



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA / Nº 487 / ANO XLIV
JULHO 2014 / MENSAL / €1,50

ARSENAL DO ALFEITE 75 ANOS

*NRP BARTOLOMEU DIAS
DO GOLFO DA GUINÉ
A LISBOA*

pág. 9

*DSP - LIGAÇÃO
ÀS PESSOAS*

pág. 14

*PEREGRINAÇÃO
AVENTURAS DE UM MARINHEIRO
EM TERRAS DO ORIENTE*

pág. 17

NRP SAGRES

Entrega de troféus da Liga dos Campeões

Escolhida Lisboa para a realização da final da Liga dos Campeões em 2014, foi a Marinha contactada para colaborar na dinamização do evento, associando-se à entrega formal dos troféus (masculino e feminino) à Cidade.

Com a chegada ao porto de Lisboa a bordo do NRP *Sagres* e o seu desembarque em Belém, continuaram as taças um périplo por emblemáticos locais de Lisboa, terminando nos Paços do Conselho, onde se realizou a cerimónia formal de entrega dos troféus.

Aproveitando este evento o navio saiu na véspera para o mar, rentabilizando a oportunidade para treino próprio e afinação do novo pano redondo acabado de envergar. De referir que logo no dia 16 de abril embarcaram três elementos dos órgãos de comunicação social (OCS) e um representante da firma promotora do evento em Portugal, com o objetivo de fazerem o acompanhamento da viagem dos troféus, em harmonia com a dinâmica diária do navio.

O treino próprio é fundamental para o navio adquirir de novo as perícias e dinâmica das rotinas de navegação após cerca de seis meses parado, bem como para a integração de novos elementos. O primeiro dia foi aproveitado em pleno saindo o navio a Barra Norte e iniciando um período de navegação à vela desde Cascais, viabilizando manobras de pano e outro treino interno.

No dia 17 de abril as atividades a bordo iniciaram-se bem cedo, com o embarque de 11 jornalistas pelas 05:30h a partir da Marina de Cascais, com recurso às embarcações do navio e do NRP *Figueira da Foz*, que se encontrava fundeado na Baía de Cascais.

Tudo a bordo e o navio iniciou a entrada no porto de Lisboa, apenas com pano latino, praticando de novo a Barra Norte. Já junto a Paço d'Arcos, com o nascer do sol, foi possível o navio caçar o pano redondo dando uma grandeza ao evento que só um navio carregado de história e tradições como a *Sagres* consegue trazer à memória de todos os que tiveram o privilégio de partilhar aquela visão numa manhã de calmaria sobre o espelho do Tejo.

Pelas 08:45h, com o navio a pairar e todo o pano içado, junto ao Padrão dos Descobrimentos, após o desembarque dos OCS com o apoio de uma embarcação da Capitania do Porto de Lisboa, foi arriada uma embarcação do navio, tendo dois oficiais desembarcado as duas taças para entregar na Doca de Belém, a fim de cumprirmos o restante percurso previsto por Lisboa, ficando assim a Marinha e a *Sagres* de parabéns por mais esta participação num evento carismático de elevada visibilidade.

Pelas 12:30h realizou-se a cerimónia oficial na Câmara Municipal de Lisboa, onde esteve presente o Almirante CEMA.



SUMÁRIO

- 02** NRP *Sagres*. Entrega de troféus da Liga de Campeões
- 04** Strategia 3
- 06** O Treino do NRP *Figueira da Foz*
- 12** Arsenal do Alfeite. 75 Anos
- 16** O Poder Curativo da Água
- 21** Demonstração Naval / Zona Marítima dos Açores. Visita do Curso de Auditores da Defesa Nacional
- 22** Aniversários
- 24** Cerimónias do Dia do Combatente / Saibam Todos
- 25** Academia de Marinha
- 26** Estórias (4)
- 27** Vigia da História (65)
- 28** Notícias
- 30** Saúde para Todos (16)
- 31** Novas Histórias da Botica (34)
- 32** Desporto
- 33** Quarto de Folga
- 34** Notícias Pessoais / Convívios
- CC** Símbolos Heráldicos

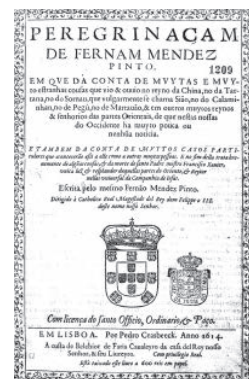
NRP BARTOLOMEU DIAS DO GOLFO DA GUINÉ A LISBOA **09**



14 DIREÇÃO DO SERVIÇO DE PESSOAL LIGAÇÃO ÀS PESSOAS



PEREGRINAÇÃO AVENTURAS DE UM MARINHEIRO EM TERRAS DO ORIENTE **17**



Capa

Lançamento à água do NH D. João de Castro

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 487 / Ano XLIV
julho 2014

Revista anotada na ERC
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

Diretor
CALM Carlos Manuel Mina Henriques

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
1TEN TSN- COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SCH L Mário Jorge Almeida de Carvalho

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

Administração, Redação e Publicidade
Revista da Armada - Edifício das Instalações Centrais da Marinha - Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

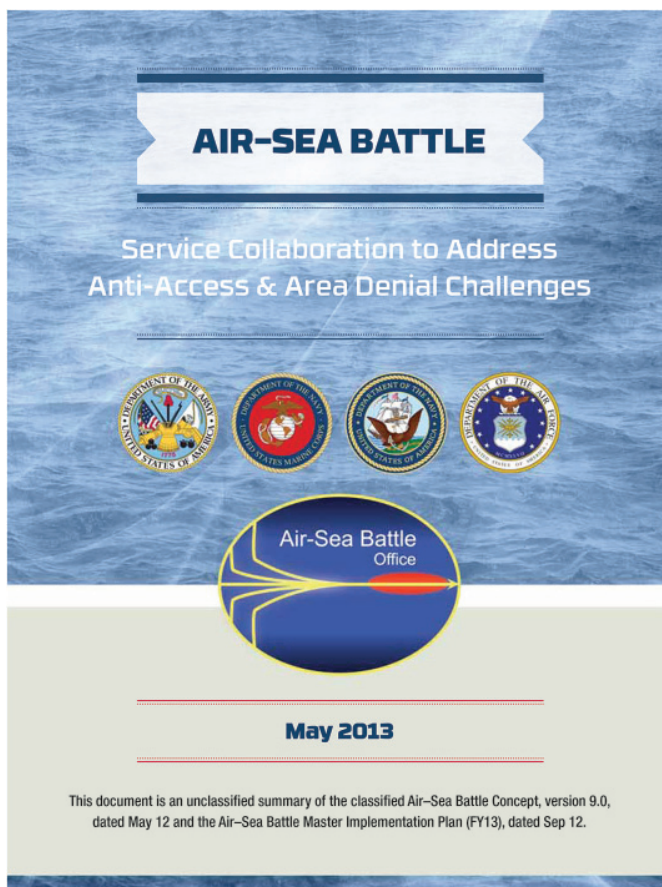
E-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt
revistaarmada.secretaria@marinha.pt

Paginação eletrónica e produção
Instituto Hidrográfico

Tiragem média mensal
4500 exemplares

Preço de venda avulso: € 1,50

AIR-SEA BATTLE



Nos dois últimos textos, apresentaram-se os conceitos de *Anti-access* (A2) e de *Area Denial* (AD), destinados a negar a um oponente o acesso a uma área de operações e a capacidade para manobrar na mesma. As ações e as capacidades de A2/AD (desenvolvidas e edificadas por eventuais contendores) condicionam, pois, a liberdade de ação das forças militares próprias, obrigando-as a operar com maior grau de risco e a maiores distâncias dos teatros onde elas são necessárias. Não se estranha, por isso, que as modalidades de ação de A2/AD – nomeadamente, as desenvolvidas e edificadas pela China (mas também, em menor grau, pela Coreia do Sul e pelo Irão) – estejam no cerne do atual pensamento geoestratégico.

Nessa ótica, em Julho de 2009, o Secretário da Defesa americana determinou que os Departamentos da Marinha e da Força Aérea desenvolvessem um novo conceito operacional, prontamente designado de *Air-Sea Battle*, com o objetivo de contrariar as modalidades de ação de A2/AD, de forma a preservar a liberdade de ação norte-americana nos *global commons*.

Importa lembrar que nas décadas de '70 e '80 os EUA já haviam desenvolvido um conceito afim, mas na altura envolvendo apenas o Exército e a Força Aérea. Tratou-se do *Air-Land Battle*, um conceito destinado a contrariar uma ofensiva soviética na Europa, durante a guerra fria – conceito entretanto abandonado com a desintegração da União Soviética.

De qualquer maneira – não obstante tudo apontar para que um potencial antagonismo com a China se desenvolvesse num cenário marítimo e aero-espacial, com forte dependência do ciberespaço (ou seja, nos *global commons*) – a preservação da liberdade de ação norte-americana teria que implicar sempre todo o potencial militar do país (i.e. todos os ramos das forças armadas). Isso levou o Pentágono a associar, pouco tempo depois, o *US Army* e o *US Marine Corps* aos trabalhos conceptuais relacionados com o desenvolvimento do *Air-Sea Battle*.

Esta iniciativa veria a sua importância redobrada quando, em Janeiro de 2012, a estratégia de defesa americana aprovada pelo presidente Obama identificou, como uma das prioridades para as forças militares americanas, a projeção de poder em áreas sujeitas a modalidades de ação de A2/AD. Entretanto, em Maio de 2013, foi divulgado o primeiro (e até agora único) relatório público deste projeto, intitulado "*Air-Sea Battle – Service Collaboration to Address Anti-Access & Area Denial Challenges*". Este relatório é um resumo não classificado do trabalho produzido, que contém, naturalmente, outras partes classificadas. Por uma questão de facilidade de compreensão, dividirei a análise ao conceito em:

- Objetivos;
- Ideia central e linhas de esforço; e
- Iniciativas.

OBJETIVOS

O *Air-Sea Battle* visa melhorar a integração das forças navais, terrestres, aéreas, espaciais e ciberespaciais de forma a proporcionar aos comandantes operacionais as capacidades necessárias para contrariar e, se necessário, derrotar um contendor que empregue medidas sofisticadas de A2/AD. O foco do *Air-Sea Battle* é assegurar que as forças conjuntas consigam projetar força, para preservar e defender os interesses americanos.

Podemos identificar aqui dois objetivos bem concretos:

- Manter a liberdade de ação americana, em qualquer área e sempre que necessário.
- Aprofundar a colaboração entre os ramos das forças armadas americanas em todos os domínios de atuação (terra, mar, ar, espaço e ciberespaço).

IDEIA CENTRAL E LINHAS DE ESFORÇO

A ideia central do conceito consiste em desenvolver forças em rede (*Networked*), integradas (*Integrated*), capazes de ataques em profundidade (*Attack-in-depth*), para inoperacionalizar (*Disrupt*), destruir (*Destroy*) e derrotar (*Defeat*) forças adversárias. As iniciais das palavras-chave, em língua inglesa, dão origem a um daqueles acrónimos de que os americanos tanto gostam: NIA/D3, que sintetiza a ideia central de todo o conceito.

Em rede (*Networked*) significa ter pessoas e equipamentos ligados em tempo real e unidos no propósito.

Integradas (*Integrated*) quer dizer que as forças deverão ser interoperáveis em todos os domínios e capazes de operar como um todo.

Ataque em profundidade (*Attack-in-depth*) inclui medidas ofensivas e defensivas, com o objetivo de inoperacionalizar, destruir e derrotar as ações e as capacidades de A2/AD de contendores.

O D3 (*Disrupt, Destroy & Defeat*) corresponde às 3 linhas de esforço do conceito de *Air-Sea Battle*, que se podem detalhar em:

- Inoperacionalizar as capacidades de *Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance* (C4ISR) – correspondente, na gíria, a “cegar o arqueiro” (ou *blind the archer*);
- Destruir as plataformas e os sistemas de armas de A2/AD – correspondente, na gíria, a “alvejar o arqueiro” (ou *shoot the archer*); e
- Derrotar (ou neutralizar) as armas – correspondente, na gíria, a “alvejar a flecha” (ou *shoot the arrow*).

INICIATIVAS

O *Air-Sea Battle* inclui inúmeras iniciativas de âmbito genético, estrutural e operacional. Segundo o *Chief of Naval Operations* da *US Navy*, Almirante Jonathan Greenert, já foram identificadas mais de 200 iniciativas, ao abrigo deste conceito, embora o documento divulgado em Maio de 2013 enumere apenas 12 ações – o que se justifica por ser um documento não classificado e para divulgação pública. Apenas para efeitos de exemplificação, enumerarei algumas das ações mais relevantes.

Assim, no campo genético, preconiza-se, por exemplo, o reforço da integração da programação e da aquisição de material militar para os diferentes ramos das forças armadas e a incorporação de matérias ligadas a A2/AD nos programas de treino e de formação dos militares americanos.

No campo estrutural, defende-se, entre outras ações, o aprofundamento do relacionamento entre organizações homólogas de cada ramo das forças armadas e o fortalecimento do alinhamento com parceiros e aliados.

Finalmente, no campo operacional, recomenda-se, designadamente, a realização de experiências para testar a integração das estruturas de C2 existentes e a condução de jogos de guerra

focalizados na aplicação do conceito *Air-Sea Battle* em cenários operacionais realistas.

REFLEXÕES SOBRE O AIR-SEA BATTLE

Feita esta breve apresentação deste novo conceito, gostaria de partilhar com os leitores duas breves reflexões.

A primeira tem a ver com o facto de o relatório de Maio de 2013 sobre o *Air-Sea Battle* evitar cuidadosamente qualquer referência explícita a países ou a áreas geográficas.

Não obstante, isso não tem evitado a associação do conceito à China, essencialmente por dois motivos.

Em primeiro lugar, porque a estratégia de defesa americana de 2012 (na qual o *Air-Sea Battle* entronca) advogou uma viragem para a Ásia e o *Air-Sea Battle* é visto como uma peça nesse rebalanceamento estratégico.

Em segundo lugar, porque essa mesma estratégia de defesa americana, ao abordar as ações e as capacidades de A2/AD, mencionou explicitamente a China e o Irão. E como o *Air-Sea Battle* visa contrariar e ultrapassar os desafios de A2/AD, então a associação a esses países (e, sobretudo, à China) é inevitável.

Assim, a maior parte dos analistas enquadra os seus comentários ao *Air-Sea Battle* num potencial antagonismo EUA vs. China, sendo o conceito visto como um elemento de uma grande estratégia que tem a China como destinatário.

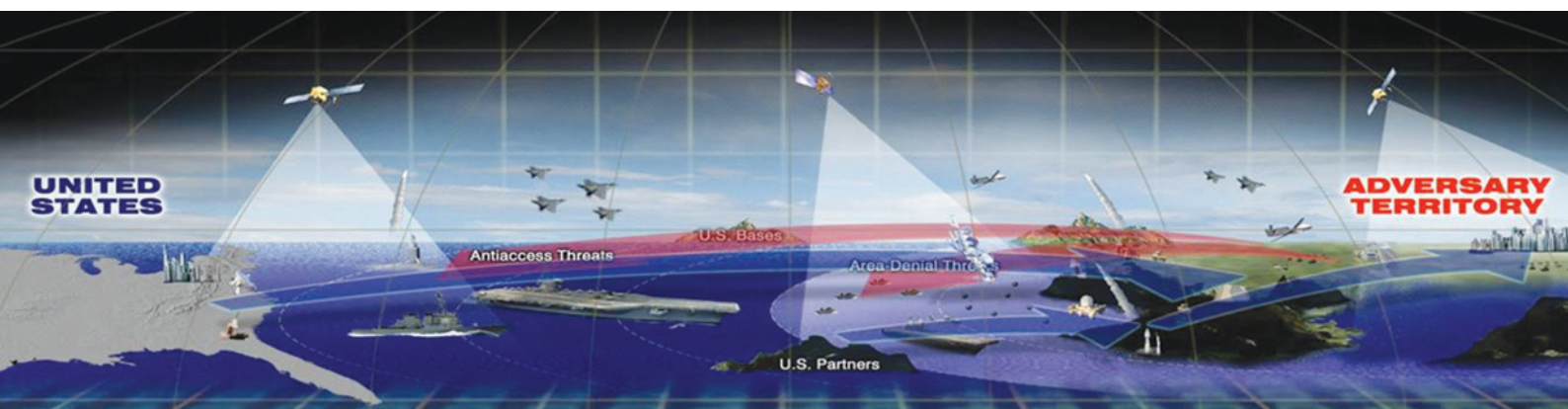
A segunda reflexão que gostaria de partilhar respeita à importância do reforço da articulação e da colaboração entre todos os ramos das forças armadas – no caso americano, o exército, a marinha, a força aérea e os fuzileiros.

De facto, mesmo em cenários que parecem apontar para um maior enfoque nos ramos naval e aéreo das forças armadas (dado o objetivo assumido de preservar o acesso aos *global commons*), o Pentágono envolveu o *US Army* e o *US Marine Corps* – cuidado que, diga-se, não teve nas décadas de '70 e '80 ao excluir a *US Navy* e o *US Marine Corps* do *Air-Land Battle Concept*...

Na realidade, no mundo contemporâneo os diferentes ramos das forças armadas devem trabalhar sempre de forma articulada para alcançar os objetivos estabelecidos.

Todavia, isso deve sempre basear-se no reconhecimento claro de que os conceitos, os procedimentos e os requisitos de cada ramo são bastante diferentes em aspetos essenciais, embora não impeditivos de que se articulem ao serviço de uma verdadeira estratégia nacional. Como referido no próprio relatório oficial do *Air-Sea Battle*, este conceito é um exemplo de “como os diferentes ramos podem colaborar formalmente, ainda que protegendo, desenvolvendo e mantendo capacidades, património e cultura únicas”. De facto, só assim se consegue aumentar a *jointness*.


Sardinha Monteiro
CFR



O TREINO DO NRP FIGUEIRA DA FOZ



No dia 31 de janeiro de 2014 o NRP *Figueira da Foz*, segundo navio patrulha oceânico da classe “Viana do Castelo”, terminou o seu Plano de Treino Operacional (PTO) e passou a estar disponível para ser empenhado operacionalmente. Ao longo do PTO, que teve início com a “Inspeção Inicial” em 13 e 14 de janeiro de 2014 e terminou com a realização da “Inspeção Final”, a mais recente unidade naval da nossa Marinha cumpriu um exigente e complexo programa de treino orientado pela Equipa de Avaliação do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (EACITAN), que permitiu atingir os padrões de prontidão previstos para esta classe de navios, garantindo um nível de desempenho adequado às missões que lhe virão a ser atribuídas.

Ao longo do período de treino, através do elevado empenho e determinação da guarnição, o navio demonstrou uma evolução muito consistente, conseguindo alcançar um bom nível de conhecimento da plataforma e dos sistemas, e de desempenho individual e colectivo que faz jus à tradicional “vontade de bem fazer” dos nossos marinheiros e dos nossos navios.

Antes de iniciar o PTO, previamente ao trânsito de Viana do Castelo para Lisboa, com o objetivo de desenvolver perícias que garantissem a capacidade de efetuar essa viagem inaugural em segurança, o NRP *Fi-*

gueira da Foz efetuou um Plano de Treino de Segurança (PTS) entre os dias 9 e 13 de dezembro de 2013, atracado nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Neste período, o navio cumpriu o plano de atividades previsto na doutrina de treino em vigor, vocacionado para a capacidade de navegar em segurança e que incide nas áreas de marinharia e serviços gerais, segurança para navegar, navegação, limitação de avarias, mecânica, eletrotécnica, armas e eletrónica e saúde e emergência médica.

Após largar de Viana do Castelo, já no trânsito rumo à Base Naval de Lisboa (BNL), nos dias 16 e 17 de dezembro, uma equipa da EACITAN acompanhou o navio numa ação de “treino assistido” para consolidar o desempenho previamente alcançado em terra, nas áreas de Navegação (NAV), Limitação de Avarias (LA), Mecânica (MEC) e Eletricidade (ELEC).

INSPEÇÃO INICIAL DO PTO

A “Inspeção Inicial” tem como objetivo efetuar a avaliação geral ao navio, no que respeita ao estado dos processos administrativos e de organização, ao estado do material e a verificar o nível dos desempenhos e perícias básicas com especial atenção às questões da segurança. Esta inspeção é constituída por uma fase de terra de um

dia, a qual contempla as inspeções administrativas, cobrindo a totalidade das áreas de avaliação definidas, e por uma fase de mar de um dia, em que é efetuada a avaliação geral de desempenho a navegar.

Esta inspeção revela o nível de proficiência em que se encontra o navio e permite planejar o treino necessário para alcançar os padrões de desempenho pretendidos. Por norma, quanto melhor se apresentar o navio na fase inicial do treino melhores condições tem para evoluir e maiores probabilidades apresenta de alcançar níveis de desempenho mais elevados no final.

Consciente desta realidade, a guarnição do NRP *Figueira da Foz* investiu de forma clara e empenhada na preparação da sua “Inspeção Inicial”, facto que foi rapidamente constatado pela equipa de avaliação ao entrar a bordo no dia 13 de janeiro para dar início às inspeções administrativas. A inspeção administrativa é exaustiva e no final a equipa de avaliação e o navio dispõem de uma imagem muito clara dos aspectos administrativos e de organização em que o navio se apresenta robusto, mas também onde apresenta fragilidades e tem necessidade de evoluir e melhorar.

Cumprida a fase de terra da “Inspeção Inicial”, faltava avaliar a plataforma a operar e perceber de que forma e com que



nível de segurança a guarnição conduzia o navio no mar. Para o efeito o *Figueira da Foz* largou da BNL com a equipa de avaliação embarcada, que ao longo do dia 14 acompanhou e avaliou os preparativos para largada, as fainas de largada e de atracação, o desempenho na área da navegação e a resposta a emergências simples como a queda de homem ao mar, avarias na propulsão e governo e o combate a um incêndio de pequenas proporções.

No final, cumprido o programa de inspeções atracado na BNL e a navegar, atingiu-se o propósito de dispor de uma avaliação correta do nível da organização e desempenho daquela unidade naval, concretizado num relatório exaustivo, com pontos fortes e fragilidades que iriam ser objeto de treino subsequente, permitindo assim atingir o nível de desempenho desejável. Paralelamente, em resultado da avaliação global efetuada durante a “Inspeção Inicial”, foi considerado que o NRP *Figueira da Foz* cumpria as condições mínimas de operação em segurança para efetuar o seu primeiro Plano de Treino Operacional.

FASE DE TERRA

A fase de terra do PTO decorreu entre os dias 15 e 21 de janeiro. Neste período,

as atividades de adestramento procuraram dotar a guarnição de perícias que pudessem garantir um suporte robusto para o posterior desenvolvimento do treino na fase de mar.

Nesse âmbito foram realizadas palestras e exercícios práticos, avaliados em diversas áreas, como emergências a navegar, condução da instalação elétrica, condução da instalação propulsora, saúde e procedimentos de comando e controlo. A área de marinharia foi treinada a bordo tendo sido revistas as manobras de homem ao mar, o reboque e o reabastecimento no mar, ao passo que a navegação e manobra do navio foram praticadas no simulador de navegação do CITAN, onde foi ainda exercitada a prática de navegação em águas restritas e os procedimentos para busca e salvamento no mar. Finalmente, com a colaboração do Serviço de Informação e Relações Públicas do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada foi ministrada uma palestra sobre informação pública e relacionamento com os órgãos de comunicação social (OCS) de modo a preparar o navio numa área que tem vindo a revelar-se cada vez mais relevante.

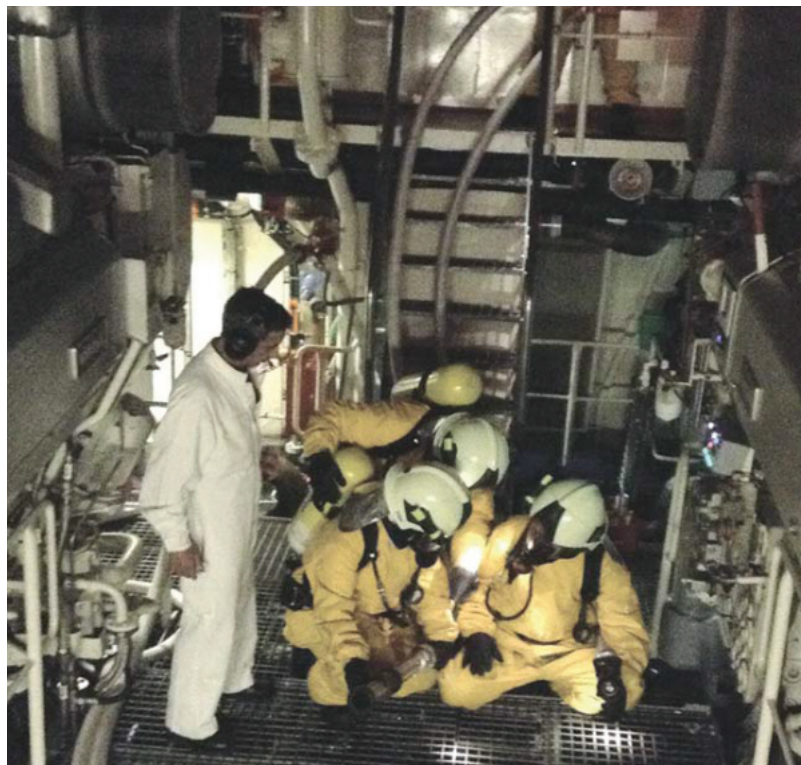
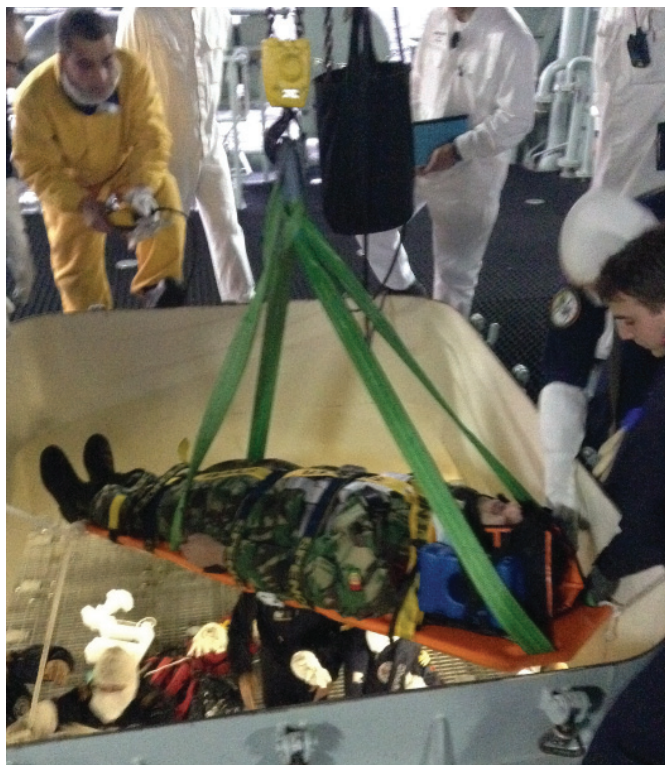
Para além deste treino de preparação para a atividade no mar foram, paralelamente, desenvolvidas atividades de trei-

no vocacionadas para a situação de navio atracado, onde se destaca o treino de combate a incêndio com o navio atracado, o treino de “navio aberto a visitas”, o treino de “ameaça de bomba a bordo” e, finalmente, a “Inspeção de Porto”, cujo objetivo é garantir a correta apresentação, aprumo e imagem cuidada do navio quando atracado.

FASE DE MAR

No período de 22 a 30 de janeiro, fase de mar do PTO, viriam, como esperado, a ser colocados em prática todos os ensinamentos retirados das palestras e exercícios realizados na fase de terra. Assim, na primeira semana de mar, de 22 a 24 de janeiro, foi dado ênfase às áreas da navegação, com exercícios de entrada e saída de porto, e às áreas de limitação de avarias, de mecânica e de eletricidade, com a realização de diversas séries, nas quais a guarnição demonstrou empenho e capacidade de evolução no processo de treino.

Após um fim de semana de relativo descanso, em que o navio viu os seus esforços recompensados por uma avaliação de “BOM” na “Inspeção de Porto” que ocorreu sábado, dia 25 de janeiro, o *Figueira da Foz* voltou a largar, desta vez



O treino na segunda semana começou com os preparativos para largada, com a faina de largada e com a navegação em águas restritas durante a saída do Porto de Lisboa, a que se seguiu treino de aproximações para reabastecimento no mar com o NRP *Bérrio*. O resto do dia foi aproveitado para treino de reabastecimento, tendo o navio provado boas qualidades náuticas, mantendo com eficácia a posição relativamente ao reabastecedor e tendo reabastecido 40 toneladas de combustível F76, apesar das difíceis condições meteorológicas que se verificavam.

Ao longo da semana, até quinta-feira, continuou a ser cumprido o planeamento previsto, tendo sido realizado treino de reboque com a corveta *João Roby*, treino de apoio a navio sinistrado com a lancha de fiscalização *Pégaso* e treino mais complexo na área da LA, concretamente com a reação a incêndios de grandes proporções e com treino de combate a rombos e alagamentos. Durante estes dias foi ainda, e pela primeira vez, testada e treinada a bordo a organização para “*action messing*”, em que é preparada e servida a toda a guarnição uma refeição quente num tempo muito curto, permitindo que a guarnição seja alimentada e recupere forças mesmo com o navio empenhado numa atividade mais complexa.

Durante esta semana, período com significativa agitação marítima, o NRP *Figueira da Foz* comprovou a estabilidade e a robustez da plataforma e reforçou na guarnição e na equipa de avaliação a ideia das qualidades do navio e da sua excelente adequação às difíceis e exigentes condições de operação na nossa Zona Económica Exclusiva.

INSPEÇÃO FINAL

Depois de um período de treino exaustivo e exigente, chegou o grande dia, a “Inspeção Final”. Neste dia o navio tem a oportunidade de demonstrar a evolução conseguida ao longo do treino e o nível de desempenho alcançado. Como de costume, para a “Inspeção Final” foi reservado um conjunto de atividades mantidas em sigilo, provocadas em ordem sequencial pela equipa de avaliação, com o objetivo de testar o desempenho da guarnição e a sua capacidade para no final do treino responder aos mais diversos incidentes e emergências.

Partindo da situação de navio fundeado no Mar da Palha, deu-se início à avaliação com a manobra de suspender, seguida do exercício de pilotagem da saída do Porto de Lisboa. Já em águas safas foi cumprido o plano previsto, que incluiu um exercício de “homem ao mar”, uma avaria no sistema de governo, uma avaria no sistema

propulsor com princípio de incêndio na casa das máquinas, um “*action messing*” e um rombo provocado por impacto num contentor à deriva. A inspeção terminou com a entrada no porto de Lisboa e com a atracação na BNL.

Ao longo deste dia tão especial, o navio demonstrou segurança, lucidez, vontade e motivação. Demonstrou ainda que soube aproveitar o treino e desenvolver as perícias necessárias para enfrentar as missões com segurança e para levar de vencida as adversidades.

Concluída a “Inspeção Final” com sucesso, foi visível no final de um dia longo, nos rostos cansados da guarnição, a felicidade genuína da missão cumprida e de terem concluído com êxito esta fase tão relevante da sua preparação, que permite ao Comando Naval, à Marinha e ao nosso país poderem contar com mais uma unidade naval pronta.

Pela nossa parte, no CITAN, partilhamos a felicidade da guarnição, pois mais uma vez, como sempre, o sucesso do navio é o nosso sucesso, materializado no produto entregue ao Comando Naval no final do treino, que reafirma a capacidade da nossa Marinha continuar a operar no mar de forma eficaz.



Colaboração da DIREÇÃO DO CITAN

NRP BARTOLOMEU DIAS

DO GOLFO DA GUINÉ A LISBOA

PARTE 2



Com a ilha de Santiago a desaparecer no horizonte, o navio rumou para as águas do Golfo da Guiné. Aguardava-nos um trânsito de uma semana, tempo para preparar a visita a São Tomé e Príncipe. O treino interno integrou a rotina diária do navio, adaptado agora à grande alteração climática que rapidamente se fez sentir com a aproximação às latitudes do equador térmico e às borrascas associadas.

Na manhã do dia 5 de abril avista-se a ilha de São Tomé. Verdejante e isolada, caracterizou-se de imediato pelo seu contraste paisagístico com as ilhas do arquipélago de Cabo Verde. A chegada ao fundeadouro da Baía Ana Chaves revela a hospitalidade do povo santomense com a aproximação de diversas pirogas que interromperam a faina de pesca para saudar a *Bartolomeu Dias*. Esta baía, abraçada pela capital São Tomé, acolhe vários navios mercantes que fazem a sua faina com o auxílio de pequenas embarcações em trânsito contínuo para o porto.

Organizadas as bordadas, foram iniciados os trânsitos das “embarcações de licença” com a bordada de folga a fazer fila junto ao portaló. A curiosidade despertada pela beleza da paisagem observada do mar refletia-se no rosto dos elementos da guarnição, elevando a expectativa para visitar a Ilha “Chocolate”, cognome que recebeu no início do século XX por ter o cacau como a sua principal produção agrícola.

A INICIATIVA MAR ABERTO 2014 EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

As atividades associadas à Iniciativa Mar Aberto iniciaram-se com uma reunião de coordenação nas instalações da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe – STP-GC, onde foram agendadas as ações a realizar durante o período de estadia do navio no arquipélago.

Conforme planeado, as ações de cooperação tiveram o seu início com a visita ao navio de alguns elementos da GC e com a realização de uma instrução teórica e prática de operações de mergulho

junto ao porto de São Tomé. Os dias seguintes foram preenchidos fazendo uso das valências da guarnição, tendo a generalidade das ações sido focada no treino de vistoria e abordagem, procedimento radiotelefónico e manutenção de motores fora-de-borda.

Concluídas as ações em terra, o programa de cooperação foi complementado com o embarque de uma equipa da GC para uma ação de fiscalização de dois dias nas águas territoriais do arquipélago. Não obstante o curto período, este embarque permitiu não só o fundamental treino de mar, como também a integração e o trabalho em equipa com alguns militares santomenses que posteriormente viriam a embarcar no navio durante o exercício *OBANGAME EXPRESS 14*.

APOIO À COMUNIDADE DA ROÇA MONTE CAFÉ

Aproveitando a visita do navio a São Tomé, foi também promovida, à semelhança do efetuado em Cabo Verde, uma ação de apoio à população, tendo para o efeito o navio contado com o apoio das autoridades locais e de uma organização não-governamental, a *Helpo*, na identificação de uma localidade alvo. Escolhida a comunidade da Roça Monte Café, situada no centro da ilha, no distrito de Mé-Zochi, foram realizados trabalhos de beneficiação na escola primária e no jardim-de-infância, os quais inevitavelmente foram seguidos com a natural curiosidade e inocência das dezenas de crianças que ali iniciam o seu percurso escolar. Paralelamente e com grande adesão de toda a comunidade, foram também realizadas consultas de rastreio médico, direcionadas para a deteção de hipertensão arterial, atenta a prevalência desta doença crónica na ilha.

Contando com o apoio das autoridades de São Tomé e Príncipe, foi ainda entregue à Santa Casa da Misericórdia material escolar e vestuário diverso, doado por elementos da guarnição e pelas instituições escolares do concelho de Almada, colégio Campo de Flores e escola Fernão Mendes Pinto.



Foto CAB T Carvalho

ATÉ UM DIA SÃO TOMÉ

Terminado o último período de licenças na véspera do navio suspender, as histórias e as experiências vividas nesta paradisíaca ilha equatorial avolumam-se nos corredores do navio, revelando uma visita que certamente permanecerá na memória de todos. A afabilidade e hospitalidade do povo santomense assim como a importância dada à presença do navio ficou patente quer em terra quer nas diversas visitas recebidas, destacando-se, entre outras, o embarque do Primeiro-Ministro de São Tomé e Príncipe acompanhado pela Embaixadora de Portugal em São Tomé e Príncipe, Dr.ª Maria Paula Cepeda, durante a ação de fiscalização no arquipélago.

Já na companhia do NPO *Apa*, da marinha brasileira, que se juntou ao navio no fundeadouro da Baía de Ana Chaves, prosseguimos a nossa missão no dia 13 de abril rumo aos Camarões, preparando a participação no próximo exercício através de um programa de treino com o navio brasileiro.

O EXERCÍCIO OBANGAME EXPRESS 2014 –OE14

Depois de dois dias de trânsito, a grandeza do Pico Basilé na ilha de Bioko a bombordo e a imponência do Monte Camarões pela proa, saudam a chegada do navio à foz do rio *Wouri*, outrora batizado pelos portugueses como rio *Camarões*. A entrada no estuário, com uma elevada intensidade de tráfego e navios fundeados, faz-se sob o olhar atento da equipa de pilotagem, identificando marcas até então só conhecidas nas páginas dos roteiros.

Após cerca de duas horas de trânsito, avistam-se as primeiras infraestruturas do porto de Douala. Este porto, principal ligação dos Camarões ao Golfo da Guiné e porta fundamental para o comércio externo do país, caracteriza-se pela sua grande extensão e um elevado movimento portuário.

Marcada por uma elevada receptividade por parte de todas as autoridades locais, a presença do navio no porto mereceu um constante cuidado de segurança, evidenciado pela presença permanente de uma equipa de guarda armada junto ao navio e nos autocarros utilizados para as licenças da guarnição.

As reuniões de coordenação para o exercício *OBANGAME EXPRESS 14* decorreram durante três dias na Base Naval de Douala em para-

lelo com a fase de treino em terra, direcionada para as equipas de abordagem africanas. Com um número de participantes de países da região bastante elevado, este período permitiu promover também a troca de experiências e naturalmente o fomento de laços de camaradagem com outras marinhas, concorrendo para a fácil integração dos meios e das equipas que se veio a verificar na fase de mar.

Terminada a fase de terra, e na companhia do NPO *Apa* (BR), BS *Godetia* (BE), NP *La Benoue* (CM), NP *Jabane* (CM) e NP *Mangoye* (GA), a *Bartolomeu Dias*, com uma equipa de dezoito elementos da GC-STP embarcada, largou na manhã do dia 19 de abril para uma área de exercício entre os Camarões e a ilha de Bioko. Tendo como principal objetivo desenvolver as capacidades dos países da região na luta contra as atividades ilícitas no mar, esta fase consistiu num programa seriado de três dias, com foco no treino de vistoria e abordagem, num cenário de operações de interdição marítima. Com equipas de abordagem africanas embarcadas em todos os navios, este período permitiu partilhar conhecimentos e experiências com as marinhas e guardas-costeiras dos países da região. Salienta-se também nesta fase, a participação de um P3-C da Força Aérea Portuguesa, com o seu essencial contributo na ação de vigilância e reconhecimento marítimo e na passagem de informação para o Centro Multinacional de Operações Marítimas de Douala, entidade coordenadora do exercício.

Concluída a participação no OE14, e rumando agora para águas angolanas, a tirada ficou marcada pela passagem da linha do Equador na manhã do dia 22 de abril. Cumprindo a tradição, o navio e a guarnição enfrentaram a ira do Rei Neptuno e o “impiedoso” julgamento pela sua Corte.

A INICIATIVA MAR ABERTO 2014 EM ANGOLA

A primeira paragem pela costa angolana foi ao largo do Ambriz, a 26 de abril, onde o navio embarcou uma equipa do Batalhão de Fuzileiros Navais (BFN) da Marinha de Guerra Angolana (MGA), acompanhada pelo diretor técnico do Projeto 8 – Cooperação técnico-militar (CTM) em Angola e pelo chefe de estado-maior do BFN. Deram-se assim início às ações de cooperação com a MGA através do treino e instrução de vistoria e abordagem durante o trânsito para o Lobito, onde o navio atracaria no dia seguinte.

Ao dobrar a língua da Restinga, a traça da arquitetura portuguesa ainda ali existente mistura-se com o crescimento em curso

das modernas infraestruturas portuárias. O profissionalismo do piloto reflete também o empenho angolano no desenvolvimento do país. À chegada ao porto, uma comitiva de boas vindas da MGA recebe calorosamente o navio, demonstrando o cuidado na preparação da visita a Angola. Recebida a comitiva na camarinha do comandante, a apresentação de boas vindas revela de imediato a afinidade e empatia entre marinhas com uma língua comum.

Realizadas as reuniões de coordenação das ações de cooperação, sempre com a mais-valia do apoio dos militares da CTM, deram-se início às atividades de instrução e treino previstas no programa. Ao mesmo tempo que era dada continuidade ao treino conjunto com os fuzileiros navais da MGA, eram realizadas ações de treino e instrução de operações de mergulho e palestras setoriais de organização de navio, as quais foram precedidas de uma visita técnica ao patrulha *Atlântico*, atribuído à Região Militar do Sul. Aproveitando ainda a presença da *Bartolomeu Dias* no Lobito, realizaram-se diversas visitas ao navio de estabelecimentos de ensino militar, das quais se destacam a visita dos cadetes da Academia Militar do Exército e a dos alunos da Escola de Especialistas Navais.

Com alguma chuva a marcar presença no convés de voo, realizou-se a recepção a bordo, constituindo oportunidade única de acolher a comunidade portuguesa e as forças vivas da cidade do Lobito, que foram presenteadas com a tradicional cozinha portuguesa. No dia seguinte, e véspera da largada, a marinha angolana ofereceu um jantar de despedida e de retribuição ao navio, o qual, pela sua singularidade, irá ficar na memória de todos aqueles que estiveram presentes.

O navio despediu-se do Lobito com o reconhecimento de uma população amável e hospitaleira, deixando para trás uma cidade e uma província que seguramente nos tempos próximos serão moldadas pelos prós e contras associados ao crescimento.

Com vinte e oito cadetes da MGA embarcados, as atividades do navio no trânsito para Luanda centraram-se em ações de instrução, com ênfase na navegação costeira, marinharia e limitação de avarias.

Tendo a cidade de Luanda à vista, a aterragem fez-se cruzando um aglomerado de navios fundeados, impossibilitando cumprir o planeamento de navegação inicialmente definido. Com algumas semelhanças geográficas com a entrada do porto do Lobito, Luanda difere na dimensão e na densidade de movimentos portuários. Cidade imponente e testemunho vivo do desenvolvimento angolano, Luanda é uma metrópole em constante evolu-

ção com um crescimento que se torna notório pelo número de arranha-céus que moldam a paisagem da baía.

A receber o navio no cais, e junto à comitiva de boas vindas da MGA, encontravam-se vários familiares e amigos de elementos da guarnição, reflexo da presença de uma grande comunidade portuguesa na cidade. Caracterizado por várias atividades protocolares, o programa da visita a Luanda proporcionou também à guarnição várias visitas de índole cultural e o sempre salutar intercâmbio desportivo.

Com as cores do crepúsculo vespertino a iluminarem a baía de Luanda, o navio e o Embaixador de Portugal em Angola, dr. João da Câmara, receberam no dia 2 de maio quase duas centenas de convidados para uma recepção a bordo, número ilustrativo da importância dada à presença de um navio da marinha portuguesa na capital angolana. Evidenciando a sua hospitalidade e forma de bem-receber, a marinha angolana despediu-se no dia seguinte, oferecendo uma recepção para a guarnição nas instalações da Base Naval de Luanda, onde mais uma vez ficaram patentes os laços de camaradagem que unem os marinheiros dos dois países.

RUMO A NORTE

Terminado o período de visita a Angola, e com este as atividades associadas à Iniciativa Mar Aberto 2014, o navio largou na manhã do dia 5 de maio iniciando o trânsito de regresso a Lisboa. Após um período de mar de dez dias, onde também houve oportunidade de efetuar um exercício do tipo *PASSEX* com a corveta francesa *Commandant Blaison*, foi praticado o porto de Las Palmas para uma escala logística. *Las Palmas*, capital da ilha *Gran Canaria* conhecida pelo turismo e comércio, possibilitou à guarnição o descanso e a compra dos últimos *recuerdos* da missão, e ultimar os preparativos para a chegada à base.

Na tarde do dia 20 de maio, com a entrada na barra de Lisboa a coincidir com o Dia da Marinha, o sentimento de missão cumprida espelhava-se nos rostos da guarnição. Para trás ficam as memórias de uma aliciente missão no continente africano, gratificante pelas vivências com outras realidades e culturas e pela enorme honra e orgulho de ter representado a Marinha e Portugal além-mar.



Colaboração do COMANDO DO NRP BARTOLOMEU DIAS



Foto CAB T Carvalho

ARSENAL DO ALFEITE

75 ANOS



No passado dia 3 de Maio cumpriram-se 75 anos desde que foi inaugurado, nesse mesmo dia de 1939, o estaleiro Arsenal do Alfeite, na margem oposta ao local onde funcionara, até então, o Arsenal de Marinha, construído sobre as ruínas dos antigos estaleiros da Ribeira das Naus após o terramoto de 1755.

75 anos de inestimáveis serviços prestados à Marinha e ao país, contribuindo decisivamente para a sustentação e operacionalidade da esquadra e formando gerações de excelentes profissionais. É sabido que, desde 2009, mudou a sua natureza jurídica tendo a instituição Arsenal do Alfeite sido extinta dando lugar a uma sociedade anónima de capitais públicos. Contudo, permanecem a infra-estrutura, o conhecimento, muitas das pessoas e, mais importante, a Missão, na qual se reafirma o enfoque do estaleiro na satisfação das necessidades da Marinha nos domínios da reparação, manutenção e construção naval. Não pode por isso a AA, SA deixar de se associar a esta data, já que é a continuadora do espírito de bem servir e a depositária das competências e tecnologias necessárias à continuidade desse desígnio. Neste artigo tentar-se-á, de forma muito sintética, evocar um pouco da história recente do estaleiro. Pretende-se, desta forma, assinalar a efeméride e relembrar alguns acontecimentos, que alguns ainda lembrarão mas que os mais novos terão tendência para ir esquecendo, para que a memória do Arsenal do Alfeite possa perdurar e ser inspiradora.

Iniciada a sua construção em 1928, com dinheiros provenientes das indemnizações alemãs da Grande Guerra, foi concluído

em Dezembro de 1937, sendo formalmente inaugurado ano e meio depois, para funcionar, de acordo com o diploma orgânico que o criou, conforme as regras da indústria, na busca de produtividade e rentabilidade económica semelhantes às do restante sector naval. Moderno, bem equipado e de dimensão apreciável para a época, o AA foi, e ainda é, uma empresa respeitada no ramo.

Desde logo se iniciaram reparações em navios de guerra, tendo o contratorpedeiro *Dão* sido o primeiro. Iniciou-se também uma importante actividade de construção com o assentamento da quilha do primeiro navio a ser ali construído: o navio hidrográfico *D. João de Castro*. Muitos e variados navios se seguiram, de diversa dimensão e variados tipos, quer militares quer de comércio. Salienta-se a construção do petroleiro *Sam Brás*, o primeiro a ser construído no nosso país.

No âmbito do reapetrechamento da Marinha Mercante Nacional também o Arsenal foi chamado a dar o seu contributo, tendo construído os petroleiros *Sameiro*, *S. Mamede*, *Erati* e *Gerês*, este último com um comprimento de 191.7 m e deslocando 35.625 ton (leve), o maior navio ali construído. Mas não foram apenas petroleiros que se construíram no AA durante as primeiras décadas da sua existência. A lista de construções regista rebocadores, vedetas, batelões e mesmo um casco para um cargueiro, o *Beira*, para a Companhia Nacional de Navegação.

Também os armadores estrangeiros procuraram o AA, demonstração de que o seu prestígio se estendeu além fronteiras.



Os arrastões de pesca *Portisham* e *Portaferry*, para a Suécia, o petroleiro *Hector* (o casco), o iate *Donapila II*, projecto do arquitecto português Jorge de Almeida Araújo, e, após o 25 de Abril, os dois cascos para navios de carga refrigerada, o *Dzieci-Polskie* e o *Zyrardów*, destinados à Polónia, são exemplos de encomendas realizadas para armadores estrangeiros.

Como não podia deixar de ser, também a construção para a Marinha constituiu uma actividade relevante no estaleiro, sendo de salientar o navio balizador *Schultz Xavier*, as lanchas de desembarque grandes (LDG) *Alabarda* e *Bombarda*, várias LDM, vedetas de transporte de passageiros, as lanchas de Fiscalização da classe *Albatroz*, duas Lanchas Hidrográficas, a *Andrómeda* e a *Auriga*, as LFR classes *Argos* e *Centauro*, duas lanchas salva-vidas e duas lanchas para a Polícia Marítima, da classe *Bolina*. O restauro da fragata *D. Fernando II e Glória*, a última nau construída na Índia, foi um projecto de grande relevo, que não se tem dúvidas em afirmar que muito dificilmente teria sido concretizável em qualquer outro estaleiro nacional, com o grau de apuro e o cuidado com o detalhe e rigor histórico conseguidos.

Não se podia também deixar de referir a capacidade de projecto e de engenharia que o estaleiro deteve durante todos estes anos e de que ainda retém um núcleo significativo. Foi este estaleiro capaz de projectar embarcações de diversos tipos, resolver complexos problemas de engenharia, alguns dos quais internacionalmente reconhecidos pelo seu carácter inovador e, por vezes, pioneiro. Ao longo destes 75 anos muito se fez mas principal-

mente, bem se fez, permitindo manter, mesmo, após uma longa vida operacional, elevados níveis de disponibilidade e operacionalidade dos navios da Marinha, em condições de segurança e habitabilidade, como foi o caso dos submarinos e das corvetas.

No presente, novos e difíceis desafios se apresentam, sozamente conhecidos e discutidos, mas o estaleiro tem procurado enfrentá-los de modo a assegurar a sua continuidade mantendo as capacidades essenciais ao prosseguimento da sua Missão. O presente é de esperança, na medida em que a recente aproximação a outras marinhas amigas poderá atenuar os efeitos que lhe têm sido impostos pelas restrições orçamentais vigentes. É essencial assegurar a sua continuidade até que soluções mais duradouras e sustentáveis sejam decididas e implementadas pelas tutelas e para isso o estaleiro, agora AA, SA, lançou mão do seu património mais valioso, os seus trabalhadores, que motivados pelo orgulho da pertença a uma casa com 75 anos de História, de boa e prestigiada História, servem diariamente, com esforço e sacrifício, a empresa, a Marinha e o País.


Cunha Salvado
CALM ECN

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



DIREÇÃO DO SERVIÇO DE PESSOAL

LIGAÇÃO ÀS PESSOAS

A Direção do Serviço de Pessoal (DSP) tem por missão a administração dos militares, militarizados e civis da Marinha, com exceção dos quadros e mapas privativos de outros organismos.

Para que possa executar a sua missão de administração dos recursos humanos e, de facto, ser uma mais-valia tanto para a instituição como para as pessoas, é indispensável que comunique com cada um dos organismos que serve, e com cada um dos militares, militarizados e civis que lhe compete gerir.

Com os organismos – para poder antecipar necessidades cada vez mais dinâmicas; com as pessoas – para, ouvindo-as, conhecer os seus anseios. Só assim será possível otimizar recursos progressivamente mais escassos, ajustando as necessidades da organização aos objetivos dos seus servidores, a todos os níveis.

Nem sempre será possível compatibilizar os interesses individuais com os da instituição! Nesses casos prevalecerá a soberania da missão. Contudo, o envolvimento das pessoas na decisão facilita o encontro de plataformas de interesse comum e, não menos importante, diminui a litigiosidade.

Tendo em conta o universo gerido pela DSP, cerca de 10 000 pessoas, foram sendo encontradas, ao longo dos tempos, as ferramentas mais apropriadas para comunicar decisões, difundir normas e procedimentos, transmitir ordens e, mais recentemente, aconselhar e ouvir. A evolução tecnológica tem sido um precioso auxiliar do aumento da proximidade entre a DSP e as pessoas que gere, sendo agora possível incrementar o envolvimento dos próprios nas decisões que sobre si impendem, através de um conjunto de *iniciativas de aproximação e ligação direta* da administração às pessoas que importa divulgar para que mais depressa atinjam os seus objetivos.

A primeira é a reformulação e alargamento do conceito do Gabinete de Gestão de Carreiras (GGC).

O GGC foi uma iniciativa inovadora e louvável que levou a cabo, até dezembro de 2012, 822 entrevistas presenciais a oficiais até ao posto de capitão-de-fragata.

No âmbito da reestruturação da DSP, o GGC foi integrado na Secção de Planeamento e Carreiras da Repartição de Gestão de Pessoal, de modo a que os resultados das entrevistas pudessem mais facilmente ser tidos em conta na gestão corrente dos entrevistados. Por outro lado, havendo uma organização mais robusta, poder-se-ia imaginar um alargamento crescente do universo entrevistado.

Assim, em 2013, com o envolvimento dos oficiais com formação superior em Psicologia, foi:

- reformulado o questionário de orientação de carreira;
- criado um guião para as entrevistas presenciais;
- efetuadas 48 entrevistas de carreira aos oficiais oriundos dos cursos da EN que ingressaram nos QP nos últimos dois anos;
- criado um questionário para preenchimento *online*, acessível aos militares que já tenham realizado a “entrevista de carreira”, oferecendo-lhes a hipótese de atualizar a informação anteriormente prestada.

Durante o ano corrente está previsto alargar a entrevista presencial aos sargentos que terminaram o CFS e, a breve trecho, também aos sargentos que terminarem o CPSC.

Neste momento, com o indispensável apoio da Superintendência dos Serviços de Tecnologias da Informação, encontra-se em desenvolvimento uma nova aplicação para recolha e tratamento dos dados das entrevistas e dos questionários a serem preenchidos *online*, afigurando-se próxima a data em que será disponibilizada a possibilidade de atualização da entrevista, *online*, em janelas da carreira dos militares, de modo a que as colocações e as escolhas para cursos e estágios tenham cada vez mais em conta o perfil de carreira ambicionado pelo militar.

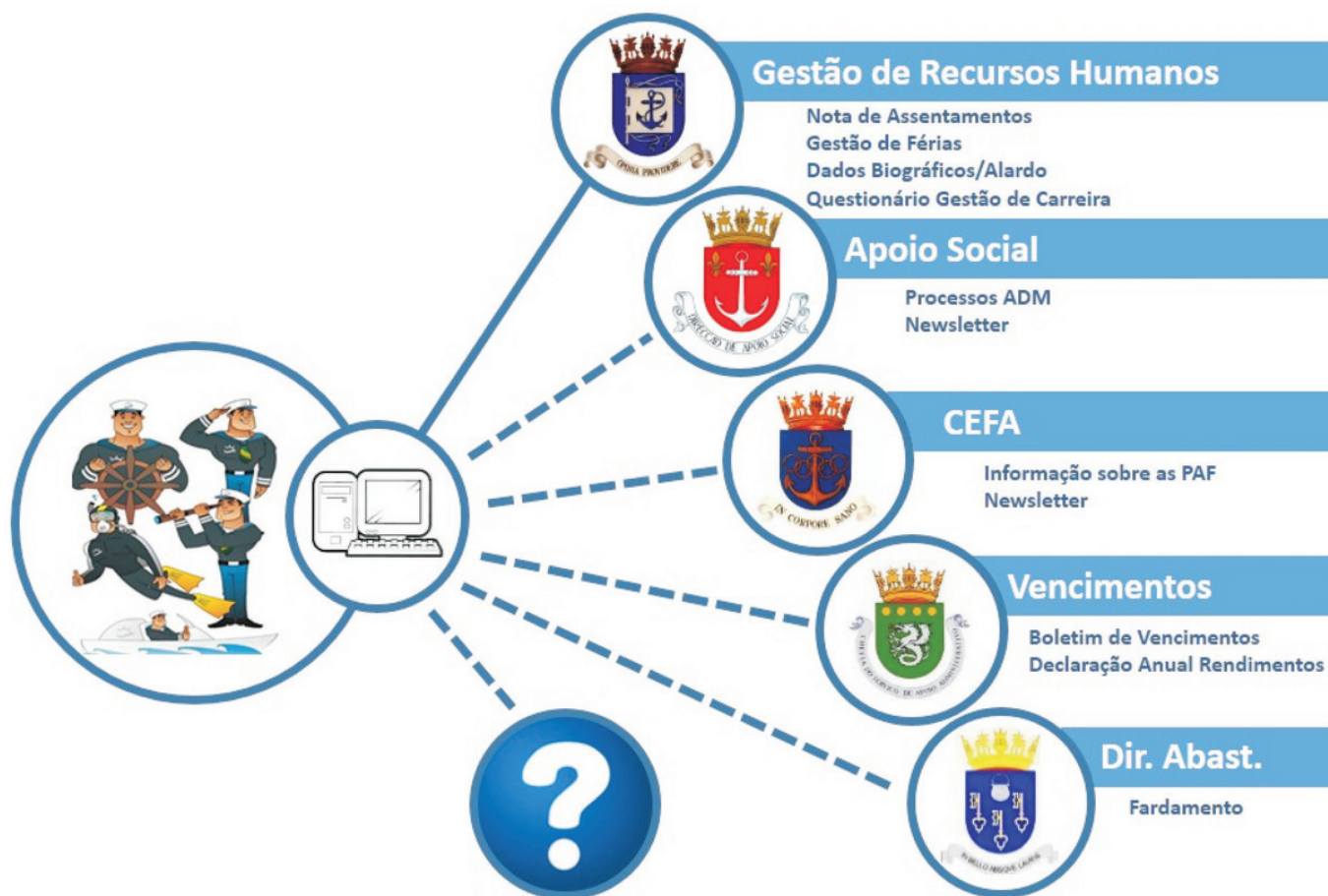
A segunda iniciativa resulta da criação do Gabinete de Perspetiva de Género (GPG) que se destina a assegurar que o género seja também um fator sustentado de otimização de desempenho na Marinha. Para tal, o GPG pretende ser um “espaço” na organização onde os militares, militarizados e civis, de ambos os sexos, possam colocar as suas questões, sugerir possíveis alterações e receber orientação no âmbito da sua vida profissional, a par com a sua vida pessoal. Paralelamente, funcionar como uma “ferramenta” da gestão para conhecer e potenciar os seus recursos humanos, independentemente do seu género, em prol da missão da Marinha.

São objetivos do GPG:

- Introduzir a perspetiva de género nas áreas onde se possa verificar discriminação;
- Colaborar no desenvolvimento de estudos relativos à perspetiva de género;
- Apoiar a decisão da DSP nas temáticas relativas ao género, tendo como pressuposto a valorização positiva da diferença entre géneros com vista ao cumprimento da missão da Marinha;
- Propor ou apresentar medidas que permitam transpor as disparidades entre géneros que subsistem na estrutura e dinâmica da organização;
- Apoiar e informar os militares, militarizados e civis relativamente às medidas de apoio à parentalidade no âmbito da Marinha;
- Acolher e fazer o encaminhamento dos processos em que seja sentido que a dignidade foi posta em causa devido a fatores de género.

Neste início de atividade o GPG irá privilegiar o contacto com as pessoas através de visitas a grandes unidades, mas já está disponível para contactos, incluindo presenciais, na DSP, sobre assuntos do seu âmbito.

A terceira iniciativa tem o sugestivo nome de “A Minha Página” e tem como finalidade ligar, a distância, a DSP a todos os militares, militarizados e civis da Marinha, de forma direta e permanente, disponibilizando serviços e informação de carácter pessoal de forma segura e sem necessidade de deslocação, permitindo a interação a distância para atualização de dados pessoais, interesses e perspetivas de carreira.



“A Minha Página” estará residente no sub-portal da DSP e acessível através do nome de utilizador e palavra-passe em uso na PTMARINTRA.

Da parte da DSP serão disponibilizados, de início:

- Nota de Assentamentos;
- Dados Biográficos/Alardo;
- Questionário Gestão de Carreira;
- Gestão de Férias (migração da PTMARINTRA).

Contudo, o mesmo espaço poderá ser utilizado por outros organismos da Marinha para colocação de informação de carácter individual e reservado, acessível apenas ao próprio, como por exemplo o boletim de vencimentos, a declaração anual de rendimentos, o estado de execução das PAF ou as dotações de fardamento. Não será despiçando considerar que poderão também ser incluídos serviços interativos como a compra de fardamento *online*, com remessa pelo correio desde o fabricante, eliminando a necessidade de armazenagem na Marinha.

A quarta iniciativa diz respeito aos concursos e convites publicados em Ordem do Pessoal.

À semelhança do que já tinha sido experimentado com sucesso nos concursos para ingresso no regime de contrato, já todos completamente *online*, e nos concursos de ingresso nos quadros permanentes, com a utilização extensiva do correio eletrónico, o relacionamento direto foi agora estendido aos convites para comissões e cargos.

O processamento dos documentos dos concorrentes deixa de ser da responsabilidade exclusiva dos comandantes, diretores ou chefes, passando aos próprios a responsabilidade por fazer chegar a quem tem a responsabilidade de decidir a informação que é do seu interesse, sem retirar ao chefe hierárquico as responsabilidades que lhe incumbem.

Assim, desde o início de 2014 que os convites para comissões só são aceites desde que o próprio faça chegar, por correio eletrónico e até à data de fecho do concurso, a sua declaração de voluntariado para o cargo, com o carimbo de registo na secretaria da unidade. O documento formal, com o visto do comandante, diretor ou chefe continua a ser enviado, mas a data de entrada na DSP deixa de ser determinante para o decorrer do processo.

Deste modo foi criada uma ligação direta entre a DSP e cada concorrente que, de modo seguro e simples, obvia a atrasos de entrega de correspondência e permite o imediato tratamento dos dados.

Estas iniciativas, aumentando a celeridade e a clareza no relacionamento entre a administração e as pessoas, visam simplificar processos, eliminar deslocações dispensáveis e aumentar o conhecimento que a administração detém sobre como cada um gostaria de orientar a sua carreira, indo ao encontro desses anseios sempre que possível.



Francisco Braz da Silva
CALM

O PODER CURATIVO DA ÁGUA

A PROPÓSITO DAS ÁGUAS CURATIVAS DO ARSENAL REAL DA MARINHA

A ligação entre o Homem e a água é ancestral e data da origem da própria vida. Esta forte relação bidirecional sofreu várias metamorfoses ao longo da história, tendo a água evoluído de um mero cariz simbólico para uma importância vital na higiene (saúde pública) e, posteriormente, assumindo-se como uma opção válida no arsenal terapêutico dos médicos.

A Hidrologia Médica faz uso da água para fins terapêuticos e tem três áreas principais de interesse de acordo com o tipo de água que utiliza: hidroterapia (água corrente), crenoterapia (água termal) e talassoterapia (água do mar). Paralelamente, também existe a peloidoterapia que consiste na utilização de pelóides - matérias orgânicas (algas) ou inorgânicas (lamas) que sofrem um processo de maturação em água mineromedicinal.

Água termal é por definição uma água mineromedicinal: bacteriologicamente pura, proveniente de uma fonte subterrânea, com particularidades físico-químicas estáveis na origem dentro da gama de flutuações naturais e com propriedades terapêuticas ou simplesmente efeitos favoráveis à saúde.

A Medicina Termal serve-se dos conceitos da Hidrologia Médica, essencialmente na sua vertente de crenoterapia. A água mineromedicinal pode ser utilizada no estado líquido ou sob a forma de vapor, sendo a via de aplicação externa (banho, duche, vapores) ou interna (ingestão, injeção). Os seus efeitos sobre o organismo advêm de considerandos químicos, térmicos, mecânicos e gerais inespecíficos, que são únicos e particulares de cada água. Porém, a cura termal não se restringe aos efeitos da água mineromedicinal; resulta antes de um conjunto de pressupostos: água mineromedicinal, planeamento da vida diária, meio ambiente envolvente (clima), técnicas crenoterápicas, técnicas de Medicina Física e de Reabilitação associadas, gases termais e pelóides, e influência psicológica (efeito placebo).

Os tratamentos termais estão indicados para a resolução de inúmeras doenças cutâneas, respiratórias, intestinais, urinárias, musculares e esqueléticas. Existem contudo algumas contra-indicações, absolutas ou relativas, e precauções especiais. Por norma, doenças sistémicas, consumptivas ou descompensadas, doenças infecto-contagiosas e patologia neoplásica desaprovam a prática termal.

O edifício dos Banhos de S. Paulo foi mandado construir pela Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, sob projeto do arquiteto e engenheiro francês radicado em Portugal Pierre-Joseph Pézarat, para aproveitar as águas termais descobertas em 1829 junto à ala poente da Praça do Comércio (edifício do Arsenal da Marinha). O edifício

desenvolia-se em três pisos abertos para um espaço central, coberto por uma claraboia para iluminação e ventilação do espaço interior. No interior dispunha de 59 tinas de zinco forradas exteriormente de madeira envernizada e possuía os equipamentos mais modernos para a época, sendo considerado um dos melhores da Europa.

Os Banhos de S. Paulo foram inaugurados em 1868 sob a direção clínica do Dr. Agostinho Vicente Lourenço e durante o seu funcionamento tiveram sempre um caráter iminentemente social: eram as termas mais baratas do país e metade das tinas eram destinadas expressamente à população de fracos recursos. Este balneário esteve aberto em média 230 dias/ano, com uma frequência anual de pouco menos de 3.000 aquistas, e era procurado principalmente por doentes com reumatismo, queixas respiratórias ou doenças da pele.

A propósito das águas curativas do Arsenal Real da Marinha, o próprio Dr. Agostinho Lourenço escreveu: *“Sa communication avec le fleuve est tellement directe, que le niveau du puis change suivant les marées. L'eau de cette source est claire, mais légèrement colorée en jaune; à une faible odeur d'oeufs couvés, comme les eaux sulfureuses, et la saveur fortement salée. La température est de 22°C, celle de l'air extérieur étant de 27°C.”* Este tipo de águas mineromedicinais, sulfuradas e hipertermais, caracterizam-se pela sua ímpar composição em enxofre bivalente biologicamente ativo, outros compostos em estados variáveis de oxidação e matéria orgânica solúvel; têm inúmeros efeitos conhecidos, entre os quais, cicatrizante, anti-inflamatório, dessensibilizante, condroestimulante, mucolítico e antisséptico.

A água era coletada do poço do Arsenal por máquinas a vapor e conduzida até às termas por uma encanação feita em manilhas de barro vidrado. Posteriormente era administrada sob a forma de banho (de imersão, carbogasoso), duche (simples, escocês, de Vichy, subaquático), aplicação nasal (irrigação, inalação, pulverização), irrigação vaginal, ou associada a massagem (manual, subaquática).

Os Banhos de S. Paulo serviram a população lisboeta até 1976, data em que foram encerrados ao público em virtude da inquinação irreversível da água proveniente da fonte abastecedora. Após várias vicissitudes, o edifício, atualmente classificado como Imóvel de Interesse Público, foi cedido à Ordem dos Arquitetos que aí instalou a sua sede nacional após as necessárias obras de adaptação.



Santos Henriques
1TEN MN



PEREGRINAÇÃO

AVENTURAS DE UM MARINHEIRO EM TERRAS DO ORIENTE



Fernão Mendes Pinto é geralmente apontado como um escritor que inclui constantemente exageros nas suas descrições. Os exércitos têm muitos milhares de homens, as esquadras muitas dezenas de navios e estes por sua vez transportam centenas de soldados e de marinheiros. A generalidade dos leitores conhece certamente o jogo de palavras associado ao seu nome, que o transformou no célebre: «Fernão mentes? Minto». Trata-se de um recurso estilístico, que Fernão Mendes soube utilizar convenientemente e que explica o enorme sucesso que a *Peregrinação* conheceu, especialmente em termos internacionais. Como nos diz Arnaldo Saraiva:

*A mistura da história e da estória (da verdade e da ficção), que geraria o tão repetido trocadilho «Fernão mentes? Minto», a referência a terras e gentes estranhas para a maior parte dos leitores de então, mesmo que já houvesse um importante conjunto de relatos sobre o Oriente, mas também a verve e a ironia, às vezes brilhando no interior de cenas dramáticas e de longas ou desdobradas frases, garantiram, mau grado o décalage entre a produção e a publicação, o sucesso imediato e internacional da **Peregrinação**, mensurável em edições, completas ou parciais, em antologias, em traduções, em comentários, que nos nossos dias se multiplicaram, e se valem de novos suportes e de novas linguagens, sejam as do teatro (por exemplo, de Helder Costa / A Barraca), as do documentário cinematográfico e até da banda desenhada (José Ruy), ou as da canção, que pode ser tão popular como a de Fausto (Por Este Rio Acima, 1982) [Saraiva, 2008 :132].*

Apesar de conter muita informação apresentada de uma forma exagerada, a *Peregrinação* não deixa de ser uma excelente fonte de informação sobre a presença dos Portugueses no Oriente, no século XVI. Os dados fornecidos sobre determinados assuntos são extremamente ricos. Sendo a maior parte das aventuras de Mendes Pinto passadas no mar, apresenta-nos informações bastante detalhadas sobre o quotidiano a bordo. Encontramos descrições rigorosas dos locais onde passou, das características dos portos, das táticas de combate, dos naufrágios e de como os sobreviventes conseguiram socorro. São imensos os detalhes sobre condições meteorológicas encontradas ou sobre a forma como decorreram os confrontos. De realçar a enorme variedade de embarcações que regista, complementando muitas vezes a informação com detalhes que permitem ao leitor compreender melhor aquilo que ele menciona.

O estudo detalhado de toda a informação náutica fornecerá certamente dados para a elaboração de uma dissertação académica. Neste breve texto serão apenas apontados alguns exemplos dessa informação, para que o leitor perceba a riqueza das descrições.

Uma nota para realçar um aspeto interessante. Muitas vezes, quando descreve elementos de interesse náutico denota uma preocupação particular com o detalhe, procurando transmitir ao leitor a noção de rigor, na informação apresentada. Por exemplo, ao descrever uma armada de que fez parte, composta por oito embarcações, identifica cada um dos capitães:



Fernão Mendes menciona essa prática por parte do seu companheiro António de Faria. Após ter derrotado um corsário muçulmano que operava na região da ilha de Ainão, Faria assumiu esse papel de corsário no mesmo espaço. O sistema de corso levado a cabo pelos Portugueses previa a existência de uma proteção assegurada a todos aqueles que pretendessem navegar livremente no espaço controlado pelo corsário. Para tal recebiam um «cartaz» mediante o pagamento de certa quantia. Esse cartaz garantia ao seu possuidor que não seria atacado pelos Portugueses, mas obrigava-o também a não molestar estes. O cartaz era passado em nome do Necodá, o capitão do navio:

E querendo Antonio de Faria aproueitar hum moço seu que chamauão Costa, o fez escriuão dos cartazes que se auião de dar aos Necodás, a que logo taxou o preço, o qual auia de ser aos dos juncos cinco taéis por cartaz, & aos dos vancoês, & lanteaas, & barcaças, dous, [...] Seguro debaixo de minha verdade ao Necodá, foão, paraque possa nauegar liurementemente por toda a costa da China, sem ser agrauado de nenhum dos meus, cõ tanto que onde vir Portugueses os trate como irmãos, & assinauase ao pè, Antonio de Faria [LII].

Naufágios – Navios operando em situações de combate ou em mares alterosos estão sujeitos a naufrágios. Nalguns casos existiam sobreviventes que acabavam por chegar a terra ou por ser recolhidos no mar. Em várias destas situações são conhecidos relatos que nos permitem conhecer as dificuldades por que passaram aqueles que sobreviveram. A *História Trágico-marítima* é compilação levada a cabo por Bernardo Gomes de Brito, no século XVIII. Nela reuniu doze relatos de naufrágios, das muitas dezenas que circulavam, geralmente na forma impressa.

Fernão Mendes também passou por situações de naufrágio, várias vezes. Além disso, encontrou outros naufragos no mar, a quem recolheu. Gente que viveu em condições extremas, teve também comportamentos que se desviam dos padrões moralmente aceites na época. O canibalismo é um desses comportamentos. Condenados pela moral judaico-cristã, os atos antropofágicos eram associados geralmente a alguns povos selvagens, que viviam completamente fora das normas civilizacionais. O autor da *Peregrinação* não se coíbe de relatar uma situação de canibalismo, de que tomou conhecimento:

... nos deu hum tempo de Norte tão rijo, que com a vaga dos mares cruzados, & co grande escarceo que o mar leuãtò, nos abrio o junco pela roda de proa; pelo qual nos foy forçado alijar o conuès, & corrêdo assi aquella noite a aruore seca, sem mostrar ao vento hum só palmo de vella, por serem insofriueis as refegas que a miude o tempo de sy lançaua, viemos com assaz de trabalho até meyo quarto dalua rendido, em que supitamente se nos foy o junco fundo, sem delle se saluarem mais que estas vinte & tres pessoas que nos aquy vedes, de cento & quarêta & sete que nelle vinhamos. E ha ja quatorze dias que andamos sobre estes paos, sem em todos elles comerms mais que hũ cafre meu que nos falleceo, cõ que todos nos sustêtamõs oito dias, & inda esta noite nos falleceraõ dous Portugueses que não quisemos comer, têdo disso bem de necessidade, porque sem duuida nos pareceo que oje ate a menham acabassemos cõ a vida estes miseraveis trabalhos em que nos viamos [LII].

Destaca o facto de os naufragos terem comido um cafre, que morrera. E realça que tendo morrido dois Portugueses não foram capazes de os comer, apesar de sentirem uma enorme necessidade de se alimentarem. Este registo de Fernão Mendes Pinto não é completamente inédito. Na *História Trágico-marítima* também aparece a referência ao canibalismo. E também aqui se nota bem a necessidade de realçar o carácter excepcional da situação. Apenas se menciona a situação de terem comido cafres. E mesmo essa circunstância merecia reprovação:

*Em determinadas situações os autores vincam que os portugueses descem a um nível inferior ao dos nativos. É o que acontece, em especial, na **Relação do Naufrágio da Nau São Bento**, que relata actos de canibalismo e intenções de canibalismo por parte dos portugueses, embora sempre justificados pela fome: “[quatro portugueses] constrangidos da fome, tomaram um cafre que toparam ao longo do mar e, metendo-se com ele em um mato, o esquartejaram e assaram para fornecerem os alforges (...) [Mais tarde, tendo capturado um outro nativo] constrangeu a necessidade a muitos serem de parecer que comêssemos a esse cafre e, segundo se já soava, não era a primeira vez que a desventura daquela jornada chegara a alguns a gostarem de carne humana, mas o capitão não quis consentir” [Sousa, 2007: 21].*



Navios e embarcações – Terminamos com uma referência aos navios e embarcações que Mendes Pinto vai mencionando ao longo do seu livro. Seria fastidioso estar aqui a apresentar todas as tipologias que o autor refere. Vale a pena destacar que ele tem o cuidado, em diversas circunstâncias, de complementar uma determinada designação com dados que permitam perceber melhor de que embarcação está a falar: dimensões, propulsão (a remos ou à vela, ou ambas), pessoas que transporta, utilização mais comum, entre outras. Não sendo adequado mostrar aqui todas as embarcações que ele indica, apresentaremos algumas para as quais existem imagens numa obra praticamente contemporânea de Mendes Pinto, o *Itinerário* de Linschoten.

Uma das embarcações mais vezes referida por Fernão é a fusta. É uma embarcação ligeira, do género da galé, mas mais pequena. Era usada no Mediterrâneo pelos corsários do Norte de África. Tal como as galés, tinha uma capacidade de manobra bastante boa, pois não estava dependente apenas do vento. Pelas suas dimensões reduzidas poderia navegar em águas pouco profundas e muito junto à costa. Sendo uma embarcação conhecida na Europa, o autor usa-a várias vezes para estabelecer analogia com alguns tipos de embarcações orientais:

E concluydo por fim de todos estes varios pareceres, no mi-lhor & mais seguro, mandou leuantar bandeyra de veniaga ao costume da China, pelo que logo vierão da terra duas lan-teaas, que são como fustas com muyto refresco...[XXXXVIII].

Ou na que se segue:

Vimos tambẽ neste rio grande soma de embarcações como fustas, a que chamão panouras, fechadas de popa & de proa com redes de canas como capoeyras, de tres & quatro sobra-dos, de dous palmos dalto cada sobrado, cheas de adẽs, que homẽs trazião a vender, os quais vão pelo rio acima a remo & a vella, ou como querem, vendendo estas adẽs que trazem por mercaderia [XCVII].

Outra embarcação que aparece representada no *Itinerário*, de Linschoten é a almadia. Uma almadia era uma pequena embarcação usada para transporte de pessoas e bens para bordo dos navios. E é assim que Mendes Pinto geralmente se refere a elas:

E chegada de todo o numero de almadias hũa somente a bordo, pedio seguro para entrarem, a que foy respondido, que sem nenhum receyo o podião fazer, porque todos eramos seus irmãos; & com isto, de noue que vinhão na almadia, os tres somente subirão ao junco... [XXXXVIII].

A transcrição anterior menciona igualmente aquele que era o navio mais típico da China, o junco. Existiam juncos de diferentes dimensões e adaptados a variadas funções. Linschoten representa também um destes navios.

Apresenta-se em seguida uma listagem (não exaustiva!) de diferentes tipos de embarcações que Fernão refere, para se perceber a riqueza das suas descrições. De realçar que tem o cuidado de mencionar cada tipo de embarcação no respetivo espaço de operação:

Balão, Barcaça, Batel, Bergantim, Calaluz, Caravela, Catur, Galé, Galeão, Galeota, Gelva, Jinda, Joanga, Jurupango, Lanchara, Lan-têa, Laugoa, Laulé, Lorchá, Manchua, Nau, Paguel, Panoura, Pa-rau, Sampana, Seroo, Terrada, Vancão.

Pensamos ter atingido o objetivo que nos propusemos, de mostrar a riqueza da linguagem náutica que podemos recolher da *Peregrinação*, de Fernão Mendes Pinto.

Notas.

¹ Nas citações da *Peregrinação*, colocaremos apenas o número do respetivo parágrafo.

Bibliografia

SARAIVA, Arnaldo (2008). "A Peregrinação de Fernão Mendes Pinto revisitada – e sua teoria moderna da viagem". *Revista do Centro de Investigação Transdisciplinar "Cultura, Espaço e Memória"* – n. 1 – Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Sousa, Jorge P. (2007). "As relações de naufrágios do século XVI e a génese do jornalismo lusófono". In *Actas das II Jornadas Internacionais de Jornalismo: Porquê Estudar o Jornalismo?*, ed. Jorge Pedro Sousa e Ricardo Pinto, 300- 330. Porto: Edições Universidade Fernando Pessoa.

DEMONSTRAÇÃO NAVAL

No passado dia 6 maio, realizou-se um programa de demonstração de capacidades da Força Naval Portuguesa aos adidos militares acreditados em Portugal, aos auditores do Curso de Promoção a Oficial General (CPOG) e aos alunos do Curso de Estado-Maior Conjunto (CEMC), num total de 87 participantes.

Sob o comando do CTG 443.20, CMG Croca Favinha, foram empenhadas os NRP's *Vasco da Gama* (navio chefe), *Álvares Cabral* e *Bérrio*. Esta demonstração contou ainda com a participação do submarino NRP *Arpão*, de um helicóptero *Lynx Mk95*, da Esquadrilha de Helicópteros da Marinha, de duas lanchas da Unidade de Meios de Desembarque (UMD) do Corpo de Fuzileiros e uma aeronave de patrulha marítima, P3C CUP+, da FAP. Para acompanhar esta visita, embarcaram no NRP *Vasco da Gama* o segundo Comandante Naval, CALM Silvestre Correia e no NRP *Álvares Cabral* o Comandante da Esquadrilha de Escoltas Oceânicos, CMG Gonçalves Alexandre.

Os navios largaram da BNL, seguindo-se as apresentações sobre segurança e capacidades da Força Naval Portuguesa. Em seguida as comitivas dirigiram-se para a ponte dos navios onde observaram, durante o trânsito no porto de Lisboa, o primeiro exercício inserido na demonstração naval – defesa contra uma ameaça assimétrica de superfície, simulada por duas lanchas da UMD. Após a saída da barra, executou-se uma operação de reabastecimento no mar entre os NRP's *Bérrio* e *Álvares Cabral*. Durante esta o NRP *Arpão* aproximou-se da força naval simulando um submarino inimigo, obrigando o NRP *Álvares Cabral* a executar um procedimento de largada de emergência. As duas fragatas aproximaram-se depois do NRP *Arpão*, tendo este exibido todos os seus mastros de uma forma sequencial. A participação do *Arpão* foi concluída com um procedimento simulado de vinda à superfície em emergência, enquanto o P3C CUP+ efetuava uma passagem a baixa altitude.

A demonstração prosseguiu com o NRP *Bérrio* a simular um navio suspeito de tráfico de armas e a ser abordado por uma equipa do pelotão de abordagem do Corpo de Fuzileiros, embarcada no NRP *Vasco da Gama*. Esta equipa foi projetada do helicóptero *Lynx Mk95* e entrou a bordo do "navio suspeito" recorrendo ao método de *fast rope*.

Terminada a demonstração e enquanto os navios regressavam a Lisboa, as comitivas dirigiram-se aos centros de operações onde puderem observar os procedimentos para defesa dos navios contra um ataque por míssil. Nesta ocasião foi ainda efetuada uma apresentação sobre as capacidades dos navios.



Já fundeados no Mar da Palha foi servido o almoço no hangar. No final o adido militar francês, em nome do corpo de adidos de defesa em Portugal, agradeceu à Marinha o convite para este dia de demonstração de capacidades, enaltecendo o profissionalismo de todos os militares envolvidos. O segundo Comandante Naval, CALM Silvestre Correia, retribuiu os agradecimentos destacando a importância destas visitas à Marinha.

Já durante o trânsito para a BNL, houve ainda oportunidade para visitarem o MCR (Machine Control Room), assistirem a uma apresentação sobre as capacidades médicas na enfermaria e observarem os procedimentos internos do navio durante o combate a um incêndio. Depois desta visita ao interior do navio, os convidados foram dirigidos para a ponte a fim de presenciarem uma exposição estática da equipa de abordagem do Corpo de Fuzileiros e assistirem também à chegada dos navios. Desta forma foi concluída com sucesso mais uma demonstração de capacidades da Força Naval Portuguesa.



Colaboração do CTG 443.20

ZONA MARÍTIMA DOS AÇORES VISITA DO CURSO DE AUDITORES DA DEFESA NACIONAL



Realizou-se no passado dia 9 de abril a visita do curso de Auditores da Defesa Nacional ao Comando da Zona Marítima dos Açores, inserida no programa de visitas à Região Autónoma dos Açores.

A delegação, composta por 49 auditores e chefiada pelo Diretor do Instituto de Defesa Nacional, Major-general Vitor Viana, foi recebida pelo Comandante da Zona Marítima dos Açores, CALM Pires da Cunha que, após as boas vindas, efetuou uma breve apresentação sobre a Marinha e a Autoridade Marítima nos Açores. Seguidamente foi proporcionada uma visita ao Centro de Busca e Salvamento Marítimo de Ponta Delgada (MRCC Delgada), onde houve a oportunidade de dar a conhecer algumas das ferramentas utilizadas nas operações relacionadas com a salvaguarda da vida humana no mar.

A delegação teve ainda a oportunidade de visitar as instalações da Capitania de Ponta Delgada junto ao cais e o Depósito POLNATO.



Colaboração do COMANDO DA ZONA MARÍTIMA DOS AÇORES

ANIVERSÁRIOS

Durante o mês de maio diversas Unidades celebraram o seu dia. A Revista da Armada associa-se a esta efeméride, endereçando os parabéns aos Comandantes/Diretores e respetivas Guarnições.

Unidade de Apoio às Instalações Centrais de Marinha	02 maio
Academia de Marinha	05 maio
Revista da Armada	05 maio
NRP <i>Cacine</i>	06 maio
NRP <i>Creoula</i>	10 maio
Flotilha	16 maio
Comando da Zona Marítima do Norte	20 maio
Aquário Vasco da Gama	20 maio
Direção de Faróis	23 maio
NRP <i>Álvares Cabral</i>	24 maio
NRP <i>Auriga</i>	26 maio

NTM CREOULA

77º ANIVERSÁRIO



Setenta e sete anos são passados desde o dia em que o navio *Creoula* foi lançado ao mar, pela primeira vez, a 10 de maio de 1937, juntamente com o *Santa Maria Manuela*, o seu navio gémeo.

Construído nos Estaleiros da CUF, em Lisboa, este navio é um marco incontornável da Engenharia Naval Portuguesa, quer pela excelência da sua estrutura e materiais como pelos escassos 62 dias que demorou a ser construído.

Tendo iniciado de imediato a sua primeira campanha na Faina Maior, manteve-se como bacalhoeiro até 1973, após 37 campanhas de pesca na Terra Nova. Em 1987, passou para a tutela do Ministério da Defesa, incumbido das funções de Navio de Treino de Mar e proporcionando, ao longo destes 27 anos, uma aprendizagem única àqueles que nele têm tido o privilégio de navegar.

Foi, pois, com legítimo orgulho que a guarnição do *Creoula* comemorou esta efeméride e não o poderia ter feito de forma mais cabal – em plena navegação, no primeiro dia da missão do ano operacional de 2014, a 16 de maio. Celebrou-se esta ocasião com uma cerimónia de imposição de condecorações, seguida de um almoço-convívio a meio navio, e uma alocução do Comandante, CFR Cruz Martins. A cerimónia foi encerrada respeitando a tradição, com o cortar do bolo.

Fiel à sua missão, o *Creoula* está já preparado para, em breve, encetar mais uma etapa, ensinando e treinando mais um numeroso conjunto de instruendos. Mas disso dar-se-á conta a seu tempo. Hoje, o tempo é de comemoração.

Colaboração do **COMANDO do NTM CREOULA**

DIREÇÃO DE ABASTECIMENTO

90º ANIVERSÁRIO



Foto Luís Ricardo

No passado dia 23 de maio a Direção de Abastecimento (DA) comemorou o seu 90º aniversário. Esta data foi assinalada com a realização de algumas atividades desportivas abertas a toda a guarnição, e um passeio de vedeta com visita às instalações da Esquadilha de Helicópteros, durante o qual foram entregues os prémios das várias atividades realizadas.

O culminar das festividades integradas no aniversário da DA ocorreu no dia 30 de maio, com um almoço convívio realizado

nas instalações do seu edifício sede, o qual contou com a presença do VALM SSM Pereira da Cunha, antigos Diretores do Abastecimento, outros convidados e toda a guarnição. Após esse agradável convívio, seguiu-se o corte do bolo de aniversário e um brinde à DA e à Marinha.

Colaboração da **DIREÇÃO DE ABASTECIMENTO**

NRP ÁLVARES CABRAL

23º ANIVERSÁRIO



No passado dia 24 de maio o NRP *Álvares Cabral* completou o vigésimo terceiro aniversário do aumento ao efetivo. Para assinalar esta data tão marcante foram promovidos alguns eventos. No dia 19 de maio a guarnição associou-se ao Centro Paroquial Padre Ricardo realizando um trabalho voluntário na manutenção e beneficiação do Jardim de Infância da Romeira, através da pintura do seu muro circundante. Para fomentar e reforçar o espírito de grupo e camaradagem realizou-se a descida do rio Tejo em canoa, entre Constância e Vila Nova da Barquinha, seguido de almoço convívio no parque de merendas desta vila.

A cerimónia militar, a bordo, a 2 de junho, foi presidida pelo Comandante da Esquadilha de Escoltas Oceânicos, CMG Gonçalves Alexandre. Na ocasião, o Comandante, CFR Gamurça Serrano, usando da palavra, recordou os pontos altos da classe *Vasco da Gama*: **Credibilidade** trazida por estes meios, permitindo o reconhecimento externo dos nossos aliados; o **Duplo Valor**, i.e., valor militar do navio para fazer face às ameaças conhecidas e o valor dos seus mili-

tares, pois nenhum navio é melhor que a sua guarnição; **Estar Pronto** permitindo, quando exigido, dar resposta conforme necessário e adequado, na defesa dos interesses de Portugal. Recordou ainda partes da história do NRP *Álvares Cabral*, ao longo tempo ao serviço do País, ilustrando o valioso contributo que tem dado para a credibilidade da Marinha e concluindo que o navio tem um passado e que o futuro é promissor, tendo em conta a qualidade da sua guarnição.

Seguiu-se a imposição de condecorações a diversos militares. No final, o CMG Gonçalves Alexandre usou da palavra, referindo que, apesar dos constrangimentos existentes, os navios devem estar prontos a cumprir as missões atribuídas, estando convicto que a guarnição do NRP *Álvares Cabral* saberá responder de forma positiva a qualquer empenhamento. Terminada a cerimónia, foi servido um almoço e foi descerrada uma placa alusiva à 9ª Guarnição.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ÁLVARES CABRAL**

ESCOLA DE FUZILEIROS

53º ANIVERSÁRIO



No passado dia 3 de junho, a Escola de Fuzileiros cumpriu 53 anos ao serviço da Marinha e de Portugal. As comemorações de mais um aniversário, ainda que de forma austera e simples, decorreram com a solenidade e dignidade que a efeméride reclamava. Impunha-se fazê-lo, fez-se! Com a humildade que nos caracteriza, desenhou-se um calendário de atividades que impunha cumprir: cumpriu-se!

O dia iniciou-se com a habitual formatura geral, seguida da celebração de uma missa, pelo Capelão Licínio, durante a qual foi prestada homenagem a todos os militares e civis que aqui prestaram serviço.

Seguiu-se, no Salão Nobre, com a presença do Comandante do Corpo de Fuzileiros, CALM Picciochi, a imposição de condecorações e distintivos de tempo de embarque e horas de navegação a militares da Escola de Fuzileiros e da Unidade de Meios de Desembarque, aqui sediada.

O 53º aniversário da Escola de Fuzileiros ficou marcado, também, pela realização do tradicional torneio de Futsal e, em clima de ineditismo nesta efeméride, os torneios de *Snooker* e de *Sueca*, com a participação de funcionários civis desta Unidade, associando-se aos oficiais, sargentos e praças, na sua disputa. Realizou-se uma fase de qualificação e meias-finais, culminando, durante a manhã do dia festivo, com as finais.

Um animado almoço volante, servido no refeitório da guarnição, encerrou as comemorações, com um grupo de música tradicional que gentil e graciosamente abrilhantou, com os seus acordes, o corte do bolo de aniversário.

Comemorar a data nesta Escola tem forçosamente que ser entendido como um hino à dedicação de todos os que por aqui passaram nestes 53 anos: formadores, formandos e todos os que, de forma *"invisível e silenciosa"* mas eficaz, aqui vão servindo. No entanto, tudo aquilo que foi feito até aqui não deixa de ser apenas o princípio para os que nos seguirão.



Colaboração do **COMANDO DA ESCOLA DE FUZILEIROS**

DIA DO COMBATENTE



Em 5 de abril realizaram-se na Batalha as comemorações do Dia do Combatente (9 de abril), com uma cerimónia militar que envolveu os três ramos das Forças Armadas e muitas centenas de combatentes.

O programa consistiu numa missa de sufrágio pelos combatentes falecidos, que foi celebrada na Igreja do Mosteiro pelo Bispo D. Manuel Linda, novo Bispo das Forças Armadas, recepção à Alta Entidade que presidiu às cerimónias, o

Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA), General Pina Monteiro, e as alocações do Presidente da Liga dos Combatentes e da entidade que presidiu.

Seguiu-se o desfile das forças em parada, a que se juntaram os estandartes de cerca de meia centena de Núcleos e seis Associações de combatentes.

As entidades convidadas entraram depois no Museu das Oferendas, onde o

CEMGFA assinou o Livro de Ouro da Liga, com uma mensagem de felicitações ao Presidente da Liga e à Direção Central pelo sucesso das comemorações.

À saída para a Sala do Capítulo os convidados passaram pelos estandartes dos Núcleos e das Associações que se encontravam postados nos claustros do Mosteiro, para que fossem vistos pelas entidades presentes.

Seguiu-se a alocação da entidade convidada, este ano o General Espírito Santo, que se pronunciou sobre o tema “A grande Guerra, o Combatente Português e a Liga dos Combatentes”.

No fim da alocação foi feita a deposição de flores no túmulo do Soldado Desconhecido pelas entidades presentes, pela Liga dos Combatentes e pelas Associações de Combatentes presentes, com honras militares em homenagem aos mortos caídos em defesa da Pátria.

A cerimónia findou com a Banda da Força Aérea, no jardim dos claustros do Mosteiro, a entoar o Hino Nacional.

Seguiu-se um almoço de confraternização no Regimento de Artilharia 4, em Leiria, em que estiveram cerca de 600 combatentes e familiares.



Colaboração da LIGA DOS COMBATENTES

SAIBAM TODOS

• Protocolo com a Viagens Abreu

Foi celebrado um protocolo de cooperação entre a Marinha e a Viagens Abreu. A parceria insere-se no âmbito do Apoio ao Bem-Estar, Cultura e Lazer e pretende oferecer condições vantajosas à Família Naval na obtenção de produtos e serviços da Viagens Abreu.

Ao abrigo deste novo protocolo, rubricado no passado dia 12 de maio, os beneficiários podem subscrever gratuitamente o Abreu “Travel Card” previamente carregado com três mil pontos que equivalem a um desconto imediato de 7,5% em programação genuinamente Abreu.

Os pontos têm a validade de dois anos, contabilizados desde a data da sua emissão. Posteriormente, por cada euro despendido será acumulado um ponto no cartão.

O Abreu “Travel Card” pode ser subscrito de duas formas: em qualquer loja Viagens Abreu ou através do site: www.corporate-empresas.abreu.pt/00000_MDN_Marinha_Portuguesa/home-23124.aspx

Todas as restantes condições preferenciais podem ser consultadas no subportal DAS.

• Aquashow

A 21 de maio, a Marinha e o Aquashow Park Hotel rubricaram um protocolo de cooperação. Com esta parceria pretende-se que os beneficiários possam obter condições preferenciais na utilização deste complexo, que engloba no mesmo espaço as valências de parque aquático, parque de diversões e unidade hoteleira.

O Aquashow Park Hotel situa-se em Quarteira, em pleno coração algarvio, e promove descontos que vão desde os 25% (no acesso ao Aquashow Hotel) aos 50% (acesso ao Aquashow Park).

Todos os detalhes referentes a este protocolo, bem como a sua versão na íntegra podem ser consultados no subportal DAS.

• Família Naval

Todos os protocolos estabelecidos pela Marinha, através da Direção de Apoio Social, têm como intuito o apoio à Família Naval. A Família Naval integra todos os militares, militarizados e civis da Marinha (bem como os seus respetivos familiares). Os acordos são igualmente válidos para militares de outras Marinhas com quem a Marinha Portuguesa estabeleça parcerias.



ACADEMIA DE MARINHA

ANTIGOS PRESIDENTES



Foto 1SAR FZ Horta Pereira

Foi inaugurada no passado dia 29 de abril, na Academia de Marinha, a Galeria dos Presidentes.

No início da cerimónia, o atual Presidente da Academia de Marinha, Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias, recebeu com palavras de boas-vindas as muitas pessoas que quiseram estar presentes no evento.

Dirigindo-se em particular aos familiares dos Presidentes já falecidos, os Vice-Almirantes Manoel Maria Sarmento Rodrigues, Avelino Teixeira da Mota e António Emílio Ferraz Sacchetti, e aos anteriores Presidentes Prof. Eng. Eduardo Romano de Arantes e Oliveira e contra-almirante Rogério Silva Duarte Geral d'Oliveira, o almirante Vieira Matias a todos agradeceu, congratulando-se pela sua presença.

Referindo-se à importância da ação dos seus antecessores, o Presidente Vieira Matias fez referência, em traços gerais, ao papel que

desempenharam na criação da Academia de Marinha, no seu subsequente desenvolvimento e no granjear do prestígio que alcançou.

A finalizar as suas palavras, o almirante Vieira Matias dirigiu um cumprimento especial ao comandante Mário Alvarenga Rua, autor dos retratos a óleo sobre tela dos anteriores Presidentes, agradecendo-lhe a disponibilidade e felicitando-o pela qualidade das obras, feitas a partir das fotografias disponíveis. Salientou o rigor da pesquisa que efetuou, de que é bom exemplo a procura das cores exatas das condecorações visíveis nos retratos.

Após o tradicional corte da fita, pelo professor Arantes e Oliveira, o Presidente e todos os convidados percorreram a galeria e puderam então apreciar o conjunto dos cinco quadros, assinados M.A.R., curiosa coincidência numa Academia que se dedica ao Mar.

EXPOSIÇÃO "O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS"

A XIII edição Bional da Academia de Marinha foi inaugurada no dia 3 de junho, em cerimónia presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Macieira Fragoso, na Sala D. Luís do Museu de Marinha.

Depois de agradecer a presença do Almirante CEMA, o Presidente da Academia de Marinha salientou a importância de todas as obras artísticas, patentes na exposição, enquanto componentes da nossa cultura marítima. A sua divulgação, disse o almirante Nuno Vieira Matias, "contribui para o esforço de renovação da imagem do mar que está a ser feito na sociedade portuguesa". O Presidente da Academia agradeceu ao Museu de Marinha a colaboração dada à concretização de mais esta exposição, e agradeceu aos mecenas – as empresas HEMPEL (Portugal) Lda. e Lusitânia, Companhia de Seguros, SA, nas pessoas dos Senhores Dr. João Couto e Dr. Arez Romão, respetivamente, pelo apoio que têm vindo a dar a estas exposições. Por fim, felicitou os artistas participantes e agradeceu à Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências, e Comissária da Exposição, ao Comandante Malhão Pereira e também ao pessoal que presta serviço na Academia, pelo trabalho desenvolvido na organização e realização do evento.

Após agradecer as palavras do Presidente e a grande disponibilidade de todos os colaboradores, a Professora Raquel Soeiro de Brito fez breves considerações sobre os trabalhos apresentados e, em particular, sobre as obras premiadas e contempladas com menções honrosas, chamando a seguir os artistas para receberem os seus prémios.

Na Pintura, foram atribuídos o Prémio *Comandante Raul de Sousa Machado* à obra "Navio Escola Sagres no Canal do Pico – Açor-



res", de António Delfim, e as Menções Honrosas a "Pier 39", de Ana Maria Ferreira, e "A vida noutros tempos", de Preciosa Costa.

No Modelismo, foram atribuídos o Prémio *Henrique Maufroy de Seixas* à obra "Titanic", de António Gomes de Oliveira, e a Menção Honrosa a "USS New Jersey", de Miguel Sanches.

Na Escultura foi apenas atribuída uma Menção Honrosa a "Barca lusa do século XIII", de José Ferreira Coelho.

A cerimónia terminou com a visita à Exposição.



Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA

COINCIDÊNCIAS

Teve lugar no já longínquo ano de 1944, numa escola primária no coração de Lisboa, o que mais tarde veio a tornar-se coincidências, não só entre os próprios, como familiares dos mesmos.

O primeiro encontro aconteceu numa sala da quarta classe da Escola Primária Elementar nº 14, situada no Largo do Leão em Lisboa, entre o signatário e o Pacheco, jovem africano de Moçambique, filho de branco e de senhora de cor. Tornámo-nos amigos. E deu-se a primeira coincidência. Na nossa turma (havia mais turmas), fomos os únicos a ficar aprovados com distinção no exame de Instrução Primária.

O pai do Pacheco foi funcionário público em Moçambique. Era normal os ditos funcionários gozarem a sua licença graciosa, era assim que se chamava, na Metrópole, após quatro anos de serviço. Foi numa dessas vindas a Portugal, que o pai do Pacheco aproveitou a matricular o seu filho na dita escola, onde acabou por fazer o exame já referido. Passaram-se anos. Para ser correcto direi que foram 18.

Quando, em 1962, me apresentei na Direcção dos Serviços de Moçambique, em Lourenço Marques, hoje Maputo, quem me recebeu a guia de apresentação foi o meu amigo Pacheco, era ele aspirante de escrivão dos Serviços de Marinha. Pouca conversa houve na altura, embora com o compromisso de mais tarde falarmos, quando novamente nos encontrássemos, pois o meu destino naquela altura era seguir para o Chinde, local onde fazia base a LF Tete.

Depois de estada de ano e meio fui transferido para Lourenço Marques, pois era normal e vulgar a rotação dentro da Província, desde que solicitada pelo próprio. Passado pouco mais de quatro meses de ter chegado à capital de Moçambique, a mulher do signatário deu entrada na maternidade Miguel Bombarda a fim de dar à luz o seu primeiro e único filho, o que acontecia também a uma senhora de cor morena nas mesmas condições e cujo quarto era apenas ocupado pelas duas.

Após o nascimento dos "bambinos", um dia à tarde, passeando pela cidade acompanhado pela mulher e pelo rebento, vejo à distância o meu amigo Pacheco, também ele acompanhado pela sua esposa e filho. Eu dirigi-me, naturalmente, para cumprimentar o meu amigo, e qual não é a minha admiração ao verificar que a minha mulher se dirigiu para a esposa do Pacheco, pois que era, nem mais nem menos, a senhora que estivera com ela no mesmo quarto da maternidade, e que eu não conhecia. Depois dos cumprimentos e apresentações da praxe, ainda nos voltámos a encontrar, até que o signatário terminou a sua comissão de serviço.

Passados seis anos voltei a Moçambique, e mais uma vez fui parar ao Chinde, o que não era normal acontecer, mas na verdade aconteceu. Passado mais de um ano e meio e depois de algumas peripécias que não me deixaram saudades, mas que recordo, pois agradeço a uma pessoa não ter tido consequências, que para mim poderiam ter sido graves, voltei a Lourenço Marques, e daí para a Beira, onde terminei a dita comissão.



Encontrei de novo o meu amigo Pacheco, mas desta vez era já ele o escrivão da Capitania do Porto da Beira, e aí voltámos a conviver com as nossas famílias. Aconteceu que os nossos filhos foram colegas no primeiro ano do ensino secundário e na mesma turma.

Após o meu regresso à Metrópole, em 1975, ainda houve uns contactos esporádicos por intermédio de pessoas de conhecimento comum. Mais tarde tive a informação de que tanto o Pacheco como a Esposa já teriam falecido. Ainda tentei entrar em contacto com o filho, mas foi em vão, e assim acabaram algumas coincidências engraçadas com intervalos de tempo e de distâncias.



Celestino Batista Velez
1TEN OT REF

GENTE DE VALOR – 1

Há pessoas que, por mais valorosas que tenham sido as suas acções, para além do reconhecimento que, por vezes, na altura lhes é feito, raramente são depois recordadas.

O britânico Guilherme Williams, de quem somente foi possível conhecer os 5 últimos anos da sua vida, é, em meu entender, um desses casos.

Antes de prestar serviço na Armada Real, Williams era o contramestre e piloto do bergantim inglês *Hope*, ou como nalguns registos portugueses surge, *Esperança*, tendo entrado no Porto, vindo da Terra Nova com carga de bacalhau, no dia 21 de Outubro de 1795, sendo bem possível que o mesmo já tivesse ocorrido no ano anterior.

Após ter carregado, com fruta, vinho e algodão, o *Hope* largou do Porto, em 5 de Dezembro, com destino a Guernsey e Dartmouth.

No dia 18 desse mês, quando se encontrava na latitude de 47º e 13', foi o navio apresado por uma fragata francesa, a *Tribune*, que seguia acompanhada pelas fragatas *Republicaine* e *Meduse* e o bergantim *Impatient*.

Dado o reduzido número de tripulantes do navio inglês, somente 6 homens, é quase certo que não terá havido qualquer resistência ao aprisionamento.

À exceção do piloto Williams, todos os tripulantes do *Hope* foram transferidos para a fragata francesa, enquanto no *Hope* embarcou uma guarnição de presa constituída por um capitão, dois marinheiros e 3 moços de idades entre os 16 e os 18 anos, guarnição essa cuja finalidade era a de conduzir o navio apresado para um porto francês. Verificando que os franceses não sabiam manobrar adequadamente, planeou o piloto, se para isso surgisse a oportunidade, conduzir o navio para um porto amigo. Tal oportunidade surgiu quando, no dia 26 de Dezembro, pelas 13h00, o piloto se encontrou somente acompanhado, no tombadilho, pelo capitão de presa e pelo marinheiro do leme, tendo então pegado num machado e dado uma forte pancada no capitão, derrubando-o, e ferindo gravemen-

te, num braço, o marinheiro do leme, que fugiu para o castelo da proa, tendo seguidamente morto o capitão que entretanto se levantara, bem como o outro marinheiro que saíra da coberta em socorro dos seus compatriotas.

Tanto o marinheiro ferido como os moços procuraram refúgio na coberta, onde o piloto os conseguiu encerrar.

Durante 3 dias e 3 noites, sem comer nem dormir, o piloto governou sozinho o navio em direcção a Portugal, ao fim desse tempo resolveu pôr o navio de capa e descansou.

Conseguiu depois convencer o marinheiro ferido a trazer os moços para o convés onde, sempre sob ameaça de pistolas e de uma catana, que tirara ao capitão francês, os obrigou a manobrar o navio.

No dia 4 de Janeiro de 1796, ao largo de Viana do Castelo, uma lancha ida de terra transferiu para bordo do *Hope* 5 homens que, na madrugada do dia 5, fizeram entrar naquele porto o navio represado, tendo, nesse mesmo dia, Williams requerido que o navio lhe fosse entregue como boa presa. (cont).



Com. E. Gomes

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

Fontes

Correio Mercantil e Económico de Portugal – Outubro de 1795.
Arquivo Histórico Ultramarino Maços do reino cx. 266 pasta 1.

NOTÍCIAS

ASSOCIAÇÃO DOS PUPILOS DO EXÉRCITO APRESENTAÇÃO DE CUMPRIMENTOS



Foto: ISAR FZ Horta Pereira

No dia 7 de maio, a Associação dos Pupilos do Exército (APE), através dos presidentes dos seus Corpos Sociais, CALM Nunes da Cruz, da Mesa da Assembleia Geral, Prof. Pinto Pereira, da Direção e Dr. Ribeiro da Silva, do Conselho Fiscal, apresentou cumprimentos ao Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Macieira Fragoso.

O CALM Nunes da Cruz começou por agradecer ao Almirante CEMA por ter recebido a APE e referiu o objetivo e razão da existência do Instituto dos Pupilos do Exército, que à Marinha tem dado inúmeros elementos.

Mais acrescentou estar a APE disponível para qualquer colaboração que eventualmente S. Ex.^a entendesse útil em matéria relacionada com o IPE.

Seguiu-se uma agradável e interessante troca de impressões sobre os estabelecimentos militares de ensino na generalidade e do IPE em particular, tendo manifestado o Almirante CEMA a maior simpatia por eles e reconhecido a sua particular importância na formação de jovens.

Colaboração da ASSOCIAÇÃO DOS PUPILOS DO EXÉRCITO

NÚCLEO DE RADIOAMADORES DA ARMADA



Associando-se ao Dia Mundial do Radioamador, Dia Internacional dos Monumentos e Sítios e ao Quinto Centenário da Torre de Belém, o Núcleo de Radioamadores da Armada (NRA) assinalou, no passado dia 18 de abril, as três efemérides. Uma atividade inédita, pois pela primeira vez aquele *ex-libris* da cidade de Lisboa foi ativado por um grupo de radioamadores, facto de que muito se orgulha o NRA. Com uma equipa de seis operadores membros do Núcleo e um convidado, usando o indicativo de chamada ocasional CR500TB, a ativação incluiu a operação em HF, fonia SSB e em morse CW, além de VHF FM. Saliente-se que elementos da Associação de Radioamadores Amadora-Sintra fizeram a cobertura televisiva do evento, o que permitiu que o mesmo pudesse ter sido visto em direto via Internet e através das repetidoras de TVA (Televisão de Amador). Por haver naquele dia gratuidade de entrada, a afluência de visitantes foi bastante numerosa, oportunidade excelentemente aproveitada para o Núcleo mostrar ao público aquilo que é o propósito e a utilidade do radioamadorismo.

Pese embora a má propagação, que neste ciclo solar teima em não favorecer as comunicações, os radioamadores, a partir do ter-

raço da Torre, deram a conhecer a quase um milhar de estações, em meia centena de países distribuídos por África, Europa, Ásia, América do Norte e do Sul, a celebração das efemérides em causa, facto esse consolidado com o envio do respetivo cartão de QSL.

Um outro acontecimento inédito teve lugar no último dia de maio passado. Tratou-se da ativação do Forte de Nossa Senhora de Porto Salvo, também referido como Forte da Giribita, o qual, à semelhança da Torre de Belém, nunca fora antes ativado. Coube ao NRA a honra de o fazer. Os radioamadores do NRA, em número de cinco, montaram e operaram a estação CR5FG, colocada perto da entrada daquela infraestrutura pentagonal de estilo barroco. Foram cerca de oito horas, durante as quais, uma vez mais, a propagação foi fiel às dificuldades impostas pelo ciclo solar 24. Assim, o saldo dos contactos efetuados ficou-se por pouco mais de uma centena, apesar das boas condições da estação e da variedade de antenas utilizadas.

Cumpridas estas atividades, a Direção do NRA enviou à Sr.^a Dr.^a Isabel Cruz Almeida, Diretora do Mosteiro dos Jerónimos e Torre de Belém, e à Sr.^a Dr.^a Teresa Dias, da Câmara Municipal de Oeiras, uma carta de agradecimento por todas as facilidades e autorizações concedidas.

António Gamito
SMOR
CT1CZT



MASTERCHEF PORTUGAL GRAVA PROGRAMA NA MARINHA

O programa *Masterchef* ocorreu durante o mês de março e destina-se a cozinheiros amadores que aspiram ao título de *Masterchef Português*.

À semelhança de outras edições em outros países, a produção vai lançando diversos desafios aos concorrentes, um dos quais coube à Marinha ser a anfitriã. No dia 5 de fevereiro de 2014, a gravação de um episódio ocorreu a bordo dos NRP *Vasco da Gama* e *Álvares Cabral* e foi transmitido pela TVI no dia 16 de março.

Bem cedo neste dia, a BNL e as guarnições dos navios estavam prontas para iniciar este agitado dia de filmagens. À mesma hora, na Doca da Marinha as equipas concorrentes embarcavam em duas lanchas rápidas da Polícia Marítima com destino à BNL. No cais, a aguardá-las encontrava-se o porta-voz da Marinha, CTEN Santos Fernandes e o apresentador do programa, Manuel Luís Goucha e os elementos do júri, os *chefs* Rui Paula e Miguel Rocha Vieira.

À chegada ao cais 3 tiveram logo um primeiro contacto com o desafio que os esperava, ao depararem-se com as guarnições das duas fragatas distribuídas ordeiramente ao longo dos navios.

Só neste momento o apresentador desvendou o desafio que os esperava – cada equipa deveria “cozinhar para 120 marinheiros famintos!”. Os concorrentes, divididos em duas equipas, a vermelha para o NRP *Vasco da Gama* e a azul para o NRP *Álvares Cabral*, prontamente se dirigiram para os navios para cumprirem a árdua tarefa atribuída.

Dadas as boas-vindas pelos Comandantes, seguiu-se um *briefing* relativo aos aspetos de segurança a considerar durante a permanência a bordo destes aspirantes a *chef*. Encaminhados para a cozinha, os *chefs* do navio bordo fizeram uma breve apresentação relativa ao funcionamento dos diversos equipamentos. Nesta fase, a produção do programa já tinha todos os pormenores relativos à realização prontos para o início do desafio.

Concluída a confeção, o almoço foi transportado para o hangar, onde aguardavam as guarnições. A refeição foi servida pelos concorrentes em duas fases (60 elementos cada), por falta de espaço no hangar para acomodar toda a guarnição. A equipa azul foi a primeira a servir o almoço. Esta fase permitiu o convívio entre todos, ao mesmo tempo que era recolhida a opinião dos pratos servidos. Apesar



de se tratar de um concurso e a opinião que vinga ser a do júri, denotou-se uma grande preocupação por parte das equipas em agradecer aos militares dos navios, tendo estes, de forma unânime, dado um *feedback* muito positivo quanto à qualidade dos pratos servidos.

Terminada a refeição o júri reuniu para deliberar. Após algum *suspense*, foi anunciado que a equipa derrotada teria um “prémio” – limpar as cozinhas dos dois navios. Foram avaliados todos os pratos e as prestações das equipas estavam muito próximas uma da outra. O critério que acabou por pesar mais foi o tempo de execução da tarefa, saindo vencedora a equipa azul, com a equipa vermelha a fazer a faxina de ambas as cozinhas.

Este foi um dia diferente para as guarnições dos NRP *Vasco da Gama* e *Álvares Cabral* que revelaram grande empenhamento para que os objetivos propostos pela equipa de produção do programa fossem alcançados. Mais uma vez, a Marinha Portuguesa demonstrou a sua flexibilidade e capacidade de adaptação a novas situações, tendo também concluído este desafio com êxito.



Colaboração dos **COMANDOS**
DOS NRP's **VASCO DA GAMA** E **ÁLVARES CABRAL**

TELEJORNAL DA RTP1 A BORDO DO NRP VASCO DA GAMA

Para assinalar os 40 anos do 25 abril de 1974, a RTP1 transmitiu o seu telejornal a bordo do NRP *Vasco da Gama*, fundeado junto ao Terreiro do Paço e envolveu toda a guarnição do navio, bem como uma equipa da RTP de 35 elementos, desde diretores, produtores, realizador, jornalistas e uma extensa equipa técnica que tornou possível este telejornal especial.

A reunião preparatória entre a Marinha e a RTP decorreu duas semanas antes e permitiu planejar e afinar esta desafiante produção, pois pela primeira vez iria ser transmitido um telejornal a partir de um navio fundeado no Tejo.

A 22 e 23 de abril embarcou todo o material necessário à produção. No dia 24 de abril, logo pela manhã, a *Vasco da Gama*, já

com toda a equipa da RTP e material embarcados, largou da BNL e rumou para junto do Terreiro do Paço, onde permaneceu até à noite do dia 25 de abril.

Foi com o navio fundeado que se realizaram todos os preparativos, desde a montagem do cenário no convés de voo, passando pela régie portátil, montada no hangar, bem como as antenas de comunicações necessárias para o direto, instaladas no pavimento 02.

No dia 25 de abril a meio da tarde, já com o navio pronto, foi recebido a bordo o convidado especial da emissão, o CMG REF Caldeira dos Santos, antigo Oficial Imediato da fragata *Almirante Gago Coutinho*, que há 40 anos se encontrava também fundeada junto ao Terreiro do Paço. Numa das suas raras aparições em público, o CMG Caldeira dos Santos deu também o seu testemunho, enaltecendo a grande importância que os marinheiros da Armada e mais concretamente os marinheiros da fragata *Almirante Gago Coutinho*, tiveram durante a revolução dos cravos.

Para acompanhar este telejornal esteve presente também o Diretor de Informação da RTP, José Manuel Portugal, que no final agradeceu o grande contributo prestado pela Marinha para o sucesso desta emissão especial que assinalou esta data incontornável para Portugal e para os portugueses.

Este foi com certeza um período marcante para toda a guarnição da fragata *Vasco da Gama* que, com o seu brio e profissionalismo, cumpriu com sucesso esta missão, que apesar de atípica, se revestiu de grande importância dada a sua envolvente histórica.



Colaboração do **COMANDO DO NRP VASCO DA GAMA**



INSÔNIA

Passamos cerca de um terço da nossa vida a dormir e isto traduz a importância fundamental de um sono de qualidade para a nossa recuperação física e psíquica. Infelizmente a insónia é muito frequente na população em geral, aliás, é a queixa mais frequente relativa ao sono. Na população portuguesa foi encontrada uma prevalência de sintomas de insónia na ordem dos 28%, num estudo realizado em 2005. Geralmente aparece no adulto jovem, maioritariamente em mulheres. Se não tratada, evolui para a cronicidade, sendo frequente entre idosos. Pode trazer complicações como a hipertensão arterial, obesidade, diabetes mellitus ou diminuição da imunidade. Para melhor compreensão deste problema foi pedida colaboração à 1TEN MN Carina Rocha Fernandes, interna de neurologia.

AP—O que é a insónia?

CF—Quando se queixam de insónia, as pessoas geralmente referem-se a uma sensação subjetiva de dormir mal ou de ter um sono não reparador. Em termos médicos, a insónia caracteriza-se essencialmente pela existência de dificuldade em adormecer, acordares frequentes durante a noite ou acordar demasiado cedo pela manhã, isto mesmo estando garantidas as condições necessárias para um sono de qualidade.

AP—O que distingue a insónia aguda da insónia crónica?

CF—Todos temos períodos curtos na nossa vida em que sofremos de insónia, o que chamamos de insónia aguda. Esta tem habitualmente uma duração inferior a três meses. É uma situação comum e sem consequências graves. Mas isto é diferente de uma perturbação de insónia crónica, em que estas alterações do sono são persistentes durante vários meses ou anos, podendo ocorrer todas as noites ou na sua maioria, e que pode corresponder a uma situação de doença.

AP—Então a insónia não é sempre considerada uma doença?

CF—A insónia não é definida pelo tempo que uma pessoa dorme. A necessidade de sono varia de indivíduo para indivíduo. A insónia é considerada patológica quando causa um impacto negativo no funcionamento da pessoa durante o dia, o que se pode traduzir de diversas formas. Destaco a sonolência excessiva, fadiga, dificuldade de concentração, alteração da memória, alteração do desempenho social/profissional/académico, alterações do humor (irritabilidade ou impulsividade), motivação reduzida e, muito importante, propensão para erros ou acidentes.

AP—Quais as causas da insónia?

CF—As causas da insónia crónica podem ser inúmeras e muito variadas. Em primeiro lugar, pode ocorrer de forma isolada, aquilo que chamamos de insónia primária. É, no entanto, mais frequente ser secundária a outras situações, como por exemplo a outras doenças do sono (e.g.: síndrome de apneia obstrutiva do sono, alterações do ritmo circadiano, síndrome das pernas inquietas ou outros movimentos anormais durante o sono), doenças psiquiátricas (e.g.: depressão e ansiedade), doenças cardíacas (e.g.: insuficiência cardíaca), doenças respiratórias (e.g.: asma) ou mesmo a doenças que causem dor (e.g.: artrite).

Muito frequentemente a insónia deriva também de outros fatores, como um nível elevado de stress, períodos de luto, trabalho por turnos, efeito secundário de medicamentos ou mesmo fatores ambientais no quarto de dormir, como temperatura inadequada, nível elevado de luz ou ruído.

AP—Como se pode tratar a insónia?

CF—O primeiro passo no tratamento da insónia é perceber se esta é secundária a uma causa potencialmente tratável e corrigi-la. Se isto não for possível ou a insónia persistir, as principais opções de tratamento incluem medicação e terapia cognitivo-comportamental, ou uma combinação das duas. A terapia cognitivo-comportamental é um tipo de psicoterapia que tem demonstrado resultados muito favoráveis na insónia. Implica um programa específico, estando disponível em apenas alguns centros.

AP—Na população em geral persiste a ideia que o melhor tratamento são os “comprimidos para dormir”. Isto corresponde à verdade?

CF—Existem vários medicamentos que podem ser utilizados no tratamento da insónia, contudo, o seu uso deve sempre ser iniciado e apoiado num seguimento médico e devem ser utilizados por períodos limitados de tempo. Alguns destes medicamentos são utilizados de forma errada e têm um elevado potencial para automedicação e abuso medicamentoso, levando por vezes ao desenvolvimento de tolerância e dependência, com consequente agravamento do problema do sono.

AP—Existem algumas medidas gerais que ajudem neste problema?

CF—É muito importante referir que a insónia muitas vezes se deve inteiramente, ou tem um elevado contributo, de uma higiene de sono inadequada e de comportamentos errados associados ao sono. Assim, adoptar medidas para uma boa higiene de sono e comportamentos adequados é fundamental para todas as pessoas que têm queixas de insónia, e, mesmo quando é necessário o uso de medicamentos, estes não irão produzir o efeito desejado se estas medidas comportamentais não forem adotadas.

Algumas das medidas gerais de higiene do sono mais importantes são:

— **Ter horários de sono regulares.** Particularmente a hora de levantar deve ser aproximadamente a mesma todos os dias, mesmo ao fim de semana e independentemente das horas que dormiu. Ter um



horário de sono regular vai “treinar” e regular o seu ritmo circadiano.

— **As duas horas antes de ir deitar devem ser dedicadas a atividades relaxantes**, devendo evitar neste período atividades estimulantes, trabalhar e estar em frente ao computador.

— Quando existem níveis de ansiedade ou preocupação elevados perto da hora de deitar, adormecer pode ser difícil — **aprender e pôr em prática alguns exercícios de relaxamento pode ajudar.**

— **Ir para a cama apenas quando tiver sono.** As pessoas com insónia frequentemente vão para a cama muito cedo, o que dificulta ainda mais o adormecer porque o cérebro passa a criar uma associação entre a cama/quarto e o estar acordado.

— **Se não conseguir dormir quando vai para a cama ou após acordar durante a noite, deve sair da cama**, ir para outro local da casa e iniciar uma atividade relaxante. Só deve voltar para a cama quando estiver mesmo com sono.

— **Não passar mais tempo na cama do que aquele que se está mesmo a dormir.**

— **Quando acordar durante a noite, olhar para o relógio é proibido**, porque aumenta os níveis de ansiedade e vai dificultar ainda mais o adormecer.

— **A cama e o quarto devem ser reservados apenas para dormir.** Usá-los para ler, ver televisão, estudar ou trabalhar cria uma associação entre o quarto e o estar acordado.

— **Não fazer sestas durante o dia.** As sestas interferem com o ritmo circadiano e causam interrupção do sono noturno.

— **Evitar o consumo de substâncias estimulantes nas horas anteriores à hora de deitar.** Isto inclui bebidas com cafeína (café, chá, colas), álcool ou nicotina.

— **A prática de exercício físico regular no final da tarde é benéfica para o sono.** Contudo, deve evitar-se a prática de exercício perto da hora de deitar.

Ana Cristina Pratas
1TEN MN

A CONSULTA E O SILÊNCIO

A veces me elevo, doy mil volteretas

A veces me encierro

Tras portas abertas

A veces te cuento

Porque este silencio

In Quando Nadie Me Ve

Alejandro Sanz

Às vezes acontece... os pacientes tornam-se amigos e são amigos pacientes. Ora, era um daqueles dias em que tudo corre mal, o carro não pegava. Um sensor avariado, a ignição negou o gesto costumeiro... a ausência de vida do motor... o reboque... o atraso... os telefonemas... No gabinete, o computador, o interlocutor imposto mais assíduo do médico moderno, teimava também em não arrancar, as receitas não fluíam... a sala de espera fervilhava...

Entrou de mansinho, não vi ninguém sentar-se na minha frente, pois lutava com todas as forças do meu ser contra a máquina informática, num choque de titãs desigual... Tratava-se de um cavalheiro grisalho, com uma barba que o fazia parecer mais velho do que os cerca de 70 anos, que de facto tinha... Comentei que não o conhecia... informou-me que foi marinheiro e que há muito estava distante dos médicos...

Informou-me seguidamente que, ao contrário, sabia bem quem eu era... Sabia que tinha estado em muitas missões, muitos navios. Sabia que nunca "tropecei em guias-de-marcha" no que diz respeito aos embarques. Sabia que durante anos fui "mal compreendido" (para usar o seu próprio eufemismo) por alguns no antigo Hospital da Marinha e que havia efetuado um desterro, longo de sete anos, no Centro de Medicina Naval, no bem-amado Alfeite... Sabia que tenho um filho com uma doença crónica, melhor atualmente, mas sem esperança de recuperação total... Contudo, ficou surpreso quando, na Revista da Armada, viu um oficial médico fardado, numa cerimónia de futuros médicos. Informou-se junto dos amigos... percebeu que passei a ser também professor de médicos...

E, então, sempre com uma voz mansa e perante o meu olhar surpreso, lá concluiu mansinho:

– *O doutor é persistente, tiro-lhe o boné naval...* E sorrindo, coisa que até aí não tinha feito, terminou num silêncio que durou segundos, embora na minha alma tenham parecido longas horas...

Naquele silêncio e depois daquela conversa, num repente, todas as batalhas, todos os sofrimentos, me passaram pelo espírito... a ponto de o dia se dividir entre duas partes: o antes da chegada daquele paciente e o depois...



A consulta acabou. Passei os comprimidos habituais a pedido daquele marinheiro grisalho e ele saiu. Ocorreu-me então que não percebi bem quem havia sido consultado, o paciente, ou o médico? Continuei, a partir daí mais apressado ainda, mas com uma razão e um propósito que até então não me haviam surgido, naquele dia. Tudo pareceu fazer um sentido diferente, ao mesmo tempo real e esperançoso...

Mais tarde, quando fiquei sozinho na sala de consulta do Hospital das Forças Armadas... num "silêncio onde já ninguém me vê" e "onde me encerro de portas abertas" como diz o poema acima... saltou-me na mente a minha própria história (bem guardada em sítio recôndito em mim próprio), que aquele marinheiro quase anónimo sabia de cor e tirou da prateleira elevada, longe do alcance alheio, onde a guardo. Nesse silêncio encontro o vento, libertador, a chuva, amiga, capaz de lavar até a alma mais triste e as vozes, surdas e possantes, de tantos poetas, tantos escritores, cujas palavras preenchem o vazio mais profundo e dão sentido ao viver... mesmo quando nada parece fazer sentido.

Na emoção do momento um nevoeiro súbito, em paroxismo salgado como o mar, assaltou-me a alma e a vista, na revisão de tanta luta, tanto sofrimento e, tantas vezes, tanta incompreensão que é prima maior da desesperança... Tratou-se, compreenderá o leitor anónimo e paciente, de uma entidade diagnóstica estranha conhecida na gíria como um *piripaque*, ou um *cheliqe*, que atinge apenas mulheres sensíveis, velhos lobos-do-mar solitários e, claramente, escritores sem grande valia...

Ao final do dia, todavia, a verdade límpida e cristalina impôs-se-me no ser como um sólido monumento. Apesar de tudo, tanta guerra, tanto perigo, tanto sofrimento, fica uma certeza que vale para todos os que em si próprios se encontram e nunca desistiram da verdade. Não me vendi ao veneno no olhar com que, amiúde, a vida teimava em condenar-me. Não perdi a humanidade...



Doc

DESPORTO



TORNEIO DE VOLEIBOL DE PRAIA

Realizou-se nos dias 6 e 7 de maio, em recinto exterior do CEFA, mais um torneio de voleibol, neste caso na variante de praia, que reuniu 16 duplas masculinas e femininas provenientes de 8 unidades da Marinha.

A prova decorreu no sistema de eliminatórias, apurando-se no final os seguintes vencedores:

Dupla Masculina: 2TEN FZ Francisco – CCF
2MAR FZ Freitas – CCF
Dupla Feminina: ASP TSN Hipólito – CEFA
1SAR MQ Câmara – ENP

37º CAMPEONATO DE ORIENTAÇÃO

Foi a segunda vez que a Marinha organizou esta prova, sendo que a última foi em 1992 na Herdade da Palma em Casebres. Desta feita decorreu de 6 a 9 de maio pelas aprazíveis zonas da Marateca e Palmela, nas herdades de Paulinas, Zambujal e Moinhola. A competição reuniu 103 atletas pertencentes aos três ramos das Forças Armadas, GNR e PSP.

De realçar a excelente organização da prova que esteve a cargo do Comando do Corpo de Fuzileiros, bem como do nível técnico atingido pelos concorrentes, fruto do trabalho desenvolvido pelas Forças Armadas, que foram pioneiras desta modalidade em Portugal.

Classificações individuais e coletivas:

I Escalão Masculino	1SAR FZ Branco – DAE / Marinha
II Escalão Masculino	CAB Correia – Exército
III Escalão Masculino	CAB Sousa – Exército
I Escalão Feminino	Agente Principal Silveira – PSP
II Escalão Feminino	1SAR Lopes – Exército



Classificação do Troféu Coletivo:
1º Exército, 2º GNR, 3º Marinha



TORNEIO DE REMO EM BOTES

A praia a sul da ETNA, na manhã de 27 de maio, assistiu mais uma vez à partida da tradicional prova de Remo em Botes, organizada pelo Comando do Corpo de Fuzileiros e aberta às unidades de Marinha. As 21 tripulações – formadas por um patrão e seis remadores – depois de cumprirem 5,2 milhas pelo estuário do Tejo e rio Coina alcançaram a meta instalada junto ao cais da Unidade de Meios de Desembarque na EF.

Classificação final: 1º BF1, 2º EN, 3º EF.

O troféu coletivo foi conquistado pela EN.

CAMPEONATO DE NATAÇÃO

Nos dias 29 e 30 de maio decorreu a 30ª edição do Campeonato de Marinha de Natação com a presença de 44 nadadores oriundos de 5 agrupamentos desportivos da Marinha.

Classificações:

I Escalão – 400 m livres:	1GRT TA Baeta – BNL/FLOT
100 m estilos:	2MAR US Pereira – BNL/FLOT
50 m mariposa:	CAD AEL Marques – EN
50 m livres:	1GRT US Alves – BNL/FLOT
100 m livres:	1GRT US Alves – BNL/FLOT
100 m bruços:	CAD Pires – EN
50 m costas:	CAD AEL Marques – EN
II Escalão – 400 m livres:	CAB FZ Duarte – BNL/FLOT
100 m estilos:	CTEN Machado – UAICM
50 m mariposa:	CTEN Machado – UAICM
50 m livres:	1SAR US Giraldez – DMS2
100 m livres:	CAB A Silva – EN
100 m bruços:	CTEN Machado – UAICM
50 m costas:	CTEN Machado – UAICM



4x50 m estilos	EN
4x50 m livres	EN
10x25 m livres	EN

O troféu coletivo foi atribuído à BNL/FLOT



Abel Melo e Sousa
CFR REF
Com a colaboração do CEFA

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 174

NORTE (N)				ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
A	R	9	R	6	V	D	V
9	7	8	7	5	9	6	10
8	3		5	4	8		9
7			3		5		4

OESTE (W)				SUL (S)			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
R	10	R	8	3	A	A	A
D	2	10		2	D	V	D
V	7			6	4		6
10		5	3	4			2
		2					

E-W vuln. S joga 3ST recebendo a saída natural a ♠R e insistência compreensível com a D/V/10, pegando então de A. Como deve prosseguir para cumprir o seu contrato?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 174

Como se pode constatar temos apenas 8 vazas à cabeça, pois a má distribuição das ♠ e dos ♣ não permite fazer 4 vazas nesses naipes ou bastava apenas num deles. Todavia, o facto das 4 cartas desses naipes estarem na mesma mão em E, e W, sem poder aperceber-se, ter contribuído para ajudar S, vai possibilitar que ele cumpra o seu contrato. Vejamos como: a insistência natural de W obrigou o parceiro a baldar um ♠ para defender as suas 4 cartas, ficando apenas com a D carta seca nesse naipe, e tendo S balçado dois ♠ sem qualquer problema; S joga agora um ♠ que W deixa naturalmente ser feito pela D do parceiro; E atacará certamente com ♠V que S pega; bate então ♠A que irá squeezar E obrigando-o a baldar num dos naipes de 4 e permitindo de S faça a 9ª vazas que lhe faltava.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema nº 456

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											

HORIZONTAIS: 1 – O mesmo que rela; miséria (POP). 2 – No princípio de erosivo; passagem ou particularidade dos tempos fabulosos ou heróicos (P1. / inv.). 3 – Purgante; cidade de Espanha, província de Xaem. 4 – Fabricar; rolão na confusão. 5 – Transpiraras; relativo aos habitantes da alta Escócia. 6 – O tio americano. 7 – Deus dos ventos, filho de Júpiter e da ninfa Menalipo; departamento de França. 8 – Filho de Dédalos com quem fugiu do labirinto da ilha de Creta, por meio de asas pegadas com cera; é quase didaco. 9 – Roer; falta uma para ser izagem (comarca da Bélgica) 10 – Notícia (inv); no princípio de cimérios (antigo povo das margens do Ponto Euxino). 11 – Redução popular de senhora; semente do olmeiro.

VERTICAIS: 1 – Cortina ou peça de estofado com que se cobrem portas interiores de um edifício (Pl.). 2 – Espécie de abutre; o ocidente. 3 – Sedimento; ganir. 4 – Careta de escárnio; rezava. 5 – Mitra com três coroas, que o papa usa em certas cerimónias (Pl.); rezava. 6 – Chiste. 7 – Transpiro; moderada. 8 – O mesmo que carvalho (Poét.); príncipe otomano, célebre pelas suas aventuras e infortúnios, filho de Maomet II e irmão de Bajazé II, morto em 1495. 9 – Avivar o fogo; tumefacção da pele, formada por serosidade infiltrada no tecido celular. 10 – Fiel (Poét. e Pl.); humedecer, por irrigação ou aspersão (Inv.). 11 – Tornara-se amarela.

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 456

HORIZONTAIS: 1 – RUBETA; RAFA. 2 – EROSI; SOTIM. 3 – PURGA; UBEDA. 4 – ORRAR; OLAOR. 5 – SUARAS; ERSE. 6 – SAM. 7 – EOLIO; LOZERE. 8 – ICARO; DIDAC. 9 – RAITAR; IZEGE. 10 – OSIVA; CIMER. 11 – SORA; SAMARA. **VERTICAIS:** 1 – REPOSTEIROS. 2 – URUBU; O CASO. 3 – BORRA; LATIR. 4 – ESGAR; ORAVA. 5 – TIARAS; ORA. 6 – SAL. 7 – SUO; MODICA. 8 – ROBLE; ZIZIM. 9 – ATEAR; EDEMA. 10 – FIDOS; RAGER. 11 – AMARELECERA.

Carmo Pinto
1TEN

SUDOKU

Problema nº 6

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 6

FÁCIL

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

DIFÍCIL

NOTÍCIAS PESSOAIS

RESERVA

- VALM José Alfredo Monteiro Montenegro.

REFORMA

- CMG José Carlos do Vale • SMOR REF E Silvério Fernando Garcia Moringa • SCH MQ António José dos Santos Coutinho • SCH A José Acácio Nogueira • SAJ US João Alberto de Almeida Abreu • 1SAR B Carlos Alberto Glória Nunes • CAB CM José Manuel Simões Albano • CAB TF H Zeferino António Gonçalves Emílio.

FALECIDOS

- 44964 CMG REF Eduardo Manuel Mourão Verdial Lima Santos • 305350 1TEN OT REF Carlos Pelicano Vaz • 103742 1TEN SG REF Vicente Perei-

ra Ambrósio • 355750 1TEN OT REF Amílcar Guardado dos Santos Neto • 525558 1TEN OT REF Aluísio Martinho da Silva • 235648 2TEN OT REF Eugénio Francisco Júlio Lopes Alves Ferreira • 377854 SMOR FZ REF Fernando Gaspar Timóteo • 186748 SAJ M REF Marcolino dos Santos • 336153 SAJ A REF Manuel Cerqueira • 306953 SAJ A REF Vítorino Albuquerque Infante • 396955 1SAR FF REF Otílio João Barbosa • 295367 2SAR FZ DFA REF João Marques Cardoso • 189168 2SAR FZ DFA REF António da Silva Fernandes • 8970 2SAR FZ DFA REF Inácio Iaiá Jamanca • 122844 CAB A REF António Viegas • 86874 CAB E REF Manuel da Silva Santos • 80691MAR C REF Augusto Manuel Mateus • 33007766 AG 1CL QPPM REF Manuel Duarte Mergulhão.

CONVÍVIOS

RADARISTAS DA ARMADA



Decorreu no passado dia 22 de fevereiro a 7ª confraternização dos radaristas da Armada, no Restaurante do Clube do Pessoal da Siderurgia Nacional, em Paio Pires, com a presença de várias dezenas de radaristas e familiares, mantendo assim a tradição dos encontros anuais. À semelhança de anos anteriores, os camaradas de Operações estiveram representados. Para o ano já se prepara a 8ª confraternização, podendo ser feitos contactos através do endereço:

convivio.radaristas.armada@gmail.com

30º ANIVERSÁRIO DA 1ª INCORPORAÇÃO DE 1984

Decorreu no passado dia 8 de março, o encontro comemorativo do 30º aniversário da 10ª companhia da incorporação de 1984.

O convívio teve o ponto de encontro na Esquadilha de Submarinos, seguindo-se uma visita ao NRP *Arpão*. O encontro decorreu num ambiente de grande espírito de amizade e são camaradagem.

O convívio terminou com um almoço na Messe de Sargentos da Base Naval de Lisboa.

www.eam10companhia.com



XX ENCONTRO DOS MARINHEIROS DO CONCELHO DO SABUGAL

Vai realizar-se, no dia **26 de julho**, o XX Encontro Convívio dos Marinheiros do concelho do Sabugal, que terá lugar na Base Naval de Lisboa, no Alfeite.

As inscrições para participação no evento deverão ser efetuadas, até **15 de julho**, para os seguintes contactos:

Email:

japolho@gmail.com

portas.teixeira@gmail.com

- SCH Portas Teixeira TLM 918 972 028

- CFR Antunes Polho TLM 934 415 438

ERRATA

Na RA nº 486, página 10, onde se lê "(...) submarino *Tridente* (...)", passar a ler "(...) submarino *Arpão* (...)".



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO AGRUPAMENTO DE NAVIOS HIDROGRÁFICOS



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de azul com duas lunetas de ouro passadas em aspa. Entre os braços da aspa quatro naves heráldicas de prata, uma em chefe, uma em ponta e duas nos flancos. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «AGRUPAMENTO DE NAVIOS HIDROGRÁFICOS».

SIMBOLOGIA

As lunetas passadas em aspa são o símbolo da hidrografia e as naves heráldicas representam os navios que integram o Agrupamento de Navios Hidrográficos.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO AGRUPAMENTO DE NAVIOS DA ESCOLA NAVAL



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de vermelho com esfera armilar de ouro, com os signos do zodíaco de negro inscritos na eclíptica, entre quatro naves heráldicas de prata: uma em chefe, uma em ponta e duas nos flancos. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «AGRUPAMENTO DE NAVIOS DA ESCOLA NAVAL».

SIMBOLOGIA

A esfera armilar é um dos elementos do brasão da Escola Naval e representa o legado dos Descobrimentos. Carregada na eclíptica com os símbolos do zodíaco, simboliza a esfera celeste, elemento central no ensino da astronomia náutica e da navegação astronómica ministradas na Escola Naval. As naves heráldicas de prata representam os navios que integram o Agrupamento de Navios da Escola Naval. Colocadas nos pontos cardeais da esfera celeste, realçam a relevância orientadora que têm na formação marinheira e técnica dos cadetes.