitar um porto na antiga União Soviética. Já capitão-de-fragata, efetuou em 1976 nova viagem aos Estados Unidos, por ocasião das celebrações do bicentenário da independência, que contou com a participação do navio em duas regatas.

Como Adjunto da Armada, esteve então, durante três anos, no Gabinete do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas. Por inexistência de Chefe daquele Gabinete em boa parte desse período, assumiu essas funções por





duas vezes, cerca de ano e meio no total. Paralelamente, secretariava também a Comissão Militar do Conselho da Revolução, que reunia na Presidência da República.

Deixou aquelas funções para assumir o comando do NRP *Sagres*, cargo que exerceu entre 21 de janeiro de 1980 e 20 de agosto de 1982, período durante o qual seria promovido a capitão-de-mar-e-guerra. Sob seu comando, o navio-escola *Sagres* efetuou quatro viagens: Brasil (1980), Mediterrâneo Ocidental (1981), Médio Oriente (1981-1982) e Estados Unidos (1982), sendo que apenas na terceira não levaria cadetes da Escola Naval. A viagem ao Médio Oriente teve como principal propósito contribuir para o estabelecer de relações diplomáticas, entre Portugal e os países árabes. O navio constituiu uma verdadeira Embaixada de Portugal e a primeira grande iniciativa de representação do país na região, que em diversos portos contou com a presença de membros do governo. Nessa viagem, o Natal foi celebrado em Port Said, Egito, tendo a passagem de ano sido festejada a navegar. Face ao sucesso diplomático alcançado, foi nessa viagem que o NRP *Sagres* recebeu a designação de *Embaixador Itinerante*. Ao fim de 31 dias de mar, no regresso da viagem aos Estados Unidos, o NRP *Sagres* logrou vencer a regata entre Newport e Lisboa, tirada que continua a ser a mais longa realizada pelo navio. Durante o *Lisbon Sail'82*, que reuniu os grandes veleiros em Lisboa, o NRP *Sagres* seria alvo das maiores atenções mediáticas, assim como do público que acorreu ao evento.

Após conclusão do comando do NRP *Sagres*, exerceria o cargo de 2º Comandante da Escola Naval, altura em que frequentou o Curso Superior Naval de Guerra. Igualmente em regime de acumulação, foi Diretor do Gabinete de Heráldica Naval, entre abril de 1984 e agosto de 1991. Assumira, entretanto, em 1985, os cargos de Chefe do Departamento Marítimo do Sul e de Capitão do Porto de Faro, período no qual «a destruição das casas na Ilha de Faro e na Barreta foi levada a efeito com sucesso sem que a Marinha ficasse "chamuscada" por a ter concretizado», que desempenhou até setembro de 1987.

Promovido a contra-almirante nesse ano, foi Chefe de Gabinete do Diretor-Geral de Marinha, tendo frequentado o Curso de Defesa Nacional. Exerceu depois as funções de

Diretor do Serviço de Instrução e Treino, entre 1988 e 1991, muito embora lamentasse o «conservadorismo e o medo de se correrem riscos», que na sua opinião «não permitiram avançar com mudanças estruturais/ inovações, como sejam a Reestruturação Escolar (adaptá-la às alterações profundas verificadas nos serviços de bordo) e a criação do Ensino à Distância até ao 12º Ano».

A culminar uma longa carreira, a sua última comissão de serviço seria efetuada fora da Marinha, como professor no Instituto de Altos Estudos Militares, que concluiu a 30 de setembro de 1992. Para sua satisfação, aquela chefia era, à época, quase toda oriunda do Colégio Militar, pelo que «a amplitude de todos e a possibilidade de assistir a muitas boas conferências levou a que o último ano de "vida no activo" fosse para ficar na recordação». Por opção sua, a 1 de outubro de 1992 passou diretamente à reforma.

Ao longo da sua carreira, o Contra-almirante Engrácio Lopes Cavalheiro recebeu diversos louvores e as seguintes condecorações: três Medalhas Militares de Serviços Distintos (grau prata), duas delas com palma; Medalha de Mérito Militar de 2ª e 3ª classes; Medalha Militar de Comportamento Exemplar (grau ouro); Medalhas Comemorativas das Expedições das Forças Armadas Portuguesas (Guiné e Moçambique) e Medalha Comemorativa do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique. Além do Curso de Estado-Maior Inter-Forças, possuía também o Curso de Logística da Marinha Espanhola.

Após uma extensa carreira, considerava que o NRP *Sagres* havia sido a sua "coroa de glória", navio onde efetuara todo o *cursus honorum*, em três ocasiões: oficial de guarnição, oficial imediato e comandante. Esteve pela última vez a bordo do "seu navio" em 2016, por ocasião do tradicional almoço dos Antigos Comandantes.

Era, intrinsecamente, um homem bom. A sua alma era iluminada por uma aura de bondade genuína, sentimento que perpassava a todos quantos tiveram o privilégio e a honra de o conhecer e de consigo trabalhar ou privar. Votos de mares safos e ventos de feição, para que na sua derradeira singradura encontre a merecida Paz nas terras da Aurora, local mítico para onde convergem as almas marinheiras. Quis o desígnio divino, que largasse cabos sem antes cuidar de transcrever a estrofe de *Os Lusíadas* que lhe havia sido consignada, com vista a uma inédita edição a publicar brevemente, no âmbito do quinto centenário do nascimento de Luís de Camões. Será eternamente sua:

*«Outras palavras tais lhe respondia
O Capitão, e logo, as velas dando,
Pera as terras da Aurora se partia,
Que tanto tempo há já que vai buscando.
No piloto que leva não havia
Falsidade, mas antes vai mostrando
A navegação certa; e assi caminha
Já mais seguro do que antes vinha.»*

Os Lusíadas, VI, 5



António Manuel Gonçalves

CFR

Antigo Comandante do NRP *Sagres* (2015-2017)



AS ESCOLAS DA MARINHA: UMA RESENHA (1779-2014)

LIVRO

A Academia de Marinha apresentou no passado dia 14 de novembro um trabalho intitulado ***As Escolas da Marinha: Uma resenha (1779-2014)***, da autoria de João Freire e Adelino Rodrigues da Costa, oficiais de Marinha que bem conheceram algumas das escolas referidas e que atualmente são membros daquela Academia. O livro é prefaciado pelo Almirante Vidal Abreu, Presidente da Academia de Marinha, que recordou ter sido instrutor da Escola de Electrotecnia durante alguns anos, felicitando os autores pelo “excelente trabalho produzido”.

A apresentação da obra foi feita pelo Professor Doutor António Ventura, docente da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, que elogiou o trabalho produzido que resultou de pesquisas em documentos do Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha, da consulta de publicações periódicas como os *Anais do Clube Militar Naval* e a *Revista da Armada* e de muitas entrevistas a antigos professores, instrutores e alunos dessas escolas.

É sabido que, desde a segunda metade do século XVIII, à medida que a Marinha se organizava em termos pré-modernos e se começavam a incorporar os avanços dos novos conhecimentos tecnológicos e científicos, também se iniciava a criação de escolas destinadas à formação técnica e profissional do seu pessoal.

A partir de meados do século XIX chegaram à Marinha os progressos técnicos da industrialização, designadamente os cascos de ferro, a máquina a vapor e a electricidade, pelo que houve necessidade de recriar as escolas que instruísem os oficiais, mas também as praças e a mestrança da Armada, no uso das novas máquinas e dos novos equipamentos. Essas escolas, que ficaram conhecidas como escolas técnicas, desenvolveram-se e modernizaram-se ao longo do século XX e, no terceiro quartel do século XX, deram resposta eficaz às necessidades de Marinha resultantes das novas obrigações e procedimentos da NATO.

Depois de 1974, com a democratização da sociedade portuguesa, a Marinha adaptou-se rapidamente aos novos tempos tecnológicos e culturais, mas também às novas exigências técnico-educativas, tendo o conceito de instrução dado origem ao conceito de formação.

Em 1998 deu-se início à reestruturação do Sistema de Formação da Marinha e ao Reordenamento do Parque Escolar, adaptados aos novos tempos e às exigências da gestão de recursos, das novas tecnologias e da necessidade de ajustamento da formação da Marinha ao modelo de formação do ensino secundário. Esse desafio e essa mudança que tiveram sucesso e foram concretizados com eficácia e rapidez, tiveram como aspetos mais visíveis a extinção de algumas escolas “históricas” como o Grupo N° 1 de Escolas da Armada e a Escola de Alunos Marinheiros, em Vila Franca de Xira, assim como o Grupo N° 2 de Escolas da Armada, no Alfeite.

O tema é muito vasto e o livro é essencialmente uma resenha, que os autores consideram um ponto de partida para estudos mais aprofundados.

A *Revista da Armada* felicita os autores de ***As Escolas da Marinha: Uma resenha (1779-2014)*** e congratula-se por verificar que “a revista oficial da Marinha” foi uma importante fonte de informação para a sua preparação.

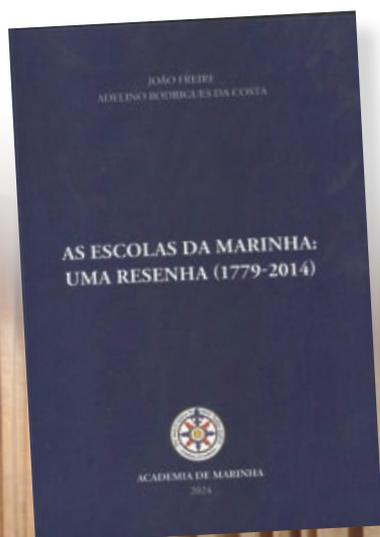


Foto CAB L. Gonçalves Gaspar



LEITURA EM DIA

"O MAR – ENCONTROS – DESENCONTOS E REENCONTRO"

No dia 21 de novembro de 2024, decorreu no Gabinete do Adido de Defesa e Naval da Embaixada do Brasil em Portugal, a apresentação do livro "O MAR – Encontros – Desencontros e Reencontro", da autoria do Almirante António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro, ex-Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas Portuguesas, e do Dr. Artur Alexandre Feio de Victoria Candeias, Presidente da SOAMAR-Portugal.

O livro aborda as interações históricas, culturais, económicas e estratégicas de Portugal com o mar, além do papel crucial da inovação e da tecnologia nas diversas atividades marítimas.

Os autores recorrem a uma abordagem multifacetada da relação de Portugal com o oceano, desde os primórdios da exploração naval portuguesa até aos desafios contemporâneos que se colocam a uma sociedade vocacionada para as questões marítimas.

Esta obra constitui a primeira publicação da SOAMAR Brasil em Portugal.

A cerimónia, presidida pelo Embaixador Raimundo Carreiro Silva, contou ainda com a presença do Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, Comandante da Marinha do Brasil, e do Almirante Henrique Eduardo Passaláqua de Gouveia e Melo, Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional.

Durante a ocasião, os autores realizaram uma dedicação e ofereceram os primeiros exemplares da obra às autoridades presentes.



"ABZZZZ DO SONO "

O sono é essencial para o bem-estar físico, mental e emocional, mas para muitos, uma noite de sono de qualidade parece um sonho impossível.

Neste livro, vai encontrar a resposta para as suas questões – desde a sonolência excessiva até ao acordar cansado; a forma como a obesidade, o exercício e as novas tecnologias afetam o sono, entre muitas outras.

Mais do que dar respostas para os problemas de uma noite mal dormida, os autores, especialistas de diferentes áreas que se dedicam à Medicina do Sono, a CMG MN Carla Espiney Amaro e a Dr^a Susana Sousa, desmitificam termos médicos complexos, numa linguagem clara e acessível, para que fique a saber mais sobre o sono, o que influencia o sono e as doenças do sono.

Não há doenças mas doentes, mas estas dúvidas e preocupações sobre o sono são transversais. É importante que conheça o seu sono, que saiba identificar os sinais de uma possível doença do sono e saber quando deve procurar ajuda médica.



GUERRA NO PACÍFICO

A BATALHA DO MAR DAS FILIPINAS

Ciente de que o controlo das Ilhas Marianas pelos EUA punha o seu território ao alcance dos novos bombardeiros americanos B-29, a liderança Japonesa considerou ter chegado a hora da tão procurada batalha decisiva. Assim, foi posto em prática um contra-ataque por diversas forças navais que, no seu conjunto, totalizavam 5 porta-aviões de esquadra, quatro porta-aviões de escolta, 5 couraçados, 13 cruzadores de batalha, 6 cruzadores ligeiros, 27 contratorpedeiros e 24 submarinos.

Às 18h35, do dia 15 de junho de 1944, 1 porta-aviões e 1 couraçado japoneses foram avistados a sair do Estreito de San Bernardino, nas Filipinas, pelo submarino americano *Flying Fish*. Uma hora depois, outro couraçado e 1 cruzador foram avistados vindos de sul. Em resposta, a TF 58, sob o comando do Vice-almirante Marc Mitscher, recebeu ordem para se deslocar para oeste de Saipan, no Mar das Filipinas, para interceptar a força inimiga.

A subsequente Batalha do Mar das Filipinas ocorreu nos dias 19 e 20 de junho de 1944, foi a quinta e última grande batalha de porta-aviões da Segunda Guerra Mundial e foi apelidada pelos pilotos americanos de "*Great Marianas Turkey Shoot*", devido à destruição de grande número de aeronaves japonesas. De facto, no primeiro dia da batalha, em quatro ataques aéreos iniciados a partir de porta-aviões japoneses, foram lançadas 373 aeronaves de ataque, das quais apenas 130 regressaram aos seus navios mãe.

Por outro lado, enquanto os aviões japoneses eram dizimados, 2 submarinos norte-americanos penetraram a fraca cobertura anti-submarina da força naval Japonesa: o *Albacora*, com um só torpedo, afundou o navio chefe do Almirante Ozawa, o novo porta-aviões *Taiho*; 3 horas mais tarde, o *Cavalla* disparou 3 torpedos na direção do veterano *Shokaku*, um dos participantes no ataque a Pearl Harbor em dezembro de 1941, que, devido à rutura de tanques de combustível, sofreu grandes explosões e afundou-se. Cerca do meio dia ambos os porta-aviões mergulharam na profundidade do oceano com grande perda de vidas. No final do dia, apenas 23 aeronaves americanas tinham sido abatidas.

No segundo dia, os porta-aviões americanos, deslocando-se para oeste a 20 nós, lançaram cerca de 240 aeronaves para um contra-ataque à esquadra japonesa, que foi avistada a cerca de 275 milhas de distância. Esta distância,

que estava para além do limite razoável para um ataque e regresso das aeronaves em segurança, tinha como agravante, o facto de que sendo já final do dia, os pilotos teriam que fazer aterragens noturnas para as quais tinham pouco ou nenhum treino. Contudo, Mitscher, com o inimigo ao seu alcance, não queria perder a oportunidade e deu a ordem de ataque.

Do ataque resultou o afundamento do porta-aviões *Hiyo* e danos consideráveis nos porta-aviões *Zuikaku* e *Chiyoda*, no couraçado *Haruna* e no cruzador *Maya*. Ozawa ainda conseguiu pôr 75 aviões no ar, que deram boa conta de si nos combates subsequentes. O fogo antiaéreo e os caças japoneses conseguiram abater 20 aviões americanos, mas as perdas japonesas foram muito maiores. Quando o sol se pôs no dia 20 de junho, restavam apenas 35 aeronaves nos porta-aviões japoneses.

Os grupos aéreos americanos, com a sua missão concluída, voltaram para a TF 58. Os indicadores de combustível em alguns dos aviões mostravam um nível perigosamente baixo. Os pilotos com as suas aeronaves gravemente danificadas estavam entre os primeiros a cair. Outros, sem combustível, logo os seguiram. Um dos grupos aéreos decidiu amarrar em conjunto, com o intuito de facilitar o eventual salvamento. Ao todo, 80 aviões caíram ao aterrar nos porta-aviões ou caíram no mar durante o voo de retorno. Os navios de Mitscher vasculharam as águas naquela noite e no dia seguinte à procura de sobreviventes. Contratorpedeiros e hidroaviões recolheram a maioria das tripulações, tendo-se perdido 49 vidas de um total de 209.

No dia 21, Ozawa estava fora do alcance de ataque. No final do dia, o Comandante da 5ª Esquadra, o Almirante Raymond Spruance ordenou o abandono das buscas e o regresso da TF 58 para as proximidades das ilhas Marianas. A última batalha "clássica" de porta-aviões contra porta-aviões da guerra do Pacífico tinha terminado. Se é verdade que os porta-aviões japoneses tinham escapado à sua total aniquilação, a batalha do Mar das Filipinas ficou marcada pelo fim da aviação japonesa embarcada e dos seus mais experientes pilotos.



Piedade Vaz
CFR REF

Navy photo 80-G-238025 from the U.S. Navy
Naval History Heritage Command



Autor: 2TEN TSN-ARQ Paulo Guedes

CHARRUAS

PARTE V

A CHARRUA MAGNÂNIMO E OS TORMENTOS DO ADAMASTOR

“Assi dizendo, os ventos, que lutavam
Como touros índómitos, bramando,
Mais e mais a tormenta acrescentavam,
Pela miúda enxárcia assoviando.
Relampados medonhos não cessavam,
Feros trovões, que vem representando
Caír o Céu dos eixos sobre a Terra,
Consigo os Elementos terem guerra”.

Goa, 11 de maio de 1831, saiu a Charrua S. João Magnânimo rumo a Benguela, Angola. Tudo previa ser mais uma viagem, como tantas outras que já tivera feito. É aproveitada a monção, que estava de feição, até chegar à parte oriental da Costa Africana. Dia 16 de Julho de 1831, é avistada “a terra da Costa do Natal”², com vento a soprar fresco de Nordeste, o navio começa a balançar, numa aparente normalidade no meio do mar, até que, na manhã do dia 17, os ventos levantam-se com mais força, o mar agita-se e, pelas dez horas, o leme quebrou. Rápidamente o Comandante Capitão-de-mar-e-guerra José Maria Vieira mandou “construir huma Esparrela de hum mastaréu de Gavia”³ a fim de substituir o leme perdido. O mar, agora mais crispado e torto, levanta-se em grandes alturas, montanhas de água surgem de ambos os bordos, e «era tanto que não obedecio o Navio». Algumas avarias, que iam surgindo, iam sendo consertadas mas, «com a contiinuação de effectivos temporaes de mesmo Nordeste, Noroeste, Leste, e Sueste», a

charrua começava a ceder de si e, a meter água em grande quantidade. O navio, ora subia pelas montanhas de água, ora mergulhava pelas suas cavidades, originando a entrada de água por todo o lado. O Comandante, ao fim de «vinte oito dias quaze sussecivos temporaes, e rigorozas Capas... sempre sem o Leme, ao esparrela», a fim de estabilizar e dar um rumo certo ao navio, só dispunha das velas. Mas, os ventos, incertos e inconstantes, e a fúria do mar, não davam tréguas. Perante esta dificuldade, em velejar, o Comandante, com todas as diligências, «nunca o p[ro]de afastar da linha de bolina». Cada vez mais e mais o mar se agitava, era um inferno aquático. As ondas viam-se lá em cima como montanhas crispadas e revoltadas pelo vento que fustigavam a charrua com grande violência, aumentando cada vez mais a entrada de água para dentro das cavernas, a ponto de «toda a roda de proa muito estragada... achando se o Navio fazendo grande porção de agoa... acima da caverna cinco polgadas de agoa». Foram acionadas as quatro bombas, a fim de fazer escoar a água que entrava com grande violência para dentro da charrua, arrastando tudo consigo, mas, sem sucesso. A esparrela, já nada fazia, já não conseguia dar governo à charrua, e esta, já não navegava, só flutuava, andava ao sabor e vontade dos ventos e da furia das irregulares ondas do mar que faziam adornar o navio em grandes graus de inclinação. Enquanto isto, o mastareu ia arruinando cada vez mais a popa, pois os «fortes ventos fazião crer ser a ruina, e o puxavão o perigo». Altura esta em que o Comandante ordena a construção de um «Lemme de Amarra que posto em seu lugar governou tal e qual em quanto foi bonança». Mas, quanto mais a guarnição lutava

contra a fúria do mar, mais a charrua dava de si, altura esta em que o dito leme «foi deslacerando, apesar de ser bem entaboado, e botoado, que foi obrigado a metelo dentro, e emendando-o com hua madre de Pau pare as femeas do Cadaste o não tomarem a deslacerar, o tomei a levar a seu lugar», com o qual o navio foi navegando durante alguns dias de bonanza. Mas os ventos fortes e os mares grossos e crispados voltaram com novas tormentas, que originaram mais avarias, principalmente no dito leme, e entrada de água. É então que são melhorados os «olhaes, ferrage, taboamento, e botoens, e lhe puz[era] parte da arridas de ferro em corrente». Era altura de voltar a colocar o leme, agora melhorado, mas, os ventos fortes e constantes, com os mares grossos e crispados, formavam montanhas de água que rodeavam a charrua, o que impossibilitou aquela tarefa, continuando assim a charrua sem leme, e ao sabor dos ventos e furia do mar, com a água no porão a aumentar, de forma galopante. A fim de se conseguir escoar a água, foram criados gamotes, os quais se vieram a revelar insuficientes. Houve, assim, necessidade de «aliviar o Navio deitando constante carga ao Mar indistintamente», no sentido de levantar a roda de proa e, com isto, fazer diminuir a entrada de água, visto a proa ter ficado quebrada, devido ao impacto da grande violência que ao romper e rasgar por aquelas montanhas de água demoniacas, iam massacrando a estrutura do navio. Deste modo, foi alijada «muita bala metralha, vinte Pefsas de Artilharia, e Barriz de Polvora». Mas, os estragos eram tantos que abrangiam todo o navio. Roda de proa danificada e a deixar entrar água, «taboas de boca das amuras para vante, e trincanizes de Poppa e Proa» deteriorados. E tudo isto fazia com que entrasse cada vez mais água, por todos os lados, mesmo fazendo «paliativos remedios», tapando-se com estopa por dentro e por fora... mas, a furia e força do mar, não dava tréguas. Assim, segundo o seu Comandante, «esta grande luta com o mar foi o Navio abrindo pelas costuras e massacrando a prôa que por muitos vezes esteve em perigo de hir a pique». Neste sentido, e para «salvar as vidas a cento e noventa e sete Vafsalos», assim como a carga que transportava, o Comandante da charrua resolveu reunir e ouvir os seus oficiais, a fim de decidirem em "unanimidade" qual o melhor rumo a tomar, «hir por Oeste do Cabo da boa Esperança, ou arribar a Mofsambique». Decidiu-se então, tendo em conta a opinião dos oficiais, arribar a Moçambique. Como tal, e uma vez que o Comandante tivera visto umas correntes no «Parcel das Agulhas», aproveitaram-nas e rumaram à Ilha de Madagascar, onde a avistaram a 31 de agosto de 1831. Altura esta em que o Comandante resolveu diminuir do «paralelo, e augment[ar] de Longitude», pois agora os ventos já eram menores «e o Mar tornou menos grofso». Contudo, os estragos eram muitos, mesmo em águas menos agitadas, a charrua continuava em perigo de ir a pique, pois, por várias vezes, «foi preciso uzar do Gamote, e poucas de deixarem de tocar as quatro bombas». É então que o Comandante ordenara navegar a doze graos e meio de latitude Sul, aproveitando uma grande corrente para o Norte, virando depois esta corrente para Sul, o que originou verem terra, ao por do sol de 11 de setembro de 1831.

Ao fim de 126 dias de navegação, dos quais, 59 ocorreram dia e noite sob grandes martírios, tormentos e sofrimentos, a ponto de poderem naufragar e perderem as suas vidas, avistaram, finalmente, a 14 de Setembro, a «Costa do Norte [da] Ilha de Mofsambique e no fim da tarde de[u] fundo junto a Ilha do Pau». A muito custo e por obra de muito

bordejar, lá se conseguiu colocar o Patrão-mor a bordo da charrua e enviar um oficial do navio a terra, a fim de participar ao Capitão General de Moçambique, da sua arribada àquele porto.

EFEITOS DA TORMENTA

Ora, os estragos causados pelos constantes temporais foi de tal grandeza e ordem que, o Termo de Vistoria de 19 de outubro de 1831, apresentando pelo Major por Comissão Antonio da Silva Cabrita, a servir de Intendente de Marinha em Moçambique, alegou ser «o estado da ruina atras do casco, e fabrico total de que perciza assim tambem a obra da calafate interna e externa», a tal ponto de «serem precisos noventa dias de trabalho» para ficar – minimamente – aceitável de poder voltar a navegar e, com isto, conseguir chegar à Metrópolo, Lisboa, onde, no Arsenal Real da Marinha tinha melhores condições para a sua verdadeira reparação.

Destes estragos cusados pelo mar, originara dois tipos de avarias (particular e grossa), pois, fora provado que «a mencionada Charrua S[ão] João Magnanimo, na viagem de que se trata, soffrêo acontecimentos maritimos de força maior dos quaes lhe rezultraõ prejuizos que pelo Codigo Commercial Portugues, e por todas as Ordenanças maritimas dos outros Reinos, são clafsificados em Avaria particular. Ao passo que, por Avaria Grossa, fora observado que, o «salvamento commum expedientes, dos quaes rezultraõ perdas, e despezas extraordinarias que a mesma Lei classifica em Avaria grossa»⁴.

