

# CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE E ELEMENTOS PARA O MELHORAMENTO DOS PORTOS DO INTERIOR DA PROVÍNCIA E RESPECTIVOS ACESSOS

26 de Setembro de 1969

Todos os portos ou simples locais de abicagem que permitissem acesso a localidades habitadas eram demandados por unidades navais do Comando da Defesa Marítima da Guiné, quer em missões de interesse puramente operacional, quer sobretudo nos contínuos movimentos de apoio logístico às Forças Armadas, com especial relevo para o reabastecimento das Forças Terrestres.

Neste trabalho pretendeu-se dar uma ideia o mais objectiva possível das principais deficiências que existiam nos portos visitados e das correspondentes necessidades, orientando-se a descrição por bacias hidrográficas, de Norte para Sul e, dentro de cada uma delas, de montante para juzante.

## RIO CACHEU

Estava perfeitamente hidrografado desde a foz até ao porto de Farim e era navegável, em toda a sua extensão, pelos navios da Armada no dispositivo da Guiné, com qualquer estado de maré e ainda por todas as embarcações civis da Província, permitindo até a navegação de navios mercantes de grande tonelagem. Dão-se como exemplo os que pertenciam à Sociedade Geral que escalavam Bissau até Binta, porto que já era visitado por esses navios no passado.

### a. Farim

Farim era um dos portos de maior movimento da Província e o primeiro do Rio Cacheu, sobretudo sob o ponto de vista militar, constituindo um terminal de descarga, donde seguiam depois por estrada os reabastecimentos para outras localidades, onde existissem forças terrestres, para Norte em direcção à fronteira do Senegