

Nº 581 • ANO LII
FEVEREIRO 2023 • MENSAL • € 1,50

Revista da **ARMADA**

NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA

MID-LIFE UPGRADE

NRP VIANA DO CASTELO
INTEGRAÇÃO NA FORÇA
DE GUERRA DE MINAS

FAROL DO CABO
DA ROCA
250 ANOS

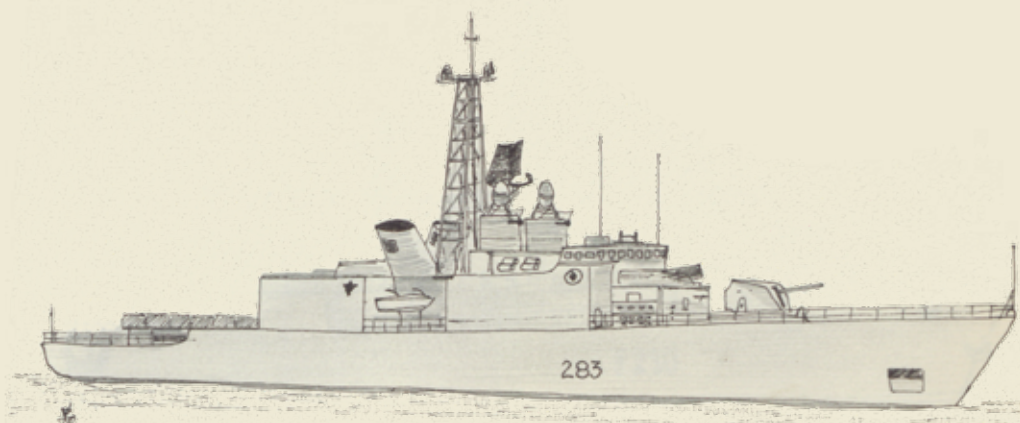
CONSELHO DO ALMIRANTADO
BICENTENÁRIO DA EXTINÇÃO

Quarta de Vigia

Livros de Honra

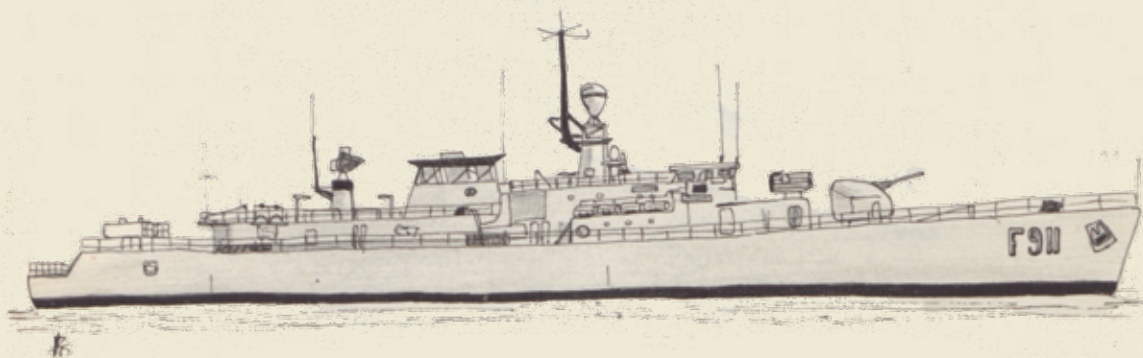
Continuação da reprodução de desenhos do “Livro de Honra” (LH) do NRP *Hermenegildo Capelo*, referente a navios que, conjuntamente com a F481, integraram a *Standing Naval Force Atlantic* (SNFL) 1987.

HMCS *ALGONQUIN*



C. A. Nadeau Cdr.

BNS *WESTDIEP*



Daniel De Ruyter
Capitão de Fragata.

Autor dos desenhos – então 1TEN EMQ Garcia Belo.

Motivo – visita a bordo, dos Comandantes das Fragatas HMCS *Algonquin* (D283, 1973-2023) e BNS *Westdiep* (F911, 1978-2007).

SUMÁRIO

02	Quarto de Vigia
06	Desenho alusivo aos Faróis
08	O Processo de Inovação na Marinha
12	Iniciativa Mar aberto 22.2 Força Nacional Destacada (Incluindo o NRP <i>D. CARLOS I</i>)
14	Operação Corymbe 2022. Fuzileiros no Golfo da Guiné
17	Perspetivas (1)
22	Modernização de Meia-vida do NRP <i>D. Francisco de Almeida</i>
25	Missão de verificação das Nações Unidas. Colômbia
26	Entregas de Comando / Tomadas de Posse
28	Guerra no Pacífico
29	Academia de Marinha
31	Foi assim... (4)
32	Saúde para Todos (102)
33	Quarto de Folga / 30º Aniversário da Esquadrilha de Helicópteros
34	Notícias Pessoais / Convívios
35	Concurso de Fotografia
CC	Naus de Pedra em Lisboa



**Revista da
ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 581 / Ano LII
Fevereiro 2023

Revista registada na ERC
Registo nº 127719
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG M Fernando Manuel Carrondo Dias

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SCH CM Paulo Jorge Dias Matias

Administração, Redação e Edição
Revista da Armada- Edifício das Instalações
Centrais da Marinha- Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa- Portugal
Telef: 21 159 32 54
(Chamada para a rede fixa nacional)

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

E-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt
ra.sec@marinha.pt
Paginação eletrónica e produção
What Colour Is This?
wcit.pt
info@wcit.pt
Tl: +351219267950
(Chamada para a rede fixa nacional)
Tiragem média mensal:
3700 exemplares

FAROL DO CABO DA ROCA 250 ANOS

04



10 NRP VIANA DO CASTELO INTEGRAÇÃO NA FORÇA DE GUERRA DE MINAS



BICENTENÁRIO DA EXTINÇÃO DO CONSELHO DO ALMIRANTADO

19



Capa

NRP *D. Francisco de Almeida* no estaleiro
DAMEN Shiprepair Vlissingen.
Foto NRP *D. Francisco de Almeida*

FAROL DO CABO DA ROCA

250 ANOS



No passado dia 28 de dezembro de 2022 comemorou-se os 250 anos do Farol mais antigo no ativo de Portugal, localizado na Ponta mais a Oeste do Continente Europeu, o Farol do Cabo da Roca. A cerimónia decorreu nas instalações do Farol, onde foi descerrada uma placa alusiva à efeméride.

O evento foi presidido pelo Presidente da República e Comandante Supremo das Forças Armadas, Professor Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, na presença do Chefe do Estado-maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA/AMN), ALM Gouveia e Melo. Estiveram também presentes o Secretário de Estado da Defesa Nacional, Prof. Dr. Marco Capitão Ferreira, o presidente da Câmara Municipal de Sintra, Dr. Basílio Horta, o Subdiretor-geral da Autoridade Marítima e 2º Comandante da Polícia Marítima, CALM Noronha Bragança, o Diretor de Faróis, CMG Miranda de Castro, entre outras entidades civis e militares locais.

O ALM Gouveia e Melo iniciou as suas palavras agradecendo a presença das entidades e de todos os que vieram celebrar os 250 anos do Farol, com especial ênfase para a de SEXA o Presidente da República, "neste evento de grande simbologia". Depois de referir que a localização do farol era parte integrante da paisagem do Parque Natural de Sintra, mencionou a importância dos faróis, nomeadamente na segurança da navegação, bem como no âmbito patrimonial, cultural e social.

Dirigindo-se ao Presidente da República, afirmou que, para "concretizar um renovado desígnio marítimo, será necessária ambição, ousadia e uma vontade férrea de garantir as condições de um Portugal Euro-Atlântico, capaz de maximizar o enorme potencial geoeconómico e geoestratégico da sua posição, dos seus vastos espaços marítimos, da sua história, cultura e ligações além-mar."

"Não há Faróis sem faroleiros", continuou. Enalteceu o trabalho de todos os homens e mulheres que garantiram e continuam a

garantir o funcionamento, prontidão e manutenção dos faróis portugueses, referindo que se encontra em análise, pelo seu Estado-Maior, a carreira do pessoal militarizado. Finalizou a sua alocução, indicando que a AMN conta com o apoio das Autarquias onde se inserem, referindo o protocolo estabelecido com a Parques de Sintra-Monte da Lua, S.A., com o desígnio de que "tudo faremos para manter a utilidade funcional e a dignidade patrimonial dos faróis [...]" materializando "uma Marinha de duplo uso - que suporta com recursos materiais e humanos a Autoridade Marítima Nacional".

O Presidente da República destacou, nas suas palavras, a vocação de Portugal para o mar, agradeceu o convite efetuado pelo ALM Gouveia e Melo, bem como aos faroleiros e às suas famílias, e referiu o seu prazer estar a "... assinalar 250 anos de história, mais de 700 anos de história da Marinha e quase 900 anos da História de Portugal". O discurso completo encontra-se na página seguinte.

Os discursos foram seguidos pelo descerramento, pelo Presidente da República e pelo almirante CEMA/AMN, duma placa alusiva à efeméride, após o que foi efetuada uma visita ao interior do Farol, para uma explicação das duas novas salas museológicas (contam toda a história deste farol e um pouco da evolução de todos os faróis). Ocasão ainda para a assinatura do Livro de Honra do Farol pelo Presidente da República e para um brinde com um "Colares de honra".

De salientar o elevado esforço de todos os faroleiros que prestaram serviço no Farol do Cabo da Roca, e em especial aos faroleiros da atual guarnição, por manterem este património digno e pronto desde a data de entrada em funcionamento. A todos, muitos parabéns pela comemoração dos 250 anos do Farol do Cabo da Roca.





DISCURSO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

É uma enorme honra como Presidente da República e Comandante Supremo das Forças Armadas estar aqui, hoje, presente na cerimónia de celebração de 250 anos do Farol do Cabo da Roca, situado no ponto mais ocidental da Europa continental, junto ao mar.

Este mesmo mar, disse V. Exa e muito bem senhor almirante, onde são desenvolvidas tantas atividades económicas, de lazer, onde operadores marítimos e cidadãos se sentem em segurança, mas sobretudo que é o nosso destino, é a nossa vocação. Uma vocação de séculos e uma vocação que nos diferencia de tantos outros povos europeus. Esses povos são predominantemente continentais. Nós somos predominantemente marítimos. Assim, atravessámos os oceanos. Assim, contactámos os continentes.

Assim, constituímos, durante séculos, hoje, e constituiremos para sempre plataforma entre esses oceanos, esses continentes, as culturas e as civilizações mais diversificadas. É a nossa riqueza, é a nossa diferenciação. E é bom ouvir da parte de V. Exa., senhor almirante, a reafirmação daquilo que é a história da nossa Marinha. Intimamente ligada à afirmação da Autoridade Marítima Nacional, que é a história de uma dedicação à Pátria, que é uma dedicação àquilo que é uma vocação nossa. Somos assim, seremos assim. Faz parte da nossa identidade. E no dia em que deixarmos de o ser, deixaremos de constituir aquela diferença que nos torna mais do que europeus, universais.

Um português, só é português quando é universal. Senão não é plenamente português.

Pois, aqui, estamos perante o que significa segurança proporcionada pelas 1722 ajudas à navegação espalhadas pelo continente e ilhas, de que os faróis fazem parte, sendo pioneiros. Não há segurança marítima sem faróis.

Quando, há 250 anos, o farol do Cabo da Roca entrou em funcionamento, muito rudimentar, a sua luz confundia-se com as luzes da terra, e por isso mesmo foi muito criticado por marinheiros.

Foi a devoção daqueles que nele serviram, a visão da sua importância e das sucessivas atualizações, que fizeram com que as críticas se desvanecessem ao longo do tempo. Foi um dos primeiros a ser eletrificado, acendendo a sua luz, como farol elétrico em 1897, a receber uma instalação produtora de gás acetileno, em 1917, a receber a instalação de um radiofarol, em 1937, e a ser automatizado, em 1990.

Mas a sua relevância não ficou refém da sua face voltada ao mar. Nós estamos ligados ao mar, mas não esquecemos a terra e por isso não vale a pena regressar às polémicas que marcaram séculos anteriores entre os defensores de Portugal-terra e de Portugal-mar. Portugal é mar, mas cuida da terra.

E por isso aqui estamos, senhor Presidente da Câmara, aqui estamos na área da jurisdição do município a que preside e a verificar aquilo que é a abertura desta realidade à cultura, ao turismo, à museologia, àquilo que representa uma visão enquadrada do desenvolvimento económico, social e cultural português. Conta V. Exa. com a importância deste monumento, cujos 250 anos estamos a assinalar. Mas, conta esse monumento e conta a Autoridade Marítima Nacional e conta a Marinha Portuguesa com o contributo do que é mais do que uma Autarquia, é uma visão recriada do poder local.

E, assim, se combate a ideia de isolamento, a que tradicionalmente estavam votados os Faróis, ao permitir o acesso de civis a estes locais históricos, os faróis, e em particular, o Farol do Cabo da Roca, provam que têm vida própria, ganharam vida própria, que têm futuro, que são monumentos vivos de Portugal.

Este Farol é um monumento vivo de Portugal!

E, assim, deve ser celebrado! Mas não há monumento, disse V. Exa., senhor almirante, e muitíssimo bem, sem mulheres e homens de carne e osso que ao longo de 250 anos deram vida a este Farol. E que hoje, trabalham, nos 53 faróis, permitindo que as gentes do mar cruzem as nossas águas de uma forma segura.

E por isso a minha última palavra vai para fareiros e suas famílias. Talvez possa personificar em alguém que deu, e dá, muito da sua vida a este Farol, chama-se Joaquim Migueis. Aqui esteve muito mais novo e gostou tanto, tanto, tanto desta experiência, que aqui regressou. E estamos a falar de décadas de vida, mas isto é a vida dos portugueses, a maneira de ser dos portugueses, e, em particular, dos portugueses ligados ao mar. Amam essa sua vocação!

E por isso na sua pessoa, saúdo todas e todos, e seus familiares, que dão vida a estes monumentos de Portugal. Não é só mantê-los operacionais, é dar vida como testemunho da nossa vocação histórica.

Para todos, em nome de todos os portugueses, muito obrigado.

Bem-haja senhor almirante por ter convidado o Presidente da República Portuguesa e Comandante Supremo das Forças Armadas para esta cerimónia.

Parece pequena, mas é enorme! A história das Pátrias faz-se de pequenas coisas, que são grandes coisas. Estamos, hoje, num grande momento, porque é assinalar 250 anos de história, mais de 700 anos de história da Marinha e quase 900 anos de história de Portugal.

Bem-hajam!



Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa

Faróis



Faróis distantes,
De luz subitamente tão acesa,
De noite e ausência tão rapidamente volvida,
Na noite, no convés, que consequências aflitas!
(...)

Poesia de Álvaro de Campos
(Fernando Pessoa)

MEMÓRIA DESCRITIVA

O desenho procura materializar a memória do símbolo do Farol, como uma ajuda à memória. A lanterna a óleo e a torre do sino representam a ligação com o passado, contra





da navegação, num imaginário entre o passado e o presente.
pondo com as modernas luminárias e as “roncas” (dispositivos de aviso sonoro).

Vasco Ferreira

Vasco Ferreira
2023

O PROCESSO DE INOVAÇÃO NA MARINHA

I – EXPERIMENTAÇÃO, O FATOR X ENTRE A CONCEPTUALIZAÇÃO E A IMPLEMENTAÇÃO

DESÍGNIO

Inovação é um dos estribilhos mais usados na sociedade atual, tal o consenso sobre a sua importância para o sucesso e a sobrevivência das organizações num mundo em permanente e acelerada mudança. Isto é particularmente flagrante no universo empresarial ligado às novas tecnologias, onde quem não consegue manter-se na crista da onda rapidamente caminha em direção à obsolescência ou à irrelevância, mas aplica-se também às organizações estatais, que precisam de inovar de forma a darem resposta às crescentes exigências dos cidadãos que servem, numa conjuntura onde assume cada vez maior relevo a eficiência no uso dos recursos e a rapidez na resposta.

No campo do desenvolvimento social e económico, as instâncias estatais têm vindo a assumir a importância crescente da inovação no âmbito da Quarta Revolução Industrial e na resposta aos novos desafios mundiais, considerando que Portugal tem vindo a desenvolver e a implementar uma abordagem consistente e estruturada de investimento na inovação².

No setor específico da Defesa, onde existe necessidade de nos mantermos à frente dos potenciais adversários e a par dos aliados e parceiros, a exigência de processos de Inovação é por demais evidente.

CONCEITOS

Reconhecendo que não existe uma definição de Inovação que seja completamente consensual entre investigadores e estudiosos das organizações, há, contudo, vários aspetos que não levantam grande contestação. A maior parte das definições de Inovação considera, no seu âmbito, a mudança de processos ou de produtos. Assim se situa Alice Lam³, definindo inovação organizacional como “a criação ou a implementação de uma ideia ou um comportamento novo para a organização”. Também Fariborz Damanpour⁴ segue nessa linha ao definir inovação como a “adoção de equipamentos, sistemas, doutrinas, programas, processos, produtos ou serviços que são novos para a organização que os adota, quer sejam gerados internamente na organização, quer sejam adquiridos externamente”.

Qualquer uma das definições anteriores é agnóstica relativamente aos objetivos da Inovação, centrando-se sobretudo na mudança e na novidade. Indo um pouco mais além, é importante recorrer à perspectiva de Mehmet Demircioglu⁵, que considera que “o objetivo das inovações é fazer algo melhor”. Esta perspectiva qualitativa da inovação é, no nosso entender, fundamental, ao estabelecer não apenas um critério para que exista inovação, mas também uma ligação com um outro conceito que integra o processo de Inovação e ao qual vamos dedicar grande parte deste artigo – a experimentação.

A experimentação é uma atividade que visa ensaiar, provar, testar ou verificar, por meio de experiência, algo que seja empiricamente mensurável ou apreciável. Esse algo a sujeitar a teste ou ensaio será, pois, o elemento de inovação que se pretende desenvolver e/ou implementar numa organização, numa perspectiva da sua melhoria, seja ao nível genético (e.g. equipamentos, sistemas, meios), seja estrutural (e.g. processos, doutrina organizacional, redes), seja operacional (e.g. conceitos de operações, técnicas, táticas e procedimentos).

A experimentação é, assim, uma componente essencial do processo de Inovação, pois é ela que permite verificar se o conceito que se pretende implementar se trata, verdadeiramente, de Inovação (ao permitir fazer algo melhor) ou se é apenas uma alteração espúria, mudar por mudar, sem benefícios tangíveis para a organização. Inovar, segundo esta perspectiva, que advogamos, não é apenas fazer diferente, é também fazer melhor! Por isso, a aplicação de metodologias rigorosas de desenho da experimentação é fundamental para assegurar que a experiência replica o mais próximo possível o ambiente e as condições de implementação do novo conceito, seja ele tecnológico, técnico-tático, estrutural ou procedimental.

Também a avaliação e análise dos resultados deve ser minuciosa e baseada em métricas de observação que obviem o eventual enviesamento dos resultados por noções preconcebidas. Neste sentido poderemos considerar que a experimentação é uma condição “*sine qua non*” de um processo de Inovação responsável e preocupado não apenas em fazer diferente, mas sobretudo em fazer melhor.

EXPERIMENTAÇÃO NA MARINHA

Na Marinha, a experimentação desenvolveu-se numa configuração mais formal, sobretudo à volta dos exercícios da série REPMUS⁶, os quais se iniciaram em 2010 tendo, inicialmente, apenas a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) como parceira e co-organizadora. Estes exercícios tinham em vista, à data, providenciar experimentação ao projeto “SEACON” para o desenvolvimento conjunto de veículos submarinos autónomos (AUV).

A experimentação conduzida no seio do REPMUS, sendo inicialmente de natureza mais científica e técnica, começou gradualmente a ter um pendor mais operacional, para o que muito contribuiu a entrada como co-organizador do exercício, em 2014, do NATO Center for Maritime Research and Experimentation (CMRE), passando então a ser dada uma maior relevância aos utilizadores finais na avaliação dos resultados. Esta nova vertente, mais operacional, da experimentação, desenvolveu-se ainda mais com a criação, em 2017, da Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados (CEOV), que passou a utilizar a doutrina NATO de desenvolvimento conceptual e experimentação⁷ no

DEFINIÇÕES¹

INOVAÇÃO

1. Acto ou efeito de inovar.
2. Aquilo que constitui algo de novo (ex.: *trata-se de uma inovação técnica brevemente disponível no mercado; o concurso apresenta várias inovações em relação a edições anteriores*). = NOVIDADE
3. Desenvolvimento e uso de novos produtos, métodos ou conceitos (ex.: *ambiente propício à inovação*).

EXPERIMENTAR

1. Verificar por meio de experiência.
2. Ensaiar, provar, tentar.
3. Ver se se pode conseguir.
4. Sentir, ter.
5. Receber, achar, passar por.
6. Adestrar-se, exercitar-se.
7. Ensaiar-se.
8. Provar as próprias forças ou faculdades.

planeamento e na execução das suas atividades de experimentação operacional. Logo no ano seguinte, essas atividades consolidaram-se com a inclusão da *Maritime Unmanned Systems Initiative* da NATO (MUSI) como nova parceira e co-organizadora do exercício.

Posteriormente, em 2019⁸, a criação do Centro de Experimentação Operacional da Marinha (CEOM) veio providenciar uma infraestrutura apropriada para a condução de atividades de experimentação operacional ao longo do ano, virada sobretudo para o teste de sistemas marítimos não tripulados em ambiente multi-domínio. Estas características fizeram com que este Centro se estabelecesse, com naturalidade e em definitivo, como a base do exercício REPMUS.

Os desenvolvimentos ocorridos na Marinha Portuguesa, no campo da experimentação operacional (OPEX), com sistemas não tripulados, foram reconhecidos internacionalmente e despertaram a atenção do Comando Marítimo Aliado (MARCOM) que, com o entendimento de que a OPEX funciona como um acelerador para o desenvolvimento de novas capacidades, decidiu criar um novo exercício de experimentação de sistemas marítimos não tripulados em parceria com a Marinha Portuguesa e sequencial ao REPMUS. Este exercício, designado Dynamic Messenger (DYMS), visa complementar o REPMUS através da integração dos sistemas não tripulados com maior maturidade em grupos-tarefa da NATO, para promover a interoperabilidade e a standardização, máxime no âmbito da doutrina e dos procedimentos operacionais.

RECONHECIMENTO NACIONAL E INTERNACIONAL

Mas o reconhecimento internacional dos esforços da Marinha e da relevância da OPEX para a edificação de novas capacidades, baseadas em tecnologias emergentes e disruptivas (EDT), não se ficou por aqui. Em abril de 2022, quando a NATO decidiu lançar a iniciativa *Defense Innovation Accelerator for North Atlantic* (DIANA) para incrementar a ligação às pequenas indústrias da área da Defesa, desafiando-as a responder com soluções tecnológicas a problemas operacionais, considerou desde o primeiro momento o CEOM para ser um dos centros de testes deste importante projeto.

Ao nível da União Europeia, também tem sido reconhecido o mérito do trabalho da Marinha à volta da experimentação operacional no domínio marítimo. Desde logo a *European Defense Agency* (EDA), agência que vem demonstrando interesse em integrar o grupo de parceiros para a organização do exercício REPMUS; perspetivando a sua participação já na edição de 2023, convidou o CEOM a assumir a presidência da rede de centros de testes marítimos que tutela, a *Maritime Test Center Network of Excellence*.

Também a agência FRONTEX escolheu o CEOM para a realização dos testes do seu novo projeto para o desenvolvimento de um conceito operacional para o controlo de fronteiras com *drones* multidomínio, com os primeiros testes a acontecerem já em 2023.

Em termos de reconhecimento nacional do trabalho da Marinha neste âmbito, e do valor da experimentação no desenvolvimento tecnológico e económico, sobretudo no campo da economia azul cujo crescimento tão importante é para o nosso País, é de referir a criação, em 2022, nas áreas contíguas ao CEOM, e sob monitorização deste centro, da primeira Zona Livre Tecnológica (ZLT) nacional, a ZLT “Infante D. Henrique”⁹, cuja gestão foi atribuída à Marinha.

As ZLTs são zonas onde, em parceria e colaboração com as agências regulatórias (e.g. a Autoridade Aeronáutica Nacional – AAN – ou a Autoridade Nacional de Comunicações – ANACOM), é possível testar novas tecnologias de forma segura, incluindo aquelas que vão um pouco para além daquilo que está atualmente previsto na regulamentação nacional. Este trabalho próximo com as agências regulatórias, para além de assegurar o acompanhamento dos testes em condições de segurança, permite também que estas possam perspetivar, com antecedência, os desafios regulatórios trazidos pelas novas tecnologias e preparar-se de antemão para eles, beneficiando assim da experimentação operacional realizada.

Não obstante, não é este o principal objetivo das ZLTs, pois a criação destas áreas especialmente concebidas para a promoção e dinamização de atividades de testes e experimentação de tecnologias, serviços e processos inovadores de base tecnológica, procura sobretudo fomentar a conceção, o desenvolvimento, a implementação e a divulgação de novos produtos e sistemas de maior valor acrescentado e com impacto social e económico. Perspetiva-se ainda que estas áreas possam ter um impacto relevante na atração de talento e de empresas e operadores de âmbito internacional para Portugal, como novos polos de investimento estrangeiro que valorizem a nossa posição Atlântica¹⁰.

Uma vez apresentado o conceito da experimentação operacional no quadro do processo de Inovação, e expostas que foram as principais conquistas e metas na implementação de metodologias de experimentação operacional na Marinha, uma questão fica, contudo, ainda no ar: mas, em concreto, qual é o valor acrescentado que a Experimentação Operacional pode trazer para a organização, considerando os custos associado a estes processos em termos de recursos financeiros, materiais e humanos?

Por limitações de espaço procuraremos então dar resposta a esta pertinente questão num próximo artigo.



Colaboração do CEOM

Notas

¹ In Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2021, <https://dicionario.priberam.org/Inova%C3%A7%C3%A3o> [consultado em 22-01-2023].

² Ver preâmbulo do Decreto-lei n.º 67/2021, de 30 de julho.

³ Lam, A. (2006) *Organizational innovation*. In: Fagerberg J, Mowery DC (eds) *The Oxford handbook of innovation*. Oxford University Press, Oxford.

⁴ Damanpour, F. (1991) *Organizational innovation: a meta-analysis of effects of determinants and moderators*. *Acad Manag J* 34(3):555–590.

⁵ Demircioglu, M. (2016) *Organizational innovation* in Springer International Publishing AG 2016 A. Farazmand (ed.), *Global Encyclopedia of Public Administration, Public Policy, and Governance*, DOI 10.1007/978-3-319-31816-5_3017-1.

⁶ Nas edições iniciais, o exercício designava-se *Rapid Environmental Picture* e depois *Recognized Environmental Picture*, ambas com a sigla REP. Posteriormente, em 2018, com a entrada da *Maritime Unmanned Systems Initiative* como parceira e co-organizadora do exercício, este passou a designar-se *Robotic Experimentation and Prototyping augmented by Maritime Unmanned Systems*, ganhando a sigla REPMUS.

⁷ E.g. NATO ACT CD&E Handbook, V2.10, August 2021, acessível em 23 de janeiro de 2023 em https://www.act.nato.int/application/files/1316/2857/5217/NATO-ACT-CDE-Handbook_A_Concept_Developers_Toolbox.pdf.

⁸ Tendo sido formalizada a sua criação apenas em 2020.

⁹ Criada pela Portaria n.º 189/2022, de 25 de julho, assinada conjuntamente pela Ministra da Defesa Nacional, pela Ministra da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior e pelo Secretário de Estado da Economia.

¹⁰ Preâmbulo do Decreto-lei n.º 67/2021, de 30 de julho.

NRP *VIANA DO CASTELO*

INTEGRAÇÃO NA FORÇA DE GUERRA DE MINAS



O NRP *Viana do Castelo* integrou, durante mais de 60 dias, a Força de Guerra de Minas da NATO para o Mediterrâneo, designada atualmente de TG 441.04. A Força esteve empenhada nas operações *Noble Shield* e *Sea Guardian* (esta em apoio associado).

ENQUADRAMENTO



O grupo tarefa TG 441.04 tem como principal objetivo as operações de guerra de minas no Mar Mediterrâneo e Mar Negro, podendo, paralelamente, contribuir para a promoção da segurança marítima através de operações de busca, patrulha marítima e inativação de engenhos explosivos.

Durante a missão, que decorreu entre os dias 8 de outubro e 21 de dezembro de 2022, o NRP *Viana do Castelo* contou com uma equipa de 12 militares do Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 3 (DMS3), uma equipa médica com valências na área da medicina hiperbárica e subaquática e uma equipa de segurança do pelotão de abordagem do Corpo de Fuzileiros. Portugal, membro fundador da NATO, tem participado regularmente, com meios materiais e humanos, nas forças navais permanentes da Aliança, denominadas *Standing Naval Forces* (SNF¹). Os dois grupos tarefa designados *Standing NATO Mine Countermeasures Group* (SNMCMG) capacitam a organização com forças especializadas em guerra de minas. Destes dois grupos, um opera permanentemente no mar Báltico e mar do Norte (SNMCMG1) e o outro no mar Mediterrâneo e mar Negro (SNMCMG2). O NRP *Viana do Castelo* integrado neste último grupo tarefa.

MISSÃO

Desde 2018 que o contributo de Portugal, no âmbito da guerra de minas, tem sido assegurado através da integração de uma equipa de mergulhadores sapadores num dos navios do SNMCMG1.

No entanto, na sequência da invasão da Ucrânia pela Federação da Rússia, foram ativados os *Graduated Response Plans* da NATO, tendo o SNMCMG2 sido convertido numa estrutura de comando e controlo (C2) diferente, passando a ter a denominação operacional

de TG441.04. Este novo grupo tarefa foi empenhado na operação *Noble Shield*, também esta recém-criada, mantendo a área de operações do antigo SNMCMG2: Mar Mediterrâneo e Mar Negro.

O TG441.04 está também empenhado, em apoio associado, na operação *Sea Guardian*, que tem como objetivo reforçar a consciência situacional marítima, o esforço na luta contra o terrorismo e a capacitação de segurança no Mar Mediterrâneo.

Respondendo a uma solicitação da NATO (as suas necessidades em *NATO Response Forces* para 2022) e no âmbito do esforço contínuo de Portugal em contribuir para a Aliança, foi deliberado pelo Conselho Superior de Defesa Nacional a participação de um navio patrulha oceânico (NPO) com uma equipa de mergulhadores sapadores capacitados em *explosive ordnance disposal* (EOD), na TG441.04. O navio largou da Base Naval de Lisboa (BNL) a 8 de outubro. A partida seguiu-se a uma cerimónia presidida pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional, Prof. Doutor Marco Capitão Ferreira, que contou com a presença do CEMA, ALM Gouveia e Melo, e do Comandante Naval, VALM Chaves Ferreira, entre outras entidades.

INTEGRAÇÃO NA FORÇA

Após largada, iniciou-se o seu trânsito para o Mediterrâneo, tendo o NPO integrado a TG441.04 no dia 14 de outubro, a navegar. Com esta integração, a força passou a ser constituída por um total de oito navios de diversas nacionalidades: Bélgica, Espanha, França, Itália, Países Baixos, Portugal e Turquia (2). A integração só terminou a 14 de dezembro.

Sendo todas as outras unidades navais, à exceção do navio-chefe (navio auxiliar), do tipo caça-minas, a integração na força de um meio – o NRP *Viana do Castelo* – com características diferentes dos restantes, trouxe novas capacidades. Tal facto foi enaltecido, por diversas vezes, pelo CTG 441.04, CMG Yusuf Karagülle (Marinha da Turquia).

- Das mais-valias apontadas, que fizeram com que esta integração de um NPO da Marinha Portuguesa num grupo de Guerra de Minas tenha sido altamente profícua, destacam-se o dispor de: Capacidade de recolher e largar minas;

- Uma equipa médica altamente especializada em medicina hiperbárica e subaquática;

- Uma câmara hiperbárica de dimensões muito superiores às dos restantes navios;

- Uma equipa de segurança apta para realizar abordagens e segurança às unidades navais quando atracadas; e

- Capacidade de mergulho profundo (até 81 metros) por parte dos elementos do DMS3.

ATIVIDADE OPERACIONAL

Durante a integração, foram realizados vários exercícios em conjunto, de forma a consolidar processos e aperfeiçoar as capacidades essenciais ao cumprimento dos objetivos da missão.

Entre as atividades e exercícios atribuídos à TG 441.04, destaca-se a participação no exercício NIIIS 22, organizado pela Marinha da Grécia, cujo objetivo principal foi desenvolver e ampliar as capacidades na deteção, identificação, desativação e extração de minas (de exercício) numa área predefinida.

Apesar do NRP *Viana do Castelo* não estar preparado para, autonomamente, detetar minas, à semelhança dos restantes navios, destaca-se o grande desempenho da equipa do DMS3 que, com o auxílio dos seus veículos autónomos, para além das minas de exercício, detetou uma mina real da Segunda Guerra Mundial, do tipo MK-55, com cerca 500Kg de HBX-1 (equivalente a cerca de 640Kg de TNT), numa área que é, há muito tempo, utilizada pela Marinha Grega para exercícios deste tipo.

Paralelamente, e sem comprometer a operacionalidade e prontidão do navio, foram articulados diversos exercícios internos, por forma a manter os padrões de prontidão da guarnição.

A TG441.04 escalou os seguintes portos, nas datas referidas:

PORTOS	LISBOA BNL	PATRAS (GRÉCIA)	BARI (ITÁLIA)	TARANTO (ITÁLIA)	SOUDA BAY (GRÉCIA)	IZMIR (TURQUIA)	TESSA- LÔNICA (GRÉCIA)	SOUDA BAY (GRÉCIA)	AKSAZ (TURQUIA)	LISBOA BNL
CHEGADA	-	15 OUT	20 OUT	28 OUT	04 NOV	12NOV	18NOV	25NOV	03DEZ	21DEZ
LARGADA	08OUT	18 OUT	23 OUT	31 OUT	08 NOV	14NOV	21NOV	28NOV	06DEZ	12DEZ



Mergulhadores do DMS3 ao largo de Souda Bay (Grécia).



Resgate de migrantes no Mar Jónico.



Mergulhador DMS3.

RESGATE DE MIGRANTES

A atuação do NRP *Viana do Castelo* no Mediterrâneo não se limitou a ações de cariz militar. Ainda antes de integrar a força, no dia 14 de outubro, recebeu o alerta de um veleiro à deriva no Mar Jónico, entre a Itália e a Grécia, com migrantes. O NPO dirigiu-se para o local e fez o acompanhamento contínuo da embarcação, aguardando a chegada de duas lanchas da Guarda Costeira Italiana.

Devido às condições adversas de vento e de mar que então se faziam sentir, apoiou este resgate, servindo de barreira próxima ao vento e ondulação durante o transbordo dos 55 migrantes, entre os quais mulheres e crianças, do veleiro para a lancha da Guarda Costeira.

CONCLUSÕES

O NRP *Viana do Castelo* regressou a Lisboa no dia 21 de dezembro de 2022, após 75 dias de missão, durante os quais navegou 1070 horas e percorreu mais de 8400 milhas náuticas.

A primeira integração, bem-sucedida, de um NPO num grupo tarefa da NATO veio confirmar a versatilidade destes navios, que permite a sua utilização num amplo espectro de missões. Esta capacidade é conferida pela capacidade de adaptação a cada missão atribuída, embarcando pessoal e material específico. Neste caso concreto, conjuntamente com a equipa do DMS3, demonstrou ser uma plataforma capaz de projetar veículos não tripulados para investigar objetos no fundo do mar, contribuindo para a diminuição do risco dos navios e das suas guarnições durante operações de guerra de minas.



Colaboração do **COMANDO DO NRP VIANA DO CASTELO**

Nota

¹ Engloba as SNMG1 e SNMG2, constituídas essencialmente por contratorpedeiros e fragatas, e as SNMCMG1 e SNMCMG2, com navios mais pequenos e mais vocacionada para a guerra de minas.



Canal do Geba.

INICIATIVA MAR ABERTO 22.2

FORÇA NACIONAL DESTACADA (INCLUINDO NRP *D. CARLOS I*)

A Iniciativa Mar Aberto (IMA), no âmbito das Forças Nacionais Destacadas, visa contribuir para a segurança cooperativa da comunidade internacional na costa ocidental africana, para a obtenção de conhecimento situacional marítimo, para o desenvolvimento científico e para a satisfação dos compromissos assumidos por Portugal com os países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), e com a União Europeia (EU), no âmbito do Projeto das Presenças Marítimas Coordenadas.

GOLFO DA GUINÉ

A relevância económica da região do Golfo da Guiné (GdG), que compreende um conjunto significativo de países exportadores de recursos energéticos, aliada à crescente insegurança marítima que se faz sentir na região, confere a esta zona do globo uma elevada importância geoestratégica para a Europa, em geral, e para Portugal, em particular.

A presença militar nacional no apoio à segurança marítima no GdG e nos países da CPLP que lhe estão contíguos, está em consonância com a linha orientadora da política externa portuguesa, segundo a qual Portugal deve ter um papel visível e ativo e deve contribuir para a resposta da comunidade internacional às ameaças à segurança marítima, bem como para o estabelecimento de relações de confiança com as autoridades dos países da região [Diretiva Operacional n.º 070/CEMGFA/22, de 21 de outubro].

Assim, havia que dar continuidade, ainda em 2022, à participação nacional, com meios militares, em ações bilaterais, contribuindo assim para a segurança marítima na região do GdG, através da Iniciativa “Mar Aberto 22.2”.

MISSÃO



O NRP *D. Carlos I* largou da Base Naval de Lisboa, em 17 de novembro de 2022, integrado na Força Nacional Destacada (FND) para a Missão IMA 22.2. Dos países da CPLP, o foco era Cabo Verde e a Guiné-Bissau.

A FND, comandada pelo CMG Nicholson Lavrador (CTU 477.60.01), era constituída pelo NRP *D. Carlos I*, onde haviam embarcado:

- Uma equipa de 2 mergulhadores, oriundos do Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 2;
- Uma equipa de segurança de 5 elementos, oriundos do Batalhão de Fuzileiros N.º 1; e
- Um médico naval.

CABO VERDE

No arquipélago de Cabo Verde o navio executou levantamentos hidrográficos (LH) oceânicos e costeiros no período de 25 de novembro a 8 de dezembro. Os trabalhos iniciaram-se na ilha do Sal, onde o navio realizou o LH na área de aproximação ao porto. A equipa da BH realizou o levantamento da área portuária com o auxílio da embarcação de sondagem *Gaivota*, mais os trabalhos de nivelamento e os levantamentos topográficos.

Os trabalhos prosseguiram na Ilha da Boavista e na Ilha do Maio, enquadrando-se nos mesmos moldes; foi ainda realizado um LH na proximidade do banco João Valente.

No trânsito até à ilha de São Vicente, o navio registou, corrigiu e confirmou a informação existente relativa às ajudas à navegação costeiras nas ilhas do Sal, Maio, Boavista, Santiago, São Nicolau, Santa Luzia e São Vicente.

Na ilha de São Vicente, foram prestados cumprimentos protocolares ao Comandante da 1ª Região Militar, Capitão-de-navio Alberto Teixeira.

O navio efetuou reabastecimento de combustível e embarcou material de guerra dos elementos pertencentes ao CCF, que participaram na missão CORYMBE, a bordo do navio Francês *Tonnerre*.

Na Ilha de Santiago, o navio participou em atividades de cooperação bilateral, no âmbito da formação de fuzileiros e do

apoio humanitário. Com o navio atracado no Porto da Praia, foram prestados cumprimentos protocolares ao Comandante da Guarda Nacional de Cabo Verde, COR Casimiro Tavares, ao Diretor Nacional da Defesa do Governo de Cabo Verde, TCOR Domingos Correia, e ao Embaixador Português na Cidade da Praia, Dr. António Moniz, o qual foi recebido a bordo.

Com a presença a bordo do Embaixador de Portugal, procedeu-se ao desembarque de cerca de 24 toneladas (t) de material doado pelo Ministério da Agricultura (6 t de leite em pó) e pela Biblioteca Nacional (18 t de livros).

Em Santiago foi ainda possível participar e cumprir o programa previsto no encontro Presenças Marítimas Coordenadas, sob a égide da EU. Ainda nesse âmbito, o CTU 477.60.01 e o Comandante do NRP *D. Carlos I* visitaram as instalações do futuro MMCC (*Multinational Maritime Coordination Centre*) de Cabo Verde e o COSMAR (Centro de Operações Marítima), onde foi entregue a última versão das cartas náuticas de Cabo Verde produzidas pelo IH.

O programa foi concluído com a visita a bordo do Representante da União Europeia para a Segurança Marítima, que se fez acompanhar pela Embaixadora junto da EU em Cabo Verde, pelo Embaixador italiano, por outras individualidades das diversas representações, e por elementos das embaixadas de França e Itália. Para além do NRP *D. Carlos I*, participaram neste evento o ITS *Comandante Borsini* e o SPS *Relámpago*.

GUINÉ-BISSAU

Após a conclusão dos trabalhos de cariz científico no Arquipélago de Cabo Verde, o navio efetuou a sondagem de uma *TRACKLINE* até à foz do Rio Geba, onde efetuou a verificação de sondas duvidosas.

Durante o mesmo trânsito, o navio realizou, na base da oportunidade, um PASSEX com um avião de patrulha marítima, tipo *Falcon*, da Marinha Francesa, sediado em Dakar.

No período de 11 a 15 de dezembro o navio efetuou o LH de três áreas dentro do Rio Geba, tendo em simultâneo projetado uma equipa da BH para Bissau, a qual realizou trabalhos de topografia no respetivo porto.

Em 16 de dezembro, no período da manhã, o CTU 477.60.01 apresentou cumprimentos protocolares em terra ao CEMGFA da República de Guiné-Bissau (RGB), GEN Biague Na Tan, ao CEMA da RGB, CALM Hélder Nhanque, e ao Embaixador de Portugal em Bissau, Dr. José Caroço. No período da tarde, ainda com o navio fundeado, foram recebidos o VCEM da RGB, Comodoro Vitorino Tegba, e o Adido de Defesa português em Bissau.

Na manhã de 17 de dezembro foi recebido a bordo o Embaixador de Portugal, que se fez acompanhar pelo Embaixador de Cabo Verde e pelo CEMA da RGB. No final da visita foi entregue a última versão das cartas náuticas do Porto de Bissau e do Canal do Geba, produzidas pelo IH, ao CALM CEMA. Durante a tarde, num evento organizado pela embaixada de Portugal em Bissau, o CTU

477.60.01 fez duas apresentações no Centro Cultural Português, alusivas aos temas *Mar Aberto 2022.2* e ao *Atlantic Center*.

Outras atividades desenvolvidas no porto de Bissau, com o navio atracado:

- A entrega de material humanitário proveniente de duas Organizações Não-Governamentais e de material informático enviado pela Universidade de Coimbra; e
- A participação em atividades de cooperação bilateral, no âmbito da formação de Fuzileiros.

REGRESSO

No trânsito entre Bissau e Lisboa, o navio efetuou um LH de oportunidade, atracando na BNL em 29 de dezembro.

Na memória ficaram as quase 800 horas navegadas, 5.609 milhas náuticas percorridas, 43 dias de missão e os 3 portos visitados.

A IMA 22.2 traduziu, claramente, o empenho de Portugal no fortalecimento das relações de cooperação e confiança entre os países supramencionados, cumprindo um programa de atividades no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa, da diplomacia naval e do apoio à política externa do Estado, nomeadamente em Cabo Verde (Mindelo e Praia) e Guiné-Bissau (Bissau). No período coberto pela Iniciativa foi possível:

- Cumprir com um vasto programa de sondagens hidrográficas no mar de Cabo Verde;
 - Lançar 3 flutuadores derivantes nos trânsitos;
 - Efetuar o LH de parte do rio Geba (Guiné-Bissau), culminando num total de 4.472 milhas náuticas de sondagem hidrográfica, perfazendo uma área coberta de 44.266 Km²;
 - Recolher 30 filtros de microplásticos ao longo de todo o percurso; e
 - Efetuar o transporte logístico de cerca de 24 t de material de Lisboa para os portos praticados.
- A FND termina, assim, a IMA 22.2 com o sentimento de missão e dever cumprido.



Colaboração da FND IMA 22.2



Elementos dos Fuzileiros da GB em formação.

OPERAÇÃO CORYMBE 2022

FUZILEIROS NO GOLFO DA GUINÉ



A Operação Corymbe, levada a cabo pela Marinha Nacional Francesa, destina-se a contribuir para a redução da insegurança marítima no Golfo da Guiné (GdG), ajudando a reforçar as capacidades das Marinhas da região e ao largo da costa da África Ocidental.

MISSÕES CORYMBE

Portugal tem tido um papel visível e ativo, contribuindo para uma resposta da comunidade internacional a ameaças à segurança marítima na costa ocidental africana em geral, e no GdG em particular, através:

- Das Presenças Marítimas Coordenadas, incluídas nas missões Mar Aberto;
- Do empenhamento do NRP *Zaire* em S. Tomé e Príncipe; e
- Do embarque de fuzileiros numa unidade naval francesa com missão atribuída na zona.

A participação de Portugal na Operação Corymbe 22 remonta a 2018 (ver RA n.º 539 e 564). A Operação, com diversas ações de segurança marítima no GdG, contribuindo para o estabelecimento de relações de confiança com as autoridades dos países da região, envolve também os países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) do GdG e da área contígua, em consonância com a linha orientadora do acordo entre Portugal e França.

Em cada missão Corymbe são organizadas reuniões de coordenação a bordo, com as autoridades dos diversos países da região do GdG, no sentido de potenciar o aumento da segurança marítima, através da cooperação, planeando e conduzindo

operações combinadas, com o objetivo de capacitar e desenvolver o treino das Marinhas dos países africanos participantes no acordo.

MISSÃO 2022

Nesta missão participou uma Força Nacional Destacada (FND) constituída por cinco Fuzileiros da Marinha Portuguesa, provenientes do Batalhão de Fuzileiros n.º 2, que integraram um pelotão de 24 militares dos *Fusiliers Marins*, da Marinha Nacional Francesa, a bordo do navio porta-helicópteros de assalto anfíbio



Treino de técnicas de algemagem.

FS¹ *Tonnerre*, no período compreendido entre 6 de outubro² e 5 de dezembro de 2022³.

Em consonância com o objetivo geral da missão dos militares portugueses, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- Fortalecer as relações diplomáticas entre Portugal e França, participando em ações de parceria militar, no apoio aos parceiros africanos e desenvolvendo operações conjuntas em zonas sensíveis na região do GdG;
- Colaborar e adquirir conhecimento sobre a interdição marítima no GdG; e
- Participar em ações de treino bilateral e multilateral, entre Portugal e França, aferindo Técnicas, Táticas e Procedimentos (TTP), nas áreas específicas de *ship-protection* e operações anfíbias.

Como área de operações, estabeleceu-se o espaço marítimo entre o Senegal e o Gabão, sendo que no decorrer da operação foram visitados os seguintes países: Senegal, Costa do Marfim, Nigéria, Gabão e Cabo Verde.

Segue-se um relato das diversas atividades de cariz operacional e das ações de treino desenvolvidas juntamente com o destacamento de *Fusiliers Marins* e com a restante guarnição do *Tonnerre*, no decurso das escalas nos países visitados.

DAKAR E ABDIJAN

Na chegada à costa do Senegal, foi realizada uma demonstração de operações de abordagem contando com a participação de Marinhas parceiras, designadamente, de Marrocos e Senegal com o propósito de treinar diversas táticas, técnicas e procedimentos (TTP) e fomentar a troca de experiências entre equipas de abordagem das Marinhas envolvidas.

Após a largada do porto de Dakar, retomaram-se as atividades de treino a bordo:

- Técnica de tiro;
- TTP de *Close Quarter Battle* (CQB); e
- Técnicas de algemagem.

A 27 de outubro decorreu um exercício numa unidade militar do Exército, em Abidjan, tendo como objetivo, o treino de tiro de combate e o treino físico militar.

Ainda em Abidjan, o navio recebeu a bordo militares da Costa do Marfim, tendo sido realizada uma interação entre forças militares, através de uma exposição estática de capacidades (e.g. meios, equipamento, armamento, etc.).

LAGOS E LIBREVILLE

Concluídas as atividades no porto de Abidjan, o navio realizou o trânsito para Lagos, porto a sudoeste da Nigéria. Esta escala, que não estava incluída no planeamento inicial, deveu-se à necessidade do *Tonnerre* reabastecer. Em Lagos foram realizadas algumas atividades a bordo, nomeadamente exercícios da guarnição treinando os procedimentos de limitação de avarias.

A 10 de novembro, os Fuzileiros da Marinha Portuguesa planearam e conduziram um *raid anfíbio* com os *Fusiliers Marins*, tendo em conta as diversas fases clássicas de uma operação anfíbia: Planeamento, Embarque, Ensaio, Movimento, *Shaping*, Ação e Término.

Após a largada do porto de Lagos, foi iniciado todo o planeamento e preparação do último exercício inerente à Operação Corymbe 22, com todas as forças participantes. Os nossos Fuzileiros e os *Fusiliers Marins*, receberam a missão de conduzir um reconhecimento e o estabelecimento da segurança da praia de desembarque, de modo a possibilitar o subsequentemente desembarque das lanchas anfíbias, com a intenção de projetar um Batalhão do Exército francês e uma Companhia da Legião Estrangeira.

Os Fuzileiros e os *Fusiliers Marins* conseguiram desembarcar; porém no subsequente reconhecimento que levaram a cabo, verificaram que não havia condições de rebentação na praia para o prosseguimento dos restantes desembarques.

PHA/BPC/LHD *Tonnerre*

O FS *Tonnerre* é considerado pelos franceses como um *Porte-hélicoptères Amphibie* (PHA), como um *Bâtiment de Projection et de Commandement* (BPC), mas também como um *Landing Helicopter Dock* (LHD), ou seja, um navio de assalto anfíbio ambivalente – dispõe de um convés de voo com 6.400 m² podendo operar helicópteros pesados (até 33 toneladas), um hangar de voo com 1.800 m² acessível por dois elevadores, um hangar para viaturas com 2.650 m² e uma doca à popa, inundável, com 885 m² para barcas de desembarque.

O FS *Tonnerre* opera regularmente o sistema SERVAL (*Système Embarqué de Reconnaissance Vecteur Aérien Léger*), composto por dois drones aéreos S-100 e um posto de controlo, fornecidos pelo construtor austríaco Schiebel (já marcaram presença numa edição do REPMUS); os drones S-100 dispõem de uma vasta panóplia de sensores ISR.

O navio pode embarcar até 900 militares extra-guarnição por períodos curtos, 400 por períodos prolongados, já incluindo as equipas médicas e de comando inter-ramos/estado-maior.

O navio dispõe de instalações hospitalares com 2 blocos operatórios, sala de tratamento de queimados e 69 camas.

Todos os navios da classe dispõem de propulsores elétricos azimutais, alimentados a partir de 5 grupos de geradores/ alternadores *Wärtsilä* (4 principais e um de emergência). A opção por este tipo de propulsão permitiu aumentar a quantidade/ qualidade dos alojamentos disponíveis para a guarnição e outros militares embarcados.

O FS *Tonnerre* é o segundo PHA da classe Mistral, tendo entrado ao serviço da Marinha Francesa em 2007. O terceiro e último navio da classe, o FS *Dixmude*, foi já construído com dois propulsores de proa, alteração essa posteriormente disponibilizada aos dois primeiros.



MINDELO

Entre o dia 27 e o dia 30 de novembro, o FS *Tonnerre* esteve empenhado numa missão de combate ao narcotráfico – a Operação NARCOPS. O navio alvo desta operação – um rebocador brasileiro – atravessara o Atlântico rumando à Guiné-Bissau, transportando substâncias ilícitas, que acabaram por serem apreendidas e destruídas a bordo do *Tonnerre*⁴.

Após ter atracado no Mindelo, Ilha São Vicente, deu-se início à retração dos nossos Fuzileiros para território nacional, operação que contou com o apoio da Guarda Costeira de Cabo Verde.



Operação NARCOPS.

CONCLUSÃO

Durante a permanência a bordo do *Tonnerre*, foram efetuadas inúmeras atividades de cross-training com a força congénere francesa, nomeadamente, ao nível do tiro de combate, com o

armamento orgânico destes militares, TTP de CQB, técnicas de algemagem, *Tactical Combat Casualty Care* (TCCC), *Visit Board Search and Seizure* (VBSS), ship protection e operações anfíbias.

A colaboração e cooperação com a Marinha Nacional Francesa e em particular, com os *Fusiliers Marins* embarcados a bordo do FS *Tonnerre*, constituiu-se como uma excelente oportunidade para os nossos fuzileiros, treinarem como força de desembarque, dentro e a partir de navios anfíbios desta tipologia, permitindo garantir a manutenção e potencialização dos exigentes padrões de prontidão operacional no âmbito das operações anfíbias. Possibilitou, ainda, reforçar a interoperabilidade com esta força congénere, facilitando um possível emprego futuro combinado, no quadro da defesa coletiva e/ou da segurança cooperativa.



Colaboração do **COMANDO DO CORPO DE FUZILEIROS**

Nota

¹ Abreviatura anglo-saxónica para French Ship. Os franceses também utilizam o acrónimo FS relativamente às suas Frégates de Surveillance.

² A França tenta manter uma presença naval permanente no GdG. O FS *Tonnerre* rendeu a fragata FS *Germinal*.

³ Mandato Corymbe 166. Portugal participou, anteriormente, na missão Mandato Corymbe 156 (02FEV-23ABR21).

⁴ Nesta missão intervieram: uma aeronave Falcon 50 da Marinha Francesa, que está baseada permanentemente em Dakar; e dois helicópteros embarcados no *Tonnerre* – um Panther da Marinha e um Cougar do Exército. A equipa de abordagem entrou no rebocador aos primeiros alvares de dia 30, com o aval das autoridades brasileiras, e encontrou diversos sacos impermeáveis com 4,6 toneladas de cocaína.





Marinha

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



Junta-te a nós...






www.marinha.pt



PERSPETIVAS

1

A TECNOLOGIA E A INOVAÇÃO NAS OPERAÇÕES

Ao iniciar aquilo que gostaríamos que se tornasse uma nova crónica, nada mais adequado do que falar sobre “inovação”, uma palavra que, de forma crescente, tem vindo a ganhar espaço e força, muito por estar associada a uma ideia de visionismo, evolução, transformação e modernidade.

CONCEITOS

Na realidade, muito do que vem a público, em particular em contexto militar, pouco tem (ainda) de inovação, na pureza do conceito, estando antes relacionado com experimentação. Convirá, por esse motivo, não confundir “experimentação” e “inovação”: a experimentação pode não resultar numa resposta adequada, exequível ou aceitável, e que por isso não é prosseguida; o fator diferenciador da inovação é a criação de uma mais-valia que é sustentável no tempo.

O próprio título deste artigo é, nesse sentido, propositadamente, enganador, podendo levar a pensar que “tecnologia” – também no sentido de “desenvolvimento tecnológico” – e inovação estão relacionados, ou mesmo que podem ser interdependentes. Na realidade, podem existir desenvolvimentos tecnológicos que não redundam em inovação; e estarmos perante inovações que não estão ligadas a avanços tecnológicos ou materiais.

A inovação está relacionada com um elemento diferenciador que acrescenta à cadeia de valor, seja algo que melhora opções organizativas, os processos funcionais (ou de funcionamento), o desempenho das pessoas, ou os resultados da atividade. A inovação pode assim não depender de algo material: podemos inovar se empregarmos uma solução existente num novo contexto para que crie valor. O utilizar de uma nova tecnologia para gerar um determinado resultado não significa inovar.

TECNOLOGIA VS/E INOVAÇÃO

Mas qual é a ligação entre a tecnologia e as operações, e quando é, no contexto das operações, estamos a inovar? Dirão alguns que o advento de novas tecnologias nos vai permitir conduzir as operações de forma(s) diferente(s). Mas é igualmente verdade que a necessidade de responder aos desafios que as operações nos colocam, pode encorajar o desenvolvimento de novas tecnologias, permitindo-nos fazer melhor.

A automação foi, sem margem para dúvidas, algo que trouxe grandes ganhos para as operações, por permitir, entre outras coisas, gerir enormes quantidades de informação, e, em consequência, melhorar a consciência situacional e os processos de decisão. Levou, por outro lado, a alterações nas organizações e nos processos funcionais. A aplicação da automação a redes, sistemas e meios, resultou no aumento dos níveis de eficiência e de eficácia, acrescentando à cadeia de valor, e, por isso, quando foi introduzida constituiu uma inovação.

Mas como a inovação pode não resultar de aspetos materiais, pode redundar, por exemplo, de novas abordagens aos problemas. A concetualização das “missões de natureza não combatente” – como as de gestão de crises, de apoio à paz, ou de combate à pirataria, para mencionar apenas algumas – levaram a que se procurassem adaptar as valências dos navios, admitindo até alguma degradação das suas capacidades combatentes, em prol da adaptabilidade àquele tipo de operações. No caso das fragatas, tratava-se não apenas de tirar melhor partido dos ciclos operacionais, mas também de reduzir custos de operação, permitindo empenhar os navios com guarnições mais pequenas¹ sem acrescentar ao risco operacional – solução particularmente útil quando a Marinha se passou a confrontar com problemas de recrutamento e de retenção, com impacte sobretudo ao nível das praças. Com esta estratégia abandonou-se um processo de gestão dos ciclos de operação/manutenção rígido, em benefício de um modelo mais flexível e que permitiu uma exploração (operacional) mais eficiente dos navios. O desenvolvimento do conceito de configuração adaptativa das fragatas segundo diferentes tipologias de missão foi inovador. Outro exemplo foi a implementação do modelo de obtenção de componentes – *software*, *hardware*, sobressalentes, etc. – a partir de opções disponíveis no mercado, conhecido como *commercial off-the-shelf* (COTS), o que permitiu reduzir custos, prazos de fornecimento, e, consequentemente, os períodos de indisponibilidade de meios, sistemas e equipamentos. Neste caso, temos uma inovação centrada nos processos.



DRONES

O desenvolvimento de conceitos de emprego operacional, e a integração de veículos não tripulados como sistemas orgânicos, e de força naval, pode assim ser um bom exemplo de inovação



Experimentar e demonstrar as capacidades de novas tecnologias e sistemas não é inovar. O grande desafio está na capacidade de integrar tais instrumentos na nossa cadeia de valor, delas retirando vantagens para a forma como conduzimos as operações.

⁴ Acrónimo de Força Aérea Portuguesa.



BICENTENÁRIO DA EXTINÇÃO DO CONSELHO DO ALMIRANTADO



O Conselho do Almirantado, criado em 1795, por D. Maria I, e erguendo-se enquanto órgão superior da governança da Armada Real, não sendo alheio a reformas precedentes, veio encontrar o seu ocaso na Carta de Lei de 30 de outubro de 1822.

Em rigor, de forma similar ao observado com outras instituições do *Ancien Regime*, o ímpeto vintista reformador prontamente determinara a sua extinção¹. Porém, sendo fundamental a existência de um órgão que continuasse a superintender a Marinha, o legislador, no momento em que extinguiu, criou de novo. Por outras palavras, desvanecera-se o Conselho do Almirantado e, nas suas cinzas, erguera-se o Conselho de Marinha.

REFORMAS LEGISLATIVAS

Desde o início de setecentos que interesses geoestratégicos, aliados a uma incessante vontade de afirmar a neutralidade de Portugal através do seu poderio naval, acarretaram expressivas reformas navais. Assim, se nas primeiras décadas do século XVIII se assistiu à criação da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, nas últimas reformaram-se as patentes dos militares da Armada, promoveu-se o ensino naval através de Academias, criaram-se forças militares especiais e traçou-se um processo de separação de foro que dotou a Armada de órgãos judiciais próprios.

É precisamente nesta lógica que deve ser entendida a criação de: – Conselhos Navais de Guerra (CNG), órgãos judiciais de primeira instância da Armada.

– Conselho do Almirantado (CA), o qual, para lá de funções consultivas e administrativas, funcionava como tribunal de recurso para as causas julgadas nos CNG.

O CAMINHO DA EXTINÇÃO

Tendo laborado, na sua plenitude, durante um breve período temporal, o CA entrou num caminho sinuoso que, a breve trecho, implicaria a sua extinção.

De facto, volvida uma década de funcionamento, D. João VI, através de decreto de 16 de outubro de 1807, tomou a peculiar decisão de atribuir ao presidente do CA, com exclusividade, toda a autoridade e jurisdição que anteriormente repousavam sobre o órgão colegial e o seu presidente.

Ao ser assim, e continuando a presidência a recair sobre o Ministro e Secretário de Estado da Repartição da Marinha, se o aludido conselho não se extinguiu de *iure*, no mínimo, ficou bastante debilitado. Ademais, para facilitar esta nova gestão naval, o já citado decreto de 1807 criou, simultaneamente, o cargo de Major-general da Armada para, debaixo das ordens do ministro, e em seu nome, determinar tudo quanto fosse necessário.

Em rigor, com estas medidas, sem extinguir, formalmente, o CA, parecia retomar-se, discretamente, o modelo de organização

naval anterior ao seu aparecimento. Relembre-se que o modelo anterior – concebido pelo ministro Martinho de Mello e Castro – previa, tão-só, a existência de um Ministro e Secretário de Estado da Marinha – responsável pela condução política – e de um Capitão-general – responsável pela condução de assuntos militares e operacionais.

MOTIVAÇÕES DA MUDANÇA

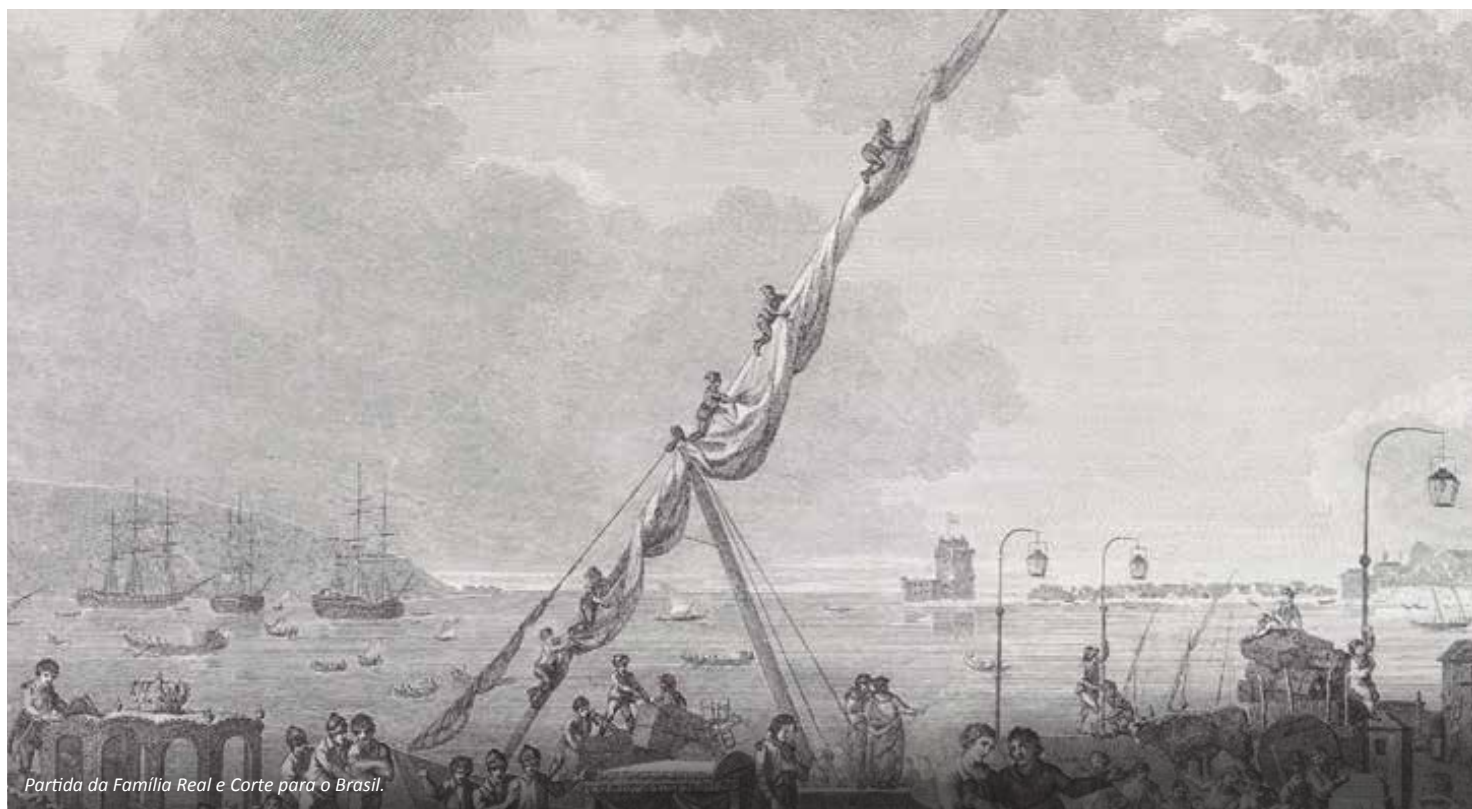
Em face de estas mudanças, cumpre perguntar: que motivações as teriam determinado? Dois esclarecimentos podem ser oferecidos. Por um lado, as palavras coevas de Francisco Maximiliano de Sousa. Por outro, a análise distanciada, de todos os factos, por nós realizada. Debrucemo-nos sobre cada um delas.

Primo, em 1822, no âmbito dos debates das Cortes Gerais da Nação Portuguesa, Francisco Maximiliano de Sousa – ao momento, ministro da Marinha – mencionou, simplesmente, que a tomada de decisão, plasmada no aludido decreto de 1807, havia tido em conta a “ineficiência”² do Conselho.

Secondo, da nossa parte, não relegando, por completo, os fundamentos do ministro, entendemos ter sido outro o verdadeiro intuito: (re)adaptar a organização naval aos desafios que uma possível transferência da Corte acarretaria. Como justificação, considere-se o facto de, antes da publicação do supracitado decreto, temendo uma invasão por parte dos franceses, a 27 de agosto de 1807, no Palácio de Mafra, havia sido apresentado à Família Real um projeto de transferência da Corte para o Brasil.

Neste sentido, bem se entendem as diligências do então Ministro da Marinha, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses de Souto Maior, Visconde de Anadia. Após a apresentação do projeto, para se salvaguardar de que tudo estaria em conformidade no momento em que fosse necessário proceder ao embarque da Família Real, o magistrado passou a visitar o Arsenal Naval com especial regularidade³.

Ademais, sabendo-se que o referido Ministro também acompanharia a Corte rumo ao Rio de Janeiro, parece-nos bastante plausível que a decisão régia de avocar poderes ao



Partida da Família Real e Corte para o Brasil.

Conselho do Almirantado⁴ tenha sido uma bem conseguida manobra de diversão com dois propósitos claros. Por um lado, garantir a máxima confidencialidade e eficiência na concretização do plano de transferência. Por outro, certificar-se de que a jurisdição naval continuaria a ser exercida de forma plena. Ainda que o órgão superior da Armada, fisicamente, permanecesse em Lisboa, a governança naval, a partir do Brasil, mostrar-se-ia cabalmente facilitada.

FIM ANUNCIADO

Independentemente das conjecturas que possam ser aduzidas sobre a fundamentação subjacente ao decreto de 16 de outubro de 1807, é por demais evidente que a transferência da Família Real para o Brasil, operada pela Armada Real, veio agudizar o estado débil da instituição. Como tal, tendo ficado a Metrópole desprovida de força naval, o Conselho terá subsistido de forma residual e supérflua.

Por ser assim, e aditando a estas motivações a incompatibilidade das estruturas polissinodais em face aos novos princípios constitucionais positivados na Constituição de 1822 (v.g. princípio da separação de poderes), na sessão extraordinária de 18 de outubro do mesmo ano, os constituintes, aprovando a já citada Carta de Lei de 30 de outubro, prescreveram-lhe as exéquias.

CONSELHO DE MARINHA I

Como nota final, continuando a Armada Real a laborar, a extinção do Conselho do Almirantado não poderia acarretar, de modo algum, uma lacuna organizacional. Nesse sentido bem se percebe que a Carta de Lei de 30 de outubro tenha, concomitantemente, concebido um figurino substitutivo.

Desta feita, e em jeito de compromisso, entendeu o legislador consagrar um modelo próximo daquele que vinha vigorando desde 1807. Isto é, de acordo com artigo 2.º do citado diploma legal, toda a autoridade e inspeção geral que recaía sobre Conselho do Almirantado seria, futuramente, exercida por um



Chegada da Família Real e Corte ao Brasil.

DR

Major-general, nomeado dentre os oficiais generais, debaixo das ordens do Ministro da Marinha.

A anterior função judicial de apelação das causas navais, à luz do artigo 4.º do mesmo normativo, passaria a ser observada por um novo órgão colegial designado Conselho de Marinha.

CONSELHO DE MARINHA II

Apesar dos intentos positivados, se auspiciosa era a vontade dos constituintes, não chegando a cumprir um ano de existência, efêmera se mostrou, também, a sua criação.

A 3 de outubro de 1823, na decorrência do primeiro golpe realista, relembrando os “*princípios desorganizadores, e de mui funestas consequências*”⁵ praticados pelos constituintes, o poder executivo acabou por dissolver o modelo organizativo implementado pelas Cortes. Curiosamente, em sua substituição, acabou por conceber um novo órgão naval colegial, com a mesma designação – Conselho da Marinha – e no qual mandou observar, peculiarmente, o Regimento do extinto Conselho do Almirantado...



João Andrade Nunes

CAB B

Doutorando em Direito

Notas

¹ Tratou-se da 1.ª extinção. Com efeito, o Conselho do Almirantado ressurgiria em 1892, para ser novamente extinto em 1897; o atual Conselho do Almirantado substituiu, em 1994 o Conselho Superior da Armada. Ver o artigo “Centenário do Primeiro Estado-Maior da Armada-História e Afirmção” na RA nº 568, de dezembro de 2021.

² Neste sentido, veja-se o projeto de extinção do Conselho do Almirantado oferecido por Francisco Maximiliano de Sousa. Cfr. *Diário das Cortes Geraes, Extraordinárias*, sessão n.º 45 de 28 de março de 1821, pp. 388-389.

³ Sobre o assunto, Alexandre José de Mello Moraes, *História da trasladação da corte portuguesa para o Brasil em 1807-1808: que contem a historia da descoberta e fundação da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro, e diversos nomes que tiveram as suas ruas e as chacaras, por onde passaram, precedido pela physionomia social, moral e politica*, Livraria da Casa Imperial de E. Dupont Ed., Rio de Janeiro, 1872, pp. 33 e ss.

⁴ Comandou a Esquadra em que o Príncipe Regente (e a Corte) viajou à América, o VALM Manuel da Cunha Souto Maior, Visconde de Sesimbra, que foi membro do Conselho do Almirantado desde agosto de 1799 (era então Chefe de Divisão; inicialmente Conselheiro provisório, só passou a efetivo em 24 de junho de 1802). Promovido a Almirante, foi Conselheiro de Guerra do Conselho Supremo Militar no Brasil.

⁵ Cfr. Decreto de 3 de Outubro de 1823.

CONSELHO DO ALMIRANTADO 1795-1822

TÍTULO	NOME	QUALIDADE	PERÍODO
Conde de S. Vicente	João Gervis	Presidente	1795
TGEN (da Armada)	Bernardo Ramires Esquivel	Conselheiro	1795
ALM Barão de Arruda		Vice-Presidente	1797 a 1809
ALM Graduado	José Sanches de Brito	Conselheiro	1795 a 1797
VALM	António Januário do Vale	Conselheiro	1795 a 1811
ALM	Pedro de Mendonça de Moura	Conselheiro	1795 a 1821
		Vice-Presidente	1820
	D. Rodrigo de Sousa Coutinho	Presidente	1797 a 1800
VALM	António José de Oliveira	Conselheiro	1797 a 1807
ALM	Pedro de Mariz de Sousa Sarmento	Conselheiro	1997 a 1821
VALM Graduado	Manuel da Cunha Souto Maior	Conselheiro	1799 a 1807
Chefe de Esquadra	Joaquim Francisco de Melo Póvoa	Supranumerário	1799 a 1802
Visconde de Anadia	João Rodrigues Souto Maior	Presidente	1802 a 1807
VALM	D. Francisco de Sousa Coutinho	Supranumerário	1807
Chefe de Esquadra	Rodrigo Pinto Guedes	Supranumerário	1807
ALM	Jorge Berkeley	Conselheiro	1810
ALM	George Martin	Conselheiro	1814
Chefe de Esquadra	José Maria Dantas Pereira ¹	Conselheiro	1819 a 1821
Chefe de Esquadra Graduado	Carlos Félix Girardo May	Conselheiro	1820 a 1822
ALM	José Monteiro Torres ²	Presidente	1821
VALM	Luís da Mota Feo	Conselheiro	1821 a 1822
Chefe de Esquadra Graduado	José Pedro de Sousa Pereira Leite	Conselheiro	1822
VALM	Inácio da Costa Quintela	Presidente	1822

¹ Foi suspenso deste Conselho a partir de outubro de 1821, data em que iniciou o exercício de Conselheiro de Estado.

² Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar.



MODERNIZAÇÃO DE MEIA-VIDA

NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA O REGRESSO A PORTUGAL

No dia 18 de outubro de 2022, o NRP *D. Francisco de Almeida* regressou à Base Naval do Alfeite após um longo período de permanência nos Países Baixos, onde concluiu uma fase determinante do Programa de Modernização de Meia-vida das fragatas da classe *Bartolomeu Dias*, projeto estruturante no domínio genético da Marinha.

FASES

Enquadrado no referido Programa de Modernização de Meia-Vida (MLU¹), o NRP *D. Francisco de Almeida* terminou os trabalhos de modernização nos Países Baixos, concluindo com sucesso as provas de mar, regressando a Portugal.

Fruto da experiência adquirida na modernização do NRP *Bartolomeu Dias*, a Missão de Acompanhamento e Fiscalização da MLU (MAF-MLU), conseguiu planear e otimizar

as atividades associadas ao projeto, maximizando sinergias com as entidades neerlandesas, garantindo a execução do projeto numa conjuntura desafiante.

Numa fase inicial, o navio permaneceu no Estaleiro do *Directie Materiele Instandhouding* (DMI), estaleiro congénere do AA, S.A., sendo mais tarde deslocado para o estaleiro *Damen Shipbuilding Vlissingen* (DSV), que se situa no extremo sul dos Países Baixos, a cerca de 350 quilómetros da Base Naval de Den Helder.

Em suma, podemos distinguir três fases na MLU:

FASES	PERÍODO	TRABALHOS PRINCIPAIS
1ª Preparação	JUL20 A JAN21	Finalização da remoção de sistemas e equipamentos, sua conservação e salvaguarda. Montagem do novo mastro.
2ª Intervenção	JAN21 A NOV21	Permanência no estaleiro DSV. Recuperação estrutural da plataforma e das suas capacidades de produção e distribuição de energia. Manutenção dos sistemas da propulsão e governo. Beneficiação das superestruturas e casco. Manutenção dos sistemas que contribuem para a habitabilidade (como os sistemas de esgoto, ar condicionado, produção de água doce e espaços habitacionais como a cozinha, a padaria, etc.). Instalação da infraestrutura que sustentaria os novos sistemas de Comando, Controlo e Comunicações Instalação dos novos sensores (<i>D-Compass</i> e <i>Gatekeeper</i>).
3ª Concretização	NOV21 A OUT22	Transporte e montagem dos novos sistemas e sensores. Transporte e montagem dos sistemas <i>legacy</i> acondicionados em Den Helder <i>Hardware Software Integration</i> (HSI) o qual prevê o estabelecimento da comunicação lógica entre o equipamento e o seu sistema informático de gestão, comando e controlo. <i>Setting to Work</i> de todos os sistemas, sensores e equipamentos (STW). Testes de recepção a cais (HAT – <i>Harbour Acceptance Trials</i>). Testes de recepção a navegar (SAT – <i>Sea Acceptance Trials</i>).



CAPACIDADES DOS ESTALEIROS E DA BASE NAVAL DE DEN HELDER

A Base Naval de Den Helder (BNDH) foi, ao longo do projeto, um ponto de apoio inexcedível e imprescindível, contribuindo para o alojamento, a alimentação, o apoio médico e o transporte da guarnição. Saliente-se que a BNDH foi capaz de receber e suportar, simultaneamente, as fragatas *Leopold I* e *Louise Marie* (da Marinha Belga), tarefa que terá requerido um esforço considerável por parte das

autoridades neerlandesas.

De referir, ainda, que esta Base opera embarcações de reboque próprias e que possui vários serviços de apoio como camiões de vácuo, gruas e um sistema de combate a sinistros, com bombeiros especializados no auxílio à esquadra.

A todos chamou a atenção o facto de existir um treino mensal de simulacro de incidente, com a emissão de um alarme audível em toda a Base coincidente com o envio de uma mensagem SMS para os telemóveis de todo o pessoal, militar e civil, presente no momento na BNDH.

Quanto às capacidades dos estaleiros, saliente-se, sobretudo, as suas docas cobertas (em particular a do estaleiro DSV, com 215 metros de comprimento e 30 metros de boca).

NAVY DAYS

Entre 5 e 10 de julho de 2022, realizaram-se os muito aguardados Navy Days. Em virtude da situação pandémica vivida nos últimos anos, não se realizava desde 2019.

Trata-se de um evento que celebra a Marinha Holandesa, muito aguardado pela população que se dirige a Den Helder para:

- Efetuar visitas a navios nacionais e estrangeiros (além do NRP *D. Francisco de Almeida*, marcou presença o SNMG1², do qual fazia parte integrante outro navio português – o NRP *Corte-Real*);
- Poder assistir a concertos de bandas conhecidas; e
- Observar as demonstrações de capacidades da Marinha.

PROVAS DE MAR (SAT)

As muito aguardadas provas de mar à plataforma, aos sensores e às armas ocorreram entre 5 de setembro e 13 de outubro, tendo sido precedidas dos necessários Planos de Treino de Segurança e Específico, onde a presença dos elementos da Equipa de Treino e Avaliação do CITAN foi essencial para garantir os padrões de prontidão para operar em segurança.



DESAFIOS

O marinheiro português demonstrou novamente o seu valor e, durante a permanência nos Países Baixos, vários foram os elogios proferidos à guarnição pela sua engenhosidade, resiliência e capacidade de adaptação, salientando-se a sua forma de encarar os problemas como desafios, mesmo perante os normais constrangimentos que circundam um projecto desta dimensão, onde a gestão de tempo, ambição do âmbito e recursos disponíveis teve que ser constantemente gerida.

Quanto a recursos, importa salientar que embora a lotação especial aprovada para esta etapa da vida do navio se cifrasse em 121 militares, na prática o navio manteve um contingente projectado de 35 militares entre outubro de 2020 e janeiro de 2022. Posteriormente, de forma a fazer face às exigências do treino e de aprontamento do navio para navegar em segurança, este contingente foi aumentado até aos 121 militares.

A capacidade de aprontamento logístico viria a revelar-se um outro desafio. A magnitude do âmbito definido para este projecto determinou o acompanhamento diário, e permanente, das necessidades logísticas, o que acarretou:

- Um planeamento apurado das necessidades ultrapassando a típica gestão de fornecimento de sobresselentes; e ou
- Programar e antecipar a resposta às necessidades de material consumível.

De relevar que, durante uma muito significativa parte do projeto, a pandemia SARS-COV-2 se assumiu como um desafio ao ameaçar constantemente, qual espada de Dâmocles, o esforço de projeção e sustentação dos militares do navio e os prazos estipulados para conclusão do projecto.

Durante a primeira semana de mar, foi possível receber e aceitar as turbinas a gás, o sistema de governo e ainda o IPMS (o sistema de comando e controlo da plataforma do navio).

Posteriormente, e considerando como premissa essencial uma profundidade mínima de cem metros para a realização das provas ao sonar, o navio dirigiu-se até a uma posição próxima da Noruega, para concretizar os testes de aceitação deste sistema.

De regresso a águas neerlandesas, deu-se início às provas de recepção do sistema de armas, tendo-se testado a peça de artilharia de 76mm e o sistema de defesa próxima *Goalkeeper*.

Por último, foram recebidos os sistemas electro-ópticos *D-Compass* e *Gatekeeper*.

Após estas seis semanas de provas intensas, o navio regressou à Base Naval de Lisboa (BNL), onde entrou a 18 de outubro.

O período de ausência da BNL foi superior a dois anos e três meses. Durante esse tempo, muito do qual a cais ou em doca seca, o navio registou mais de 4 000 milhas percorridas.

CONCLUSÃO

Para memória futura fica a execução, em parceria com a Marinha Holandesa, com particular sucesso, de um Programa fantástico

de dimensão e complexidade assinalável, que permitiu à nossa Marinha:

- Adquirir um elevadíssimo nível de conhecimento na execução e gestão deste tipo de programas; e
- Continuar a manter, bem viva, a sua capacidade oceânica e de superfície.

Durante a fase final da permanência nos Países Baixos, o navio contou ainda com a visita do Embaixador de Portugal nos Países Baixos, Dr. António Lima (ver caixa).



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

Nota

¹ Acrónimo anglo-saxónico para *Mid-Life Upgrade*.

² Abreviatura anglo-saxónica de *Standing Naval Maritime Group 1*. A presença dos dois NRP em Den Helder foi noticiada na RA nº 576).

VISITA DO EMBAIXADOR DE PORTUGAL

No dia 14 de junho o NRP *D. Francisco de Almeida* recebeu a visita do Embaixador de Portugal nos Países Baixos, Dr. António Lima.

A visita permitiu apresentar o navio e o programa de modernização, sendo abordados detalhadamente os novos sistemas e capacidades, assim como os objetivos de médio e longo prazo deste investimento. Foram amplamente manifestados os benefícios e mais-valias decorrentes de um projeto de modernização.

Após a apresentação, efetuada pelo Comandante, seguiu-se a visita aos centros de comando, havendo oportunidade de, posteriormente, se proceder à assinatura do livro de honra.

Durante a permanência em Den Helder, o Embaixador de Portugal foi recebido pelo Diretor do DMI, COM Jeroen Hodes, momento que foi aproveitado para reforçar o relacionamento entre a Marinha Portuguesa e a Marinha Neerlandesa, sublinhando-se a relevância estratégica e cooperativa de um programa com natureza transnacional.



MISSÃO DE VERIFICAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS COLÔMBIA



O conflito na Colômbia, historicamente conhecido como *La Violencia*, foi despoletado pelo assassinato do líder socialista Jorge Eliécer Gaitán em 1948. É, portanto, um dos mais antigos da América Latina, tendo derivado duma disputa entre liberais, conservadores e socialistas; os liberais ter-se-ão aliado ao setor socialista, dando início a uma guerra civil contra os conservadores, que durou 16 anos.

HISTORIAL ATÉ ÀS RESOLUÇÕES DO CONSELHO DE SEGURANÇA

Na década 60, e na sequência duma forte repressão anticomunista, apoiada pelos Estados Unidos, na área rural da Colômbia, os militantes liberais e comunistas reorganizam as *Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia-Ejército del Pueblo* (FARC-EP). A disputa é retomada sensivelmente em 1964 e, desde então, tem vindo a ser considerada como um conflito assimétrico de baixa intensidade, envolvendo o governo colombiano, os grupos paramilitares, os narcotraficantes e os guerrilheiros de esquerda como as FARC e o Exército de Libertação Nacional (ELN). Todos os intervenientes em busca do poder e da integridade das suas áreas de influência.

As negociações entre as partes em conflito começaram em Havana em 2012. Quatro anos depois foi possível chegar a um cessar-fogo precário e solicitar ao Conselho de Segurança das Nações Unidas uma resolução – a 2261 (2016) – que instituiu uma primeira Missão de Verificação, cujo mandato cobria o desarmamento do país e a transformação das FARC-EP num partido político.

No ano seguinte, duas resoluções – a UNSCR 2366 e a UNSCR 2381 – criaram as bases de uma segunda Missão política, com um mandato mais abrangente.

ACORDO FINAL

Os aspetos mais relevantes do Acordo entre as partes, são:

- A plena reincorporação dos ex-combatentes das FARC-EP na vida civil, económica, social e politicamente, i.e., o fim do conflito armado e o lançamento das bases para a construção de uma paz estável e duradoura; e

- A salvaguarda da segurança e a luta contra as organizações e condutas criminosas, i.e., a proteção e segurança individual e coletiva de pessoas em processo de reincorporação (PPR), e a verificação dos esquemas de proteção atribuídos pela *Unidad Nacional de Protección* (UNP) de forma integral, assim como das organizações e indivíduos envolvidos na implementação dos acordos e na construção da paz, nomeadamente para o exercício da política e atividades no âmbito comunitário.

PRORROGAÇÃO DO MANDATO COM NOVA TAREFA

Os mandatos da Missão iam sendo prorrogados, pelo Conselho de Segurança, numa base anual. Em 2021, aquando de nova prorrogação, uma resolução – a UNSCR 2574 – acrescentou às competências da Missão de Verificação do cumprimento do Acordo uma nova tarefa – a verificação do cumprimento das sentenças proferidas pela *Jurisdicción Especial para la Paz* (JEP), no contexto da justiça transitória, num conjunto de medidas políticas e judiciais utilizadas como reparação de violações dos direitos humanos,

através de trabalhos, obras, ou ações reparadoras (TOAR), a nível comunitário.

ESFORÇO NACIONAL

Na “folha de pessoal participante” da Missão couberam a Portugal 2 lugares – um para um elemento das Forças Armadas e o outro para as Forças de Segurança. Desde novembro de 2016 foram já empenhados, na Missão de Verificação das Nações Unidas na Colômbia (UNMVC), 5 militares da Marinha. Como Elementos Nacionais Destacados (END), desempenharam as mais diversas funções, representando Portugal como Observadores Internacionais, a convite e no âmbito do mandato e resoluções do Conselho de Segurança.

OFICIAL	PERÍODO
CFR SEF Rodrigues Palma	NOV16-JAN17
CTEN EN-MEC Mariana Duarte	NOV16 - NOV17
CTEN STFZ Figueiredo Pereira	FEV20 - FEV21
CTEN TSN-INF Salvador Peso	FEV21 - FEV22
CTEN M Helena Santos	MAR22 - MAR23

A CTEN Helena Reys Santos é, atualmente, Observadora Internacional na Colômbia, lado a lado com o Intendente Paulo Flor da PSP, contribuindo ativamente para a verificação do cumprimento e implementação, dos termos em que as partes aderiram ao Acordo de Paz.



Colaboração da **CTEN HELENA SANTOS**



CTEN M Helena Isabel Reys Santos

A Comandante Reys Santos conta no seu curriculum com diversas formações específicas para o enfoque de género, e como tal, nesta sua missão, tem sido possível acompanhar projetos produtivos de mulheres em processo de reintegração, em que se potencia a sua autonomia e sustentação económica junto da comunidade local. Da sua participação nas diversas atividades que se afiguraram, realça que:

“Ao longo da minha carreira Operacional, tem sido um enorme desafio, mas também gratificante, empoderar as Mulheres e pessoas que são estigmatizadas numa base diária, permitindo a alteração de atitudes e comportamentos, numa sociedade que precisa urgentemente de compreender o verdadeiro sentido de privilégios, equidade e sobretudo igualdade.”

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

DIRETOR-GERAL DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

No passado dia 25 de outubro de 2022, o CALM Ramalho Marreiros tomou posse como Diretor-geral do Instituto Hidrográfico (IH), em substituição do CALM Simões Marques. A cerimónia, presidida pelo CEMA / AMN, ALM Gouveia e Melo, contou com a presença de dirigentes e representantes de organismos públicos, estabelecimentos de ensino superior e centros de Investigação, bem como de oficiais gerais e militares, militarizados e civis do IH.

No evento, realizado no Salão Nobre do IH, foi imposta pelo ALM Gouveia e Melo, a Medalha da Cruz Naval – 1ª classe ao CALM Simões Marques.

No seu discurso, o CALM Ramalho Marreiros destacou a forma como a atividade hidrográfica e as ciências do mar evoluíram, ao longo dos últimos anos, em consequência do desenvolvimento tecnológico, com novos sensores, processamento automático de um enorme volume de dados e sistemas integrados de informação, em resposta a solicitações, cada vez mais exigentes, no domínio do apoio às operações militares navais, segurança da navegação, monitorização ambiental e aproveitamento sustentado dos recursos do mar. Na orientação prioritária para o futuro do IH, referiu três eixos principais: manter a capacidade operacional pronta e eficaz, com a devida formação, treino e sustentação logística; valorizar o potencial dos recursos humanos e manter atualizada a capacidade tecnológica, não tendo receio de inovar, mesmo com o inerente risco associado.

Resumiu a sua visão num IH que pretende pronto, útil, focado, significativo e tecnologicamente avançado, que potencia a criação de conhecimento e contribui para o desenvolvimento, na vanguarda do que melhor se faz em todo o mundo.

O ALM CEMA na sua alocução referiu que o IH tem conhecimentos que devem ser aplicados no processo de modernização da



Marinha, “... que vão desde a robotização das funções de pesquisa, do mapeamento e um conjunto muito alargado de funções que têm haver com conhecimento geográfico, com a forma de tratar esse conhecimento, a forma de trabalhar Big Data, a forma de usar inteligência artificial nos nossos produtos e estão aqui um conjunto de cientistas que muito têm a ganhar com isso.” Dirigindo-se ao Diretor-geral empossado, terminou referindo que “... não tenho dúvidas que vai conseguir, fazendo jus a todos os anteriores diretores, levar este Instituto pelo caminho que sempre teve, que é o caminho da excelência.”



SÍNTESE CURRICULAR

O CALM Ramalho Marreiros nasceu em Lisboa em 1966, tendo concluído a licenciatura em Ciências Militares Navais, na Escola Naval (EN), em 1989. É especializado em Hidrografia, possui o Mestrado em Geomática e Geodesia, na Universidade de New Brunswick, no Canadá, e o Doutoramento em Engenharia Geográfica pela Universidade do Porto.

Como oficial subalterno, prestou serviço no NRP *Comandante Sacadura Cabral*, no Navio Hidrográfico NRP *Almeida Carvalho* e no IH, especificamente, na Brigada Hidrográfica e na Escola de Hidrografia, como instrutor.

Como oficial superior, foi Comandante do NRP *D. Carlos I* e prestou serviço no

IH, como adjunto do Diretor Técnico, Comandante do Agrupamento de Navios Hidrográficos e Diretor da Escola de Hidrografia. Também prestou serviço na EN como Diretor de Ensino e Professor de Hidrografia.

Após o Curso de Promoção a Oficial General (CPOG), foi Subdiretor-geral do IH, e prestou serviço no Instituto Universitário Militar (IUM), no Departamento de Estudos Pós-Graduados, como Coordenador da Área de Ensino de Comportamento Humano e Administração de Recursos.

No posto de Comodoro, prestou serviço no IUM, como Chefe do Centro de Investigação e Desenvolvimento, Diretor de CPOG e Diretor de Curso do Doutoramento em Ciências Militares.

COMANDANTE DA ESCOLA DE FUZILEIROS

A Escola de Fuzileiros (EF) tem novo comandante – o CMG FZ Fernandes Gil – que tomou posse a 21 de setembro de 2022, rendendo no cargo o CMG FZ Santos Formiga.

A cerimónia decorreu no Museu do Fuzileiro e foi presidida pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros (CCF), COM FZ Mariano Alves. Estiveram presentes diversas entidades dos concelhos do Barreiro e da Moita, comandantes de unidades de Fuzileiros e chefes dos departamentos do Corpo de Fuzileiros, assim como oficiais, sargentos, praças e funcionários civis que prestam serviço na unidade.

Na sua alocução após a leitura da ordem, o empossado referiu que irá subordinar a sua ação ao cumprimento da missão da EF, enquanto porta de entrada para a maioria dos militares da Marinha, e à melhoria das condições de alojamento e de trabalho da guarnição, através da beneficiação das suas infraestruturas, tendo a meta da excelência como objetivo para o seu comando.

O Comandante do CCF, ao fazer uso da palavra, enalteceu o trabalho realizado pelo comandante cessante e desejou ventos de feição ao novo comandante da “casa mãe dos Fuzileiros”.



SÍNTESE CURRICULAR

O CMG FZ Clemente Manuel Fernandes Gil nasceu em França, em 1971 e licenciou-se na Escola Naval em 1995, em Ciências Militares Navais.

Exerceu cargos de Comandante de Pelotão e de Companhia, Oficial de Operações e 2º Comandante de Batalhão de Fuzileiros, 2º Comandante da Escola de Fuzileiros, Oficial do Estado-Maior da Armada e Chefe de Departamento do CCF.

Frequentou o MILAN Platoon Commanders Course em Inglaterra, o Curso de Especialidad en Artilleria y Coordinación de Fuegos em Espanha, e o Command and Staff Course na United States Marine Corps University, onde obteve o grau de

Master of Military Studies, tendo a sua tese recebido o Brigadier A.W. Hammett Award “for Outstanding Academic Accomplishment.”

Participou na operação FORREZ, na República do Zaire, em 1997; na missão FORREG, na República da Guiné-Bissau, em 1998 e em três missões das Nações Unidas, em Timor-Leste (2000, 2003 e 2004). De setembro de 2010 a abril de 2011 integrou, como mentor, o Contingente Nacional no Afeganistão, e entre setembro de 2014 e maio de 2015, prestou serviço na Missão de Treino da União Europeia no Mali como conselheiro das Forças Armadas Malianas. De setembro de 2016 a junho de 2020, serviu no Comando do Multinational CIMIC Group, em Itália.




Cargo
Agent



Rua Leopoldo de Almeida, N° 8A • 1º andar • 1750-138 Lisboa • PORTUGAL

Tel: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826379 | (+351) 969826387 | (+351) 969826388 • Fax: (+351) 217 59 68 48

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

GUERRA NO PACÍFICO

A BATALHA DE TASSAFARONGA

BATALHA NOTURNA

Em finais de novembro de 1942, o reforço da capacidade aeronaval americana no Sul do Pacífico tinha atingido o nível em que a maior parte das perdas de unidades navais importantes, ocorridas nos combates anteriores, tinha sido substituída por navios novos e modernos. De facto, os estaleiros navais da costa oeste dos EUA estavam agora a produzir em pleno e a entregar à Marinha os meios encomendados em 1940 e 1941.

Alertado por um aumento na navegação na área das ilhas Shortlands, o ALM Halsey destacou uma força naval com a missão de interceptar e impedir mais uma tentativa de desembarque dos reforços japoneses. A força, constituída por 4 cruzadores de batalha, um cruzador ligeiro e seis contratorpedeiros, sob o comando do CALM Carleton C. Wright (1892-1973) era, aparentemente, uma força inteiramente adequada para enfrentar os oito contratorpedeiros inimigos que integravam o *Tokio Express*.

Na noite de 30 de novembro para 1 de dezembro, a força de Wright posicionou-se na entrada do canal leste da ilha de Savo para impedir eventuais desembarques japoneses na área de Tassafaronga, na costa noroeste de Guadalcanal, a oeste de Kokumbona. Embora os navios americanos tenham sido os primeiros a abrir fogo, os devastadores ataques com torpedos dos navios japoneses danificaram severamente os cruzadores *Pensacola*, *New Orleans* e *Minneapolis* e provocaram o afundamento do *Northampton*.

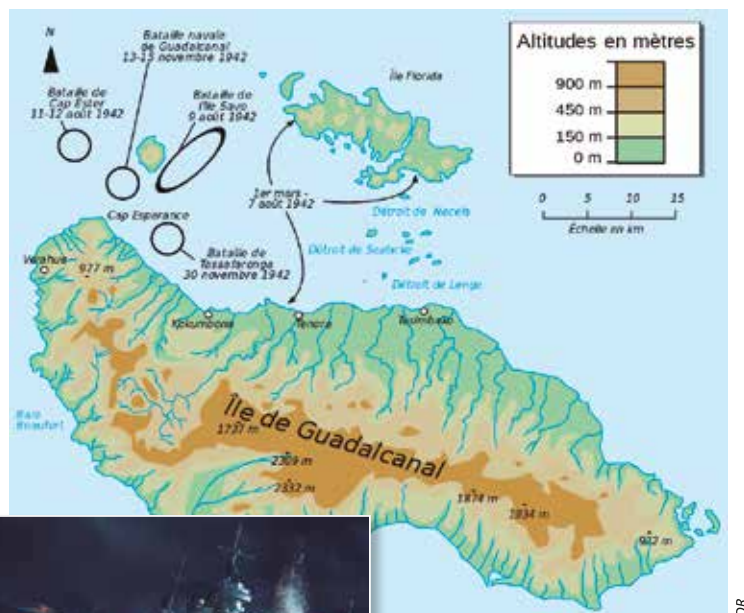
JAPÃO – VITÓRIA TÁTICA GRAÇAS AOS TORPEDOS

O plano que o CALM Tanaka, comandante do *Tokio Express*, pôs em prática previa que os seus navios apenas utilizassem a artilharia no último momento, para autodefesa, evitando assim dar a conhecer ao inimigo a sua posição antecipadamente. A arma para o ataque seriam os famosos e eficazes torpedos “Long Lance” com uma carga explosiva 50% superior e com um alcance consideravelmente maior do que os torpedos americanos. De facto, apenas um contratorpedeiro japonês, o *Takanami*, falhou em cumprir essas instruções, em virtude de ter sido atacado por vários navios inimigos; esmagado pelo volume de fogo, acabou por ir ao fundo enquanto os outros lançavam os seus torpedos e retiravam.

JAPÃO – DERROTA ESTRATÉGICA

A batalha de Tassafaronga foi a última ação de superfície da campanha de Guadalcanal. Embora os ataques aéreos da aviação japonesa a partir de Bougainville e Rabaul se mantivessem constantes, o reforço da força aérea americana baseada em Guadalcanal e a finalização e entrada ao serviço de novas pistas de aviação permitiram afastar, com sucesso, todas as ameaças e manter a integridade defensiva de Henderson Field.

Nesta altura, os japoneses iniciaram um plano de retirada das suas tropas famintas e sem condições para continuar as ofensivas. Desta vez a *intelligence* americana falhou em obter infor-



Ataque a torpedos.

mações sobre as intenções dos japoneses, não se apercebendo que o *Tokio Express* não estava a efetuar o transporte de tropas

para a ilha, mas sim, a efetuar a sua extração, o que permitiu a evacuação de 12.000 japoneses até Fevereiro de 1943, quando a campanha foi oficialmente dada por concluída e a ilha de Guadalcanal considerada segura.

Embora não fosse ainda claro que os japoneses tivessem desistido de Guadalcanal, era evidente que os veteranos da 1ª Divisão de Marines estavam cansados e enfraquecidos pela malária, depois de 123 dias em condições de combate mais que precárias. No dia 9 de dezembro, o comandante da 1ª Divisão de Marines, MGEN Archer Vandegrift, entregou formalmente a defesa de Guadalcanal ao MGEN A. M. Patch (1889-19459), comandante do recém-formado XIV Corpo, constituído pela 2ª Divisão de Marines e pela 25ª Divisão de Infantaria. Vandegrift e os seus Marines embarcariam em navios de transporte de tropas rumo à Austrália, para um merecido descanso e recuperação anímica. As forças americanas continuaram a ser reforçadas, atingindo no final do ano mais de 50.000 homens.

Apesar do preço elevado que esta campanha de Guadalcanal teve para os EUA, com cerca de 7.000 baixas, para o Império do Japão foi bastante mais desastrosa, com um numero de baixas cerca de 4 vezes superior. Embora o numero de navios afundados tenha sido idêntico para ambos os lados, a perda de aeronaves e de tripulações constituiu um duro revés para a Marinha Imperial Japonesa, uma vez que a sua capacidade para treinar, em tempo útil, novos pilotos, era muito limitada. De facto, foi um golpe do qual o Japão jamais recuperaria.



ACADEMIA DE MARINHA

ENCERRAMENTO DO ANO ACADÉMICO 2022

No passado dia 13 de dezembro realizou-se a tradicional Sessão Solene de Encerramento do Ano Académico no Auditório da Academia de Marinha, altura em que o corpo académico se junta para refletir e celebrar mais um ano consagrado à missão da Academia de promover, desenvolver e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, arte, letras e ciências do mar e das atividades marítimas.

A solenidade desta sessão é confirmada pela continuada presença do Comandante da Marinha, ALM Henrique de Gouveia e Melo, prova inequívoca do apoio e interesse que dedica à vertente cultural e académica da Marinha, como destacou o Presidente da Academia, ALM Francisco Vidal Abreu.

E como também já vem sendo prática, a solenidade da sessão e a presença do ALM CEMA foram aproveitados para a condecoração de dois militares da guarnição, cujo empenho e dedicação permitiram o cumprimento da missão da Academia. O Comandante da Marinha impôs a Medalha de Serviços Distintos, Grau Cobre, ao CMOR A Fernandes Dias, e a Medalha da Cruz Naval 4ª classe, ao CMOR L Antunes da Silva.

Por princípio, os convidados para realizar a conferência de encerramento são membros do corpo académico, de reconhecido mérito, que facilmente possam garantir a erudição e clareza necessárias para este evento. Este ano foi convidado o Professor Dr. Artur Anselmo, distinto filólogo, investigador e membro de algumas das mais prestigiadas academias nacionais – a Academia Portuguesa da História e a Academia das Ciências de Lisboa, da qual foi presidente.

A lição apresentada versou sobre aquela que é a «obra mais representativa da cultura portuguesa», nas palavras do Almirante Vidal Abreu, referindo-se assim a *Os Lusíadas*, poema épico de Luís Vaz de Camões, «uma autêntica homenagem à memória e à identidade de um povo».

Assinalando a comemoração dos 450 anos da primeira publicação da obra, a comunicação procurou explorar a vincada ligação ao mar deste épico, às « cousas do mar » que Camões tão bem retratou nas suas estrofes.

Foi por essa ligação, derivada da intimidade que só é possível estabelecer quando se navega lentamente à vela, que o orador iniciou a sua exposição, sendo *Os Lusíadas*, na citada opinião de Joaquim Nabuco, «um poema para se ler na proa de um navio à sombra das velas».

Na sua curta, mas incisiva comunicação, o Professor Dr. Artur Anselmo foi capaz de condensar essa intimidade, ao explorar as estrofes e menções mais relevantes para a relação do poema com o mar. Embora salientando que a falta de termos técnicos possa ser fruto do foque artístico e lírico preferido pelo autor, o orador explorou as menções a instrumentos náuticos, à navegação, às terras visitadas e às práticas de marinharia evidenciadas ao longo da obra.

A apreciação, muito positiva, da exposição pela audiência confirmou que a escolha do senhor professor para orador fora a aposta certa, a pedra de toque num ano académico repleto de extraordinários contributos para a prossecução da missão da Academia.



Condecoração do CMOR A Fernandes Dias.



Professor Dr. Artur Anselmo.

Fotos I MAR L Miguel



ABERTURA DO ANO ACADÉMICO 2023

O dia 10 de janeiro marcou o regresso das habituais sessões promovidas semanalmente pela Academia de Marinha. A ocasião foi assinalada pela Sessão Solene de Abertura do Ano Académico, na qual, como vem sendo hábito, uma personalidade de relevo e comprovado mérito é convidada para se dirigir ao corpo académico – o Professor Doutor Nuno Crato.

A sessão contou com a presença do Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), ALM Gouveia de Melo, reforçando assim a forte ligação que existe entre o Comandante da Marinha e o seu setor cultural. Essa ligação ficou ainda mais vincada através da entrega do Colar-Insígnia da Academia de Marinha e do diploma de membro efetivo da Classe de Artes Letras e Ciências, oficializando assim a eleição do ALM Gouveia e Melo como membro pleno do corpo académico desta Academia.

Foi já como académico que o Almirante CEMA presidiu à cerimónia de atribuição do nome do CALM ECN Rogério d'Oliveira ao Auditório da Academia, homenageando-se assim o principal responsável pela existência deste equipamento, bem como a marca indelével que deixou ao longo de 18 anos como presidente da Academia. O descerramento da placa que atribui agora um nome ao auditório foi levado a cabo pelo Almirante CEMA, acompanhado do Presidente da Academia de Marinha, ALM Francisco Vidal Abreu, e pela filha de Rogério d'Oliveira, Dra. Margarida Geral d'Oliveira.

Esta sessão foi ainda o palco da atribuição do prémio «Academia de Marinha», referente ao ano de 2022. Este prémio foi instituído em 2020, assinalando os 50 anos da Academia e destina-se a dinamizar a pesquisa e investigação científica no âmbito da história das atividades marítimas portuguesas e das artes, letras e ciências no que diga respeito ao mar e às atividades marítimas e, em particular, à história da Marinha e da ciência náutica e cartografia portuguesas.

Em 2022 foi distinguida a obra «Viagens e Operações Navais 1668-1823», coordenada por um dos seus coautores – o Comte. Alves Salgado – a quem o Comandante da Marinha entregou o prémio.

Finalmente realizou-se a aguardada comunicação pelo orador convidado, Professor Doutor Nuno Crato. A comunicação foi concebida como homenagem ao conhecimento, contributo e amor à ciência que identifica em todos os marinheiros. Essa homenagem ganhou maior expressão por ser “realizada” num local de culto ao conhecimento – a Academia de Marinha, frequentada física e espiritualmente por vultos de relevo como Gago Coutinho, Fontoura da Costa ou Estácio dos Reis.

O Professor Dr. Nuno Crato, combinando a matemática, a história e a Marinha, debruçou-se sobre o preditor de marés de Lord Kelvin (um dos raros exemplares deste computador analógico encontra-se no Instituto Hidrográfico), num contexto sobre o estudo das marés, com enfoque nos contributos de matemáticos como Galileu Galilei, Isaac Newton, Pierre Laplace e Joseph Fourier para os próprios estudos de Kelvin sobre a previsibilidade das marés.

De seguida explorou o funcionamento dos preditores desenvolvidos por Lord Kelvin e algumas das aplicações práticas do mesmo conceito com ligação à economia e às finanças.

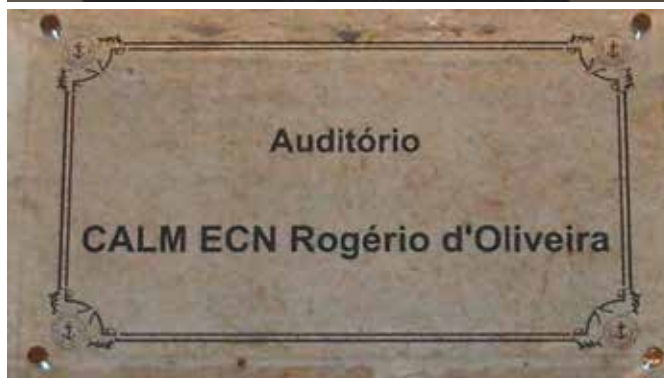
Conduzida com mestria pelo Professor Dr. Nuno Crato, toda a comunicação foi uma ode ao conhecimento matemático. A encerrá-la, e citando Galileu, afirmou que tal como a comunicação apresentada, também o universo está escrito em língua matemática.



Atribuição do colar ao ALM CEMA/AMN.



CMG Alves Salgado.



Professor Dr. Nuno Crato.

O CASACA - III



Autor: 2TEN TSN-ARQ Paulo Guedes

Em Vila Cacheu, na margem esquerda do Rio Cacheu, o destacamento (DFE 4) estava alojado no antigo palácio de governo da Guiné. O edifício, todo em betão e de forma retangular, tem um grande piso orientado Norte-Sul, virado a poente com um alpendre e aonde se acede por meio de uma escadaria. Neste piso estavam alojados os oficiais a Norte, os sargentos a Sul, cada um com a sua câmara. No centro, uma sala grande e a secretária do destacamento.

O piso térreo era conhecido pela coberta e tinha um grande refeitório e alojamentos para as praças. Logo atrás e encostado ao edifício, num pequeno anexo, tínhamos a cozinha e os paióis. O conjunto estava implantado num vasto terreno não vedado, excepto uma cancela de levantar com o abrigo da sentinela ao lado.

Depois do jantar, os oficiais a saboreavam um cigarrinho numa ponta do alpendre, enquanto os sargentos faziam o mesmo na outra ponta. Quanto ao pessoal, alguns tinham o hábito de saírem para a vila para beberem umas cervejas nas tascas dos nativos. Os restantes, ouviam música ou jogavam Monopólio na coberta.

Um belo dia ouviu-se um grande alarido que se aproximava do aquartelamento. Era um grupo de fuzileiros, com o cabo Casaca à frente, seguidos de uma enorme multidão de nativos. O Comandante, homem de rastilho curto, pôs-se de pé num salto e grita do cimo da escadaria:

— “O Casaca, outra vez no granel?” “Sentinela, só entram os fuzileiros!”

A sentinela baixou a cancela e logo a seguir grita:

— “Comandante, querem falar consigo.”

— “Deixa entrar só um”, continua o Comandante.

Entra um nativo e, antes que a sentinela possa reagir, uma nativa junta-se-lhe a correr.

O casal chega ao pé do Comandante e a mulher começa a explicar ao que vinha, na sua linguagem onde apenas se percebia a palavra “Casaca” de vez em quando. É solicitada a versão do Casaca:

— “Fomos beber um copo à taberna ...”. A história envolve uma cena de pancadaria, terminando com um nativo estendido no chão.

O Comandante não esperou mais. Ao mesmo tempo que disse “Grande sacana, que só me arranjas confusões”, aplica um correctivo ao Casaca, que se atira para o chão e dá valentes socos no pavimento.

O Comandante reagiu e disse:

— “Rua, rua, todos fora daqui.” Dois sargentos pegam no Casaca e levam-no para a

coberta. Os nativos foram-se todos embora e os fuzileiros também.

O Comandante, ainda agitado, diz-nos que se tem de livrar do Casaca e puxou dum cigarro. Aproveitei para perguntar se ele sabia para quem eram aqueles murros no cimento.

— “Ó Matias, não me diga nada!...”

O Comandante passou a ser cumprimentado pelos nativos por “Comandanti”, quando circulava pelas ruas de Vila Cacheu.

O Casaca armou mais algumas confusões, especialmente em Bis-sau. Uma delas meteu uma corrida, nu e com uma pistola na mão a fugir aos jipes da PM¹. Assim que o avião que o transportou de regresso a Lisboa aterrou no Figo Maduro, logo subiu a bordo uma patrulha da PN² formada por quatro bons “gorilas”. Tinham uma ordem de prisão para ele, ia cumprir seis meses no forte de Elvas.



Ricardo Lisboa da Graça Matias

14^o CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

No artigo anterior, Casaca II, é referenciado que o Cabo Casaca havia transportado as três vacas numa só vez em dois botes. Essa é a versão oficial e que consta do livro de “Culpas e Castigos” do Destacamento. Qual teria sido o castigo aplicado, se o Comandante soubesse que o Casaca não tinha atravessado o rio sem autorização apenas uma vez, mas sim três?

Notas

¹ Acrónimo de Polícia Militar (do Exército).

² Acrónimo de Polícia Naval (Fuzileiros).

SARNA HUMANA

A sarna humana, cujo nome científico é escabiose, é uma doença parasitária da pele cujas manifestações principais são o prurido e as lesões cutâneas. É uma doença frequente, muito contagiosa e que deve ter um tratamento célere do caso índice devido ao risco de surto.

ETIOLOGIA

A escabiose é causada por um parasita que vive, alimenta-se e reproduz-se na pele dos humanos: o ácaro *Sarcoptes scabiei var. hominis*, que pertence à classe *Arachnida*. O contágio surge por contato direto e prolongado com a pele de uma pessoa infetada com o parasita, normalmente entre parceiros sexuais ou entre coabitantes. Este ácaro consegue sobreviver no ambiente por 24-48 horas, o que torna possível (mas rara) a transmissão através de roupas, lençóis ou toalhas. Alguns animais também podem ter sarna, mas o ácaro que os infeta é diferente, e não causa a sarna em humanos.

Este ácaro alimenta-se da queratina presente na pele e à medida que vai perfurando túneis na pele, vai deixando para trás as suas fezes e ovos. É a reação imunitária do corpo contra a presença destes elementos estranhos à pele que leva ao aparecimento do prurido intenso e às lesões cutâneas, ambos típicos desta doença. O ácaro mede cerca de 0,3 mm (tamanho limite para o observarmos sem recurso a ampliação) e o seu ciclo de vida dura perto de 30 dias. As fêmeas colocam 2-3 ovos/dia ao longo dos túneis, que eclodem passados cerca de 4 dias. Essas larvas recém-nascidas percorrem novamente os túneis em direção à superfície cutânea, onde se desenvolvem, atingem o estado adulto, dirigem-se a outras áreas da pele e voltam a reproduzir-se.

EPIDEMIOLOGIA

A escabiose ocorre em ambos os sexos e em qualquer idade, grupo étnico e nível socioeconómico. É uma infeção frequente e está presente em todo o mundo. Estima-se que cerca de 300 milhões de pessoas sejam afetadas todos os anos. Em África subsariana e nas comunidades aborígenes australianas é um problema endémico. Nos países industrializados surge habitualmente como casos esporádicos ou surtos em instituições. Em climas temperados, é mais comum no inverno devido à maior proximidade física e pela sobrevivência aumentada do ácaro em temperaturas frias. Não existe evidência científica que relacione a escabiose com fracas condições de higiene.

DIAGNÓSTICO

As manifestações clínicas, que se devem à reação do sistema imunitário da pessoa infetada, surgem cerca de um mês após o contágio inicial (mas durante este tempo a pessoa é contagiosa!). Caso seja uma reinfeção, o sistema imunitário reconhece o parasita e os primeiros sintomas surgem logo em 3-4 dias.

O sintoma mais característico é o prurido, normalmente muito intenso e que se agrava à noite. Objetivamente podem observar-se lesões na pele, nomeadamente pápulas ("borbulhas") e eritema, bem como escoriações devido ao ato de coçar do doente (que podem levar a infeção bacteriana secundária). Estas lesões da pele encontram-se geralmente entre os dedos e nos punhos, cotovelos, axilas, cintura, umbigo, tornozelos e glúteos, mas também nas áreas genitais e mamas. A face, palmas e plantas só costumam estar afetadas em crianças. Se forem observados

os túneis sobre a pele com o ácaro numa das extremidades, é confirmado o diagnóstico. Contudo muitas vezes o diagnóstico não é direto e pode ser necessário recorrer a dermatoscopia ou a análise microscópica de raspado de pele para esclarecer o diagnóstico. Destaca-se que em idosos esta doença pode cursar com prurido intenso, mas com achados cutâneos tão ténues que o diagnóstico de escabiose é um desafio.

A escabiose pode classificar-se em vários tipos. Na escabiose clássica o número de ácaros usualmente é de 10-12. Na escabiose crostosa, como surge em doentes imunodeprimidos, a resposta imune é deficitária e podem existir milhões de ácaros sobre a pele, com lesões cutâneas bastante exuberantes. Na escabiose nodular, mais frequente em bebés, observam-se nódulos de 0.5cm na zona das pregas cutâneas, que se devem a reações de hipersensibilidade a organismos retidos, e que persistem por meses após a erradicação dos ácaros. Na escabiose bolhosa as lesões na pele têm o aspeto de bolhas, o que confunde no diagnóstico.

TRATAMENTO

A instituição de tratamento adequado e célere é fundamental para evitar propagação da doença a outras pessoas. O tratamento da escabiose consiste em medicação para matar os ácaros e em medidas preventivas de contágio. Para o sucesso terapêutico é essencial garantir a adesão do doente, e seus contactos próximos. Todos têm de fazer a medicação em simultâneo.

A medicação é prescrita por um médico e podem ser indicados fármacos orais ou tópicos já comercializados ou, em alternativa, feitos de forma manipulada em farmácia. Dentre os fármacos mais utilizados destaca-se a ivermectina, a permetrina, o benzoato de benzilo e o enxofre.

É importante frisar que o tratamento tópico é feito habitualmente durante 1-3 dias consecutivos (em todos os cm2 de pele, incluindo ânus e genitais) e deve ser repetido 1-2 semanas depois, já que podem ter surgido mais ácaros que eclodiram dos ovos entretanto. Adicionalmente, para controlo do prurido, é frequente o uso de anti-histamínicos e corticóides. Em caso de sobreinfeção cutânea bacteriana, é necessário antibiótica.

As medidas preventivas que todos devem cumprir são a evicção de contato direto com a pele de pessoas potencialmente infetadas, não partilhar objetos pessoais/roupas individuais/roupa de cama/toalhas, nos dias do tratamento lavar toda a roupa com água > 60°C e passar a roupa a ferro (em alternativa armazenar as roupas/cintos/sapatos/brinquedos em sacos herméticos durante 15 dias) e os sofás e colchões deverão ser aspirados.

As manifestações clínicas desta doença, mesmo após a morte de todos os ácaros, costumam demorar até 3 semanas a desaparecer. É necessário garantir que o doente ficou bem tratado pois amiúde encontra-se resistência à medicação, terapêutica mal aplicada ou reinfeção por contactos próximos/roupas ou objetos pessoais não descontaminados.



Ana Cristina Pratas

CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema nº 261

NORTE (N)			
♠	♥	♦	♣
D	2	A	A
V		R	D
7		D	V
3		V	5

OESTE (W)			
♠	♥	♦	♣
R	10	10	R
6	9	7	9
8	6	4	
5			2

SUL (S)			
♠	♥	♦	♣
10	D	9	10
9	4	8	8
8	3		7
2			5

ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣
A	A	4	6
5	R	3	3
4	V	2	
	7		
	6		

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO

E-W vuln. S joga 4♠ recebendo a saída natural a 10♥, pois no leilão E mostrou ter o naipe de ♥. Analise atentamente as 4 mãos e escolha a linha em que gostaria de estar sentado para marcar pontos para a sua coluna.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 261

Numa 1ª análise vai escolher a linha N-S, pois o contrato parece imperdível dando apenas AR de trunfo e A de ♥. Todavia, a defesa conseguiu encontrar forma de o derrotar, conforme vamos verificar: E faz de R e ataca ♣5, pois mesmo que o parceiro tenha o R ele estará condenado. N joga trunfo e E entra imediatamente de A para votar a atacar ♣3, mostrando interesse em poder eventualmente fazer um corte que W lhe possa dar, e jogando portanto na hipótese do parceiro ter o R de ♠ a 2ª, como é o caso. Foi uma excelente tentativa de E para tentar derrotar o contrato, pois apercebeu-se que o corte a ♣3 seria possível desde que W tivesse R e outro trunfo, não lhe sendo difícil perceber o sinal dado pelo duplo ataque para a fourchette do morto.

Nunes Marques
CALM AN

SUDOKU

Problema nº 93

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 93

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

30º ANIVERSÁRIO DA ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS

A Esquadrilha de Helicópteros completa 30 anos de existência no ano de 2023. Para comemorar esta marcante efeméride, foi lançada uma edição limitada, exclusiva e personalizada, de um relógio "Iron Annie".

CARACTERÍSTICAS	
MOVIMENTO	Cronógrafo Automático Miyota, Calibre 821A
CAIXA	- Em aço inoxidável - Topo: Em vidro mineral revestido a safira - Diâmetro - 44 mm - Espessura - 13mm - Fundo: Em vidro de safira, tendo: - Gravado o número de série; - Espaço para 20 caracteres personalizados a gravar.
ESTANQUEIDADE	5 ATM / 50 m
BRACELETE	Castanha e preta, em pele



NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

- COR SAR Diamantino Júlio Custódio Teixeira, Chefe da Assistência Religiosa da Marinha

RESERVA

- CALM Valentim José Pires Antunes Rodrigues • CALM M Mário José Simões Marques • COM FZ Artur José Figueiredo Mariano Alves • COM MN Maria Correia Diniz Júdice Halpern Diniz • CMG EN-MEC Rui Manuel Ribeiro Parreira • CMG M Manuel Amaral Mota • CMG EN-MEC Helder Joaquim do Carmo Limpinho • CMG SEM Carlos Manuel Gomes Fernandes • CMG SEP José Carvalho Neto • CMG M Jorge Miguel Zambujal Chicharo • CMG M Pedro Alexandre Rodeia Ribeiro • CMG AN João Carlos Dias Carvalho • CFR SEP João Manuel do Rosário Guerreiro • CFR EN-EAL Sérgio Assunção Poitout • CFR EN-MEC Pedro Manuel Farinhas Testa Felicidade • CFR AN Rui Miguel Baptista Rebelo • 1TEN TS Luís António Rodrigues Pereira • 1TEN TS Rui Manuel Freitas Ribeiro • 1TEN TS José António Dias • 1TEN TS Rui Alberto Velada Cunha • 1TEN TS Francisco José Gama Pinto Pereira • 1TEN TS Pedro Luís Quintaneiro Carriço • 1TEN TS Luís Manuel Azevedo Martins • 1TEN TS Fernando António Carrujo Covas • 2TEN TS António Manuel Ribeiro Marques Nunes • SMOR TF Fernando Gil Luzio • SMOR H Mariano António Agostinho Barradas • SMOR MQ Luís Manuel Dias Antunes • SMOR MQ Luís Fernando dos Santos Custódio • SMOR A Eduardo João Mourão Socas • SMOR ETC José António Ferreira Bispo • SMOR C Helder Ferreira Baião • SMOR C Rui Manuel Paiva Pereira • SMOR R José Manuel Martins da Costa • SMOR V José António Pacheco de Matos • SMOR C João Luís

Marques Amieiro • SMOR L João Carlos Figueiredo de Almeida • SMOR L Carlos José Rosado Janeiro • SMOR M Carlos Alberto de Sousa Marques • SMOR ETI Rafael José Santos Lavouras • SMOR L Carlos Manuel Bernardes Lopes da Silva • SMOR R Alfredo Manuel Ferreira Correia • SMOR TF José Joaquim da Cruz Mendes Galinhas • SCH R Pedro Jorge Baptista Próspero • SCH U Luís Miguel Onofre de Oliveira Gomes • SCH L Artur Luís Guedes da Silva • SCH E Vítor Manuel Aleixo Carlos • SCH M Daniel José da Encarnação Almeida • SCH C Adelino Maleiro de Paiva.

FALECIDOS

- 29859 VALM M REF Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues • 58258 CMG ECN REF José Felipe Inglês Baião do Nascimento • 118953 CMG SEA REF Joaquim Gomes de Moura • 452657 1TEN OTS REF Laurentino Sousa de Oliveira Nunes • 297754 1TEN OT REF Joaquim Falcato Antunes • 448453 1TEN OT REF José Lopes Pereira • 448153 1TEN OT REF Artur Marcelino de Sousa • 248473 SMOR T REF Jorge Manuel dos Santos Melo • 1081363 SMOR MQ REF Adelino Cardoso Martins • 156077 SCH CM REF Manuel António Campos Baptista Piçarra • 487957 SCH R Manuel Cabrita Constâncio • 642560 SCH TR REF Rafael Ferreira Franco • 744780 SCH FZ REF José Maria Bexiga Alves Godinho • 382655 SAJ L REF Manuel António Rodrigues da Silva • 130143 SAJ CM REF António Dias Capela • 642660 SAJ FZ REF Fernando da Silva • 302170 SAJ TEA REF Manuel Avelino Monteiro Pereira • 493158 SAJ FZ REF Justiniano Fernandes Chaves • 495958 SAJ FZ REF Silvino José Pinto • 99565 SAJ A REF César Augusto Lucas • 434456 SAJ A REF José Domingos Rosa Santos • 248050 SAJ T REF Manuel Rodrigues Fróis • 103143 SAJ SE REF António Baptista Carvoeiro.

CONVÍVIOS

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1988

35º ANIVERSÁRIO

Em 2023 perfaz 35 anos sobre a incorporação de mais de 800 militares que no ano de 1988 foram convocados para comparecer na Escola de Fuzileiros (EF), cumprindo assim o serviço militar obrigatório (SMO).

Por ser uma data marcante, realiza-se no dia **25 de fevereiro** na EF, pelas 13h, o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de 1988.

Para mais informações os interessados deverão contactar a comissão organizadora: Abreu TM: 965225906; Alves TM: 961824697; Gomes TM: 914950462; Rebola TM: 962882172.

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1965

58º ANIVERSÁRIO



Realiza-se no próximo dia **1 de abril** na zona da Tornada (Caldas da Rainha), no Restaurante *Manjar da Tornada*, o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de 1965.

A receção será às 12h no parque do Restaurante e o almoço às 13h.

Para mais informações os interessados poderão contactar: Pimenta TM: 933140203, Mota TM: 910365020 e Diogo (autocarro) TM: 934343320

Inscrições até dia **20 de março**.

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

SNMIG1 de 2022 – Pequena vaga de vento.
NRP Corte-Real



Azimutando o sol por debaixo da retranca.
NRP Polar



NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

R. Augusta, 213, Lisboa