ANTEVISÃO DOS PERIGOS

Ora, já todos estes acontecimentos o antigo Comandante da charrua, Capitão-de-mar-e-guerra Joaquim José da Silva, os tivera previsto, aquando a sua saída de Goa, a 4 de Fevereiro de 1823, para não «arriscar este Navio á passagem do Canal, pela demora que della se seguiria, e da qual talvez resulta se huma arribada, se no Cabo o rigor da Monção já adiantada me fisesse algum destroço». Pois, lá no fundo do mar, onde reside o Mostrengo de Fernando Pessoa (reinado de D. João II) que impinge medo e receio, ou o Adamastor de Luís de Camões (reinado de D. Manuel I) que provoca perigos e dificuldades, insigne conhecedor dos mares e dos acontecimentos do mundo, vendo ser Rei de Portugal (D. Miguel) um usurpador, o não deixou passar. Contudo, mais tarde, lá deixou passar a charrua, pois sabia que, ao chegar aos Açores, se iria juntar à esquadra liberal, numa luta pelo verdadeiro e legitimo Rei de Portugal, D. Maria II. Mas isto é acontecimento para o próximo artigo.



José Luís Santos Cardoso
Guarda de 2ª Classe, PEM

Notas

¹ Verso 84, Canto VI, Os Lusíadas, Luís de Camões, Org. Emanuel Paulo Ramos, Porto Editora, Porto, 2014, p. 234

² PT/BCM-AH, Charrua S. João Magnânimo, 1831/1843, Cx. 664-1, fl. 678 e seg.

³ PT/BNP/COD. 10870, fl. 1

⁴ PT/AHM/DIV/1/19/133/08, in Cardoso, José, *Um Navio no Liberalismo: A(s) Charrua(s) São João Magnânimo MDCCXCVI MDCCCXLV*, LisbonPress, Lisboa, Setembro de 2022, p. 235 e 236



VIGIA DA HISTÓRIA ~ 141

AINDA OS MOUROS NA COSTA

Já aqui nas páginas da Revista da Armada se referiu a acção dos corsários, do Norte de África, indistintamente referidos como mouros, argelinos, turcos etc., nas costas portuguesas.

Também foi nestas páginas igualmente referido que as suas acções, quer contra os navios, quer contra as povoações ribeirinhas, provocavam verdadeiro terror entre os mareantes e as populações dessas povoações.

É evidente que tal temor não era exclusivo dos portugueses, já que, como prova o documento a seguir referido, tal temor era igualmente sentido pelos estrangeiros que navegavam junto à costa portuguesa.

Em carta datada de 4 de Junho de 1630, a Câmara de Viana do Castelo informava o Governo, em Lisboa, do seguinte:

“Ontem, 3 do corrente, chegou a esta vila um francês, vizinho de Nantes, mestre do seu navio que trazia pão e outras mercadorias para a cidade do Porto e disse que vindo à vista das Astúrias, no dia 5 de Maio, viu muitas naus, vindas do

Sul, que lhe pareceram ser inglesas, mais de 85 das quais lhe deram caça até à altura de Ferrol e, por não o alcançarem, se tornaram atrás. E ele vindo junto a Baiona encontrou 5 navios de guerra que lhe pareceram bandeiras turcas que o seguiam tendo, por não poder fugir-lhes, abandonado o navio dirigindo-se a terra no batel com toda a sua gente”.



Cdmt E. Gomes

Nota: Muito provavelmente seriam esses os navios turcos que tendo-se mantido junto à costa portuguesa foram avistados, no dia 10 de Junho, ao largo de Buarcos e, pelas 1400 horas desse dia, ao largo do Cabo Espichel atacando e tomando um patacho.

Fonte: Gavetas da Torre do Tombo XX-15-50 e XX- 15 – 63

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



25º ANIVERSÁRIO DO CENTRO DE MEDICINA NAVAL (1999-2024) DEPARTAMENTO DE SAÚDE OPERACIONAL

Em 2024, celebrou-se o 25º aniversário do Centro de Medicina Naval (CMN) e, nesse sentido, gostaríamos de dar a conhecer a estrutura e funcionamento desta Unidade que, apesar de ter já um quarto de século de existência, nem todos conhecem em pormenor. O CMN funciona na direta dependência do Diretor de Saúde, sendo constituído pela Direção e por quatro departamentos distintos, os quais serão apresentados, em separado, nas palavras de cada um dos Chefes de Departamento.



O DSOP nas comemorações dos 25 anos do CMN

A *North Atlantic Treaty Organization* (NATO) considera a Saúde Operacional como um fator vital para a proteção das Forças e para o moral coletivo, sendo também fundamental para a prevenção da doença, para o tratamento e para a evacuação de militares, com ênfase na sua rápida recuperação. Através do esforço conjunto das unidades que constituem o Departamento de Saúde Operacional (DSOP), tem-se verificado uma capacidade crescente de promoção da saúde e de garantia da prontidão física e psíquica, contribuindo para o sucesso das missões dos militares e militarizados da Marinha Portuguesa e Autoridade Marítima Nacional (AMN).

O DSOP é chefiado por um CTEN MN, na direta dependência do Subdiretor do CMN, assumindo ainda as funções de *Medical Advisor* do Comandante Naval, e é composto pela Unidade de Aprontamento Médico-Sanitário (UAMS), a Unidade de Treino e Avaliação (UTA) e a Unidade de Intervenção na Crise (UIC).

À **Unidade de Aprontamento Médico-Sanitário (AMS)** compete assegurar a avaliação e preparação dos militares e militarizados da Marinha e AMN, de forma individual, e das unidades operacionais, de forma coletiva, no contexto de missões fora do território nacional; realizar consultas de avaliação médica e psicológica pré e pós missão; ministrar palestras de sensibilização no âmbito da medicina e psicologia operacionais; colaborar com o Centro de Epidemiologia e Intervenção Preventiva do Hospital das Forças Armadas (CEIP – HFAR), quando as especificidades da missão exijam imunizações; coordenar a evacuação sanitária e colaborar no estudo e análise de documentos, nacionais e internacionais, relativos ao AMS.

Durante o ano de 2023, o médico e os três enfermeiros que integram a UAMS, realizaram 367 AMS individuais, 522 AMS coletivos de Unidades Navais e 142 AMS coletivos de Forças de Fuzileiros.

2024 

A **Unidade de Treino e Avaliação (UTA)** participa no planeamento e execução de atividades de preparação e aferição de competências na área da saúde integrando as equipas de avaliação da Flotilha. A sua atuação consiste na capacitação das guarnições para uma resposta pronta e eficaz perante uma situação de emergência pré-hospitalar em contexto naval, bem como o treino específico aos enfermeiros e socorristas de bordo (mais conhecidos nas suas funções de TFD e TFP).

No último ano, o médico e os dois enfermeiros em acumulação na UTA, efetuaram várias avaliações de padrões de prontidão; treinos assistidos; planos de treino operacional, de segurança, específicos e básicos, reforçando a capacidade de resposta e a segurança a bordo.



Apoio a Aluvião na Ilha da Madeira (2010)



Plano de Treino Básico a bordo do NRP D. Francisco Almeida



Apoio à população nos incêndios de Pedrógão-Grande (2017)

A **Unidade de Intervenção na Crise (UIC)** tem vindo a ser solicitada, de forma crescente, na intervenção médica e psicológica em situações de crise, emergência e catástrofes, missões humanitárias, de apoio à Proteção Civil e outros eventos potencialmente traumáticos. Colabora ainda no estudo e análise de documentos, nacionais e internacionais, relativos à intervenção médica e psicológica em incidentes críticos. É constituída por um médico, um enfermeiro e dois psicólogos do CMN, todos em acumulação interna.

Esta unidade tem uma linha de Intervenção Psicológica em Crise (telefone: 39 16 53 / 914 453 769), sustentada numa escala para a qual concorrem todos os psicólogos subalternos da Marinha, funcionando 24 horas por dia, 365 dias por ano, tendo, em 2023, realizado 46 intervenções.



Posto avançado de saúde no apoio aos incêndios de Pedrógão Grande

Maria Clara Cordeiro
CTEN MN



ASSOCIAÇÃO DOS SUBMARINISTAS DE PORTUGAL

AsubPOR

O mundo submarino é, para qualquer pessoa, um motivo que apaixonava, que inspira pensamentos, histórias e emoções. Não só pelo imaginário que aquele meio militar, por si só suscita, mas também pelo testemunho daqueles que durante longo tempo viveram dentro dele, ousando a partilha das profundezas dos mares.

O dia 9 de setembro de 2021, foi um dia marcante para a comunidade dos submarinistas nacionais. Foi nesse dia que um grupo de submarinistas se reuniu e decidiu aprovar a constituição de uma associação designada “**AsubPOR - Associação dos Submarinistas de Portugal**”. Numa demonstração do interesse por esta comunidade, mais de 150 submarinistas aderiram a este projeto constituindo uma Comissão Instaladora. Depois de aprovados os Estatutos, foi determinado que a **AsubPOR** seria uma Associação de direito privado, sem fins lucrativos, de caráter independente, que se rege pela Lei e por Estatutos próprios, não podendo dedicar-se a assuntos alheios ao seu objeto, designadamente os de natureza político-partidária e de promoção pessoal e material.

[...]

Artigo 3º

A **AsubPOR** tem como objeto:

- a. Promover, desenvolver e consolidar a camaradagem e solidariedade navais entre submarinistas, nomeadamente através de atividades culturais e recreativas, contribuindo para dinamizar o convívio entre sócios;
- b. Divulgar a arma submarina e apoiar ações de esclarecimento da missão dos submarinos, em sintonia com a política e objetivos da Marinha;
- c. Contribuir para a preservação e proteção da herança histórica dos submarinos, de forma autónoma, em ações coordenadas com a Marinha, em colaboração com entidades públicas ou privadas;
- d. Promover e desenvolver relações entre esta Associação e associações congéneres de outras nacionalidades;
- e. Manter um contacto permanente com os associados;
- f. Contribuir para o bem-estar dos antigos submarinistas e das suas famílias.

....]



Colaboração na musealização do *Barracuda*

Igualmente importante para a **AsubPOR** é contribuir também para a promoção e criação das condições necessárias tendentes à preservação e musealização do património afim aos submarinos, homenageando deste modo, as gerações passadas e conferindo relevo às gerações atuais e futuras de submarinistas.

A **AsubPOR** surge assim da vontade de reviver, fora da Marinha, o espírito e o ambiente da “*Vida Submarinista*”, essencialmente em termos recreativos e humanos, não descurando a experiência de anos de imersão patente nesse acervo de capacidades da massa humana submarinista.

Podem ser sócios todos os militares na situação do ativo, reserva ou reforma, que prestem ou tenham prestado serviço nos submarinos e/ou nos submersíveis nacionais.

Tal como decorre do objeto estatutário, a sua atividade é de natureza recreativa e humanitária, sem deixar de parte a possibilidade de poder participar na preservação histórica dos Submarinos e do seu acervo, como é o caso da musealização do *Barracuda* em estreita colaboração com a Marinha.

A existência de uma Associação como a **AsubPOR** e a sua integração na comunidade local, tem um significado cultural e social relevante pelo empenho e disponibilidade dos seus sócios, quer na divulgação histórica e operacional da arma submarina, quer junto das coletividades locais, constituindo-se como um elemento de contacto com a população local para eventuais ações de divulgação cultural, não só do âmbito da vida submarina, mas também de outras valências culturais ligadas às Forças Armadas. Poderá oferecer assim um contributo único no âmbito da cultura naval relativa aos submarinos da classe *Daphnée*, à qual o *Barracuda*, agora musealizado pertence, na medida em que será o repositório, mais um, do conhecimento daquele tipo de navios.



Colaboração da **AsubPOR**



CONVÍVIOS E ENCONTROS



CURSO “HERMENEGILDO CAPELO” 60º ANIVERSÁRIO

Realizou-se no passado dia 26 de outubro, na Messe da Cascais, o almoço comemorativo dos 60 anos do Curso “Hermenegildo Capelo”.

O encontro, que contou com a presença de 32 convivas, decorreu em ambiente de amizade e espírito de sã camaradagem.

Aos sobreviventes de Mansoa com a Escola Naval no coração, a homenagem. A celebração formal decorreu no dia 3 de outubro a preceito pois, palavras ditas e parabéns cantado, souu a ordem: “PEÇAS BOMBORBO FOGO...”, o bom bordo para todos desejado, com bolo e espumante!



10ª INCORPORAÇÃO DE 1994 30º ANIVERSÁRIO

Realizou-se no passado dia 26 de outubro na Quinta dos Avós, em Vila Franca de Xira, o almoço comemorativo do 30º aniversário da 10ª incorporação de 1994. O convívio decorreu em ambiente de muita animação, companheirismo e amizade, evidenciando o reencontro e reforço dos sólidos laços de amizade e o reconhecimento do orgulho pelo ingresso na Marinha de Guerra Portuguesa.

O programa constou de uma visita às instalações do antigo Grupo N°1 de Escolas da Armada em Vila Franca de Xira, que contou com a presença do Presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, Dr. Fernando Paulo Ferreira, que se quis associar à iniciativa. Apesar do estado avançado de degradação das instalações, agora entregues à edilidade de Vila Franca de Xira, as memórias foram intensas dos tempos passados nesta grande Casa. Ficou assim estampado no rosto dos presentes o sentimento de orgulho e pertença à “Briosa” e a promessa de novo encontro na zona de Castelo de Vide.



JANTAR DE NATAL DOS PILÕES NAVAIS

No passado dia 6 de dezembro, teve lugar, na sede do Clube Militar Naval, o tradicional jantar de Natal do Núcleo dos Pilões Navais.

Presidido pelo atual Presidente do Núcleo, COM FZ Rogério Martins de Brito, o evento reuniu dezoito convivas entre oficiais, sargentos, praças e militarizados da Marinha que frequentaram o Instituto dos Pupilos do Exército, sendo de registar a presença de dois antigos presidentes do Núcleo, CALM AN REF Augusto Silva e Pinho e CALM ECN REF Victor Gonçalves de Brito.

Para além da apresentação formal de um novo membro, CAD AN Alexandre Santos Silva, a ocasião foi aproveitada para a nomeação da nova Comissão Executiva do Núcleo, constituída pelo 2TEN Francisco Hipólito Lopes e pela GMAR Mariana Moreira Baptista.

R E V I S T A  D A
A R M A D A



A Revista da Armada está disponível *online* desde a primeira edição (julho 1971) em <https://www.marinha.pt/pt/servicos/Paginas/revista-armada.aspx>



Caso queira ser *assinante* da Revista da Armada, envie-nos um *email* para ra.secretaria@marinha.pt ou contacte-nos através do Telef. +351 211 593 251 para mais informações.



QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Nº 2

N joga 7♠, recebendo a saída à D♥. Analise atentamente as 2 mãos e decida como deve jogar para cumprir o contrato.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA Nº 2

Começamos por contar as vazas ganhanças. Conseguimos então contar 5 vazas a trunfo (desde que estes não estejam 5-0 nos adversários), 2 a Copas, 1 a Ouros e 4 a Paus, ou seja, 12 vazas. Falta-nos portanto perceber como poderemos conseguir a vaza que falta. A primeira tentativa é fazer a passagem ao K♦ que, se resultar, garante as 13 vazas. Mas isso é extremamente perigoso, estaremos a jogar um grande chelém a 50%. Haverá outra linha de jogo que melhore as nossas probabilidades? Vamos então ganhar a primeira vaza com A♥ e jogar duas vezes trunfo para AD do morto, deixando lá ficar o V que vai ser fundamental para cumprir o contrato. A má notícia é que a segunda vaza de trunfo E balda um Pau e portanto N fica a saber que O tem o 10 de trunfo à quarta. De seguida N joga três vezes Paus, D para o A e Ouro cortado (ficando com os mesmos dois trunfos que um Ouro do morto e apura a 13ª vaza; caso E jogue o V♥, corta com o V de trunfo. A 3 cartas do fim, N sabe que O tem 2 trunfos e uma carta vermelha e joga então o V♠ do morto; se O cortar, N recorta, tira o último trunfo de O e apresenta o 9♥ que está apurado; se O baldar a carta vermelha que tem, N balda o 9♥ e de seguida joga um Ouro, podendo na mesma situação em relação aos trunfos.

NORTE (N)			
♠	♥	♦	♣
R	A	D	A
9	R		R
8	10		3
6	9		
5			

SUL (S)			
♠	♥	♦	♣
A	2	A	D
D		V	V
V		9	10
		8	7
			2

Nascimento Coelho
Ex-CTEN AN

SOPAS DE LETRAS

Nº 19

- ⚓ ROSÁRIO
- ⚓ SABRE
- ⚓ SAPATA
- ⚓ TAIFA
- ⚓ TALHA
- ⚓ TAXÍMETRO
- ⚓ TELEMETRIA
- ⚓ SAFAR
- ⚓ RUMO
- ⚓ SACO
- ⚓ TABURNO
- ⚓ TALIM
- ⚓ TAPA
- ⚓ TEIMÃO
- ⚓ SALMOURA
- ⚓ SALEIRA

S	A	P	A	T	A	E	T	R	O	T	A	P	A
A	R	A	B	C	T	E	I	M	A	O	T	U	I
L	I	E	A	T	A	B	U	R	N	O	M	U	R
M	E	I	T	A	I	F	A	U	R	C	S	T	T
O	L	O	A	E	I	O	A	H	L	A	T	A	E
U	A	S	V	A	I	E	R	B	A	S	I	L	M
R	S	A	I	S	A	M	A	N	H	A	S	I	E
A	U	F	T	T	B	A	N	A	V	I	O	M	L
T	S	A	U	O	I	R	Á	S	O	R	A	S	E
A	E	R	A	S	O	R	T	E	M	I	X	A	T

Dias Matias
SCH CM

SUDOKU

Nº 112

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

FÁCIL

DIFÍCIL

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

FÁCIL

DIFÍCIL

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



NOTÍCIAS PESSOAIS

RESERVA

CMG M Fernando Vasco Duarte da Conceição • CMG M João Paulo Delgado Codinha • CMG M Paulo Miguel da Silva Brandão Correia • CMG AN Paulo Manuel Anacleto do Carmo • CMG M Fernando Manuel Oliveira Té Cavaleiro Ângelo • CMG AN Vítor Manuel Lopes Guerreiro • CFR SEL Manuel Maria Rebocho Paulo • 1TEN TS-RADIO José Martinho Garcia Pires • SMOR FZ Helder Jorge Pereira dos Santos • SMOR L José Luís Costa Soares • SMOR R Jorge Ricardo Gomes Monteiro • SMOR CM João Silveira Mendes Teixeira • SMOR CM António Manuel Carriço Ferrão • SMOR TF Egídio Pereira Ferreira Fernandes Silva • SMOR R António Rui Velez Osório de Valdoleiros • SMOR ETI Carlos Manuel de Jesus da Costa • SMOR TF Pedro Jorge Ferreira Freire • SMOR ETI Nuno José Silva Damiães • SMOR MQ José Carlos Martins Fernandes • SMOR A Joaquim Pedro de Sá • SMOR L Mário Jorge Barrocas dos Santos • SMOR TFD Pedro Jorge Ferreira Freire • SMOR C Sérgio dos Anjos Charrua David • SMOR ETI Paulo Alexandre da Silva Varela • SMOR L Paulo Jorge Melo dos Santos • SMOR ETI Helder Paulo Caim Carlota • SMOR ETI Paulo Alexandre Pires Barra Riachos • SMOR FZ Carlos Alberto dos Santos • SMOR R Orlando Manuel da Silva Mendes • SCH MQ José Alberto dos Santos Barra • SCH ETS Andreino Emanuel Alegria Rodrigues • SCH ETS António Manuel Martins Vieira • SCH L Paulo Jorge Fernandes dos Santos • SCH U João

Carlos Gardete dos Reis Romeiro • SCH C Carlos Jorge Pimenta Todo Bom • SCH ETA Luís Manuel Fernandes Guerreiro • SCH MQ António João Ramalho Marques Gil • SCH C João Fernando Batista Domingos.

FALECIDOS

31060 CMG M REF Carlos de Almada Contreiras • 126765 CFR FZ Adelino Carlos Mendes da Silva • 127864 CFR CAP REF Sérgio Augusto Gonçalves Pereira • 373254 1TEN OTT REF António da Conceição Guerreiro • 688561 1TEN OT REF Américo Teodoro Maçarico Moreira Remédio • 548859 1TEN OT REF António Lopes • 150771 SMOR CM REF Uriel Jorge de Matos • 312579 SCH T REF Vítor Manuel Pinheiro Luiz • 271751 SAJ CM REF Daniel da Piedade Chermout Bandeira • 221449 SAJ A REF António da Cruz Godinho • 605759 CE REF Manuel dos Santos Medeiros • 227449 SAJ CM REF Manuel Jerónimo da Silva • 104170 1SAR FZ REF Manuel Gomes Rodrigues • 438556 CAB FZ REF Ernesto Manuel Alves • 190780 CAB L REF Mariano Correia Pereira da Silva • 119770 CAB TFD REF Mário Jorge do Vale Melo • 419798 CAB AP REF Helder Jorge dos Santos Rocha • 183680 CAB M REF João Manuel David Carraça • 263881 CAB CM REF Manuel António Augusto Fernandes • 1126062 1MAR FZ DFA REF José Ataíde Quinta Figueiredo • 221069 2MAR DFA E REF José Manuel Pires Antunes.



Rua Leopoldo de Almeida, N.º 8A - 1.º andar • 1760-138 Lisboa • PORTUGAL
 Tel.: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 96926379 | (+351) 96926387 | (+351) 96926388
 E-mail: geral@lissa.pt • www.lissa-lisa.com

“UM OLHAR SOBRE A SAÚDE NAVAL”



DESAFIO ARTÍSTICO
ARTES PLÁSTICAS

| MENÇÃO HONROSA

Trabalho elaborado em ponto cruz alusivo aos 25 anos de existência do Centro de Medicina Naval.

Autor:
ASS. TEC. Administrativa Fernanda Ramos

MARINHA PORTUGUESA EM SELOS (XII)

Academia de Marinha – 50 Anos, 2019



Inteiro postal e
carimbo
comemorativo
Autor: Carla Caraça
Ramos

Coleção CTT
Correios de
Portugal
Imagens cedidas
por CTT Correios de
Portugal

A Academia de Marinha, criada a 27 de dezembro de 1978, promove e divulga a história, as letras, as artes, as ciências e tudo o mais que diga respeito ao mar e às atividades marítimas.

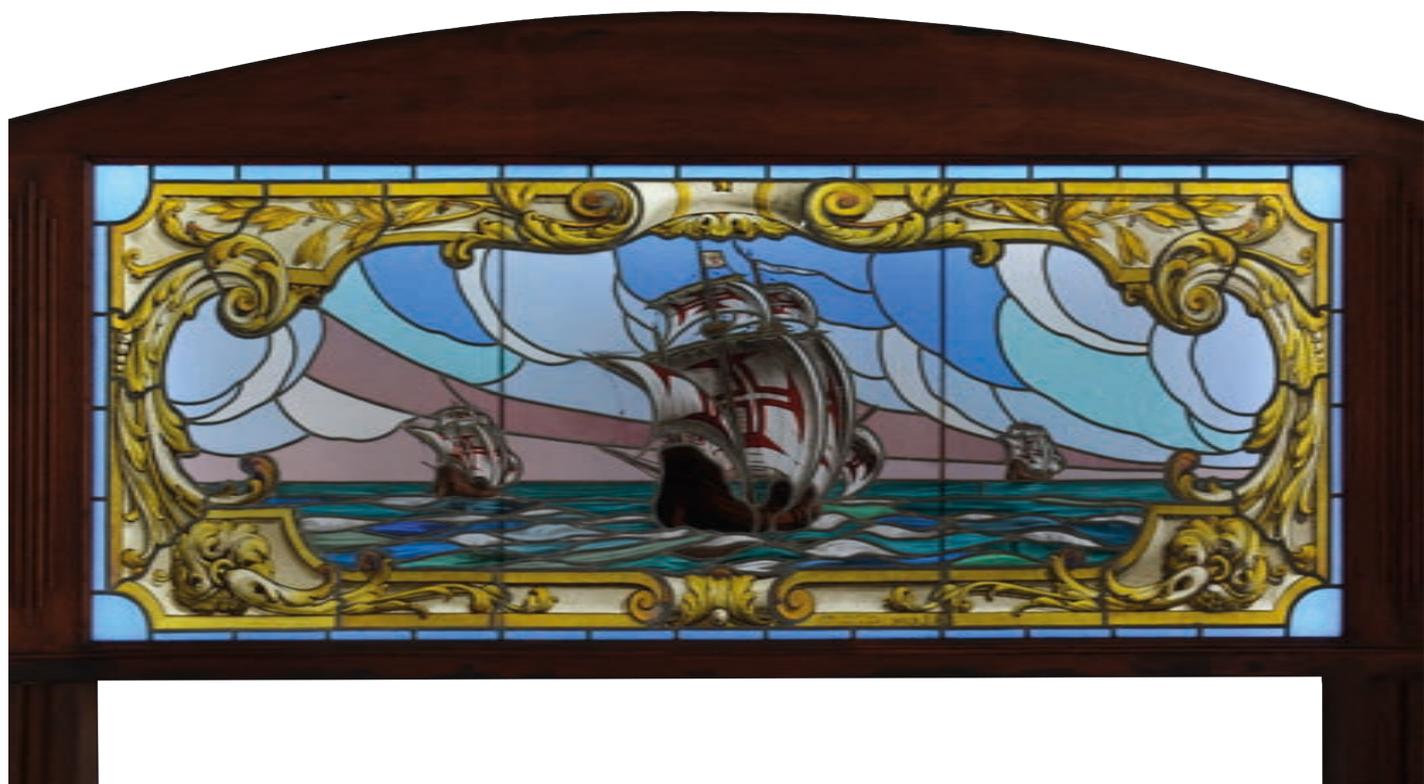


Foto SCH CM Dias Matias

CTEN MN S. Henriques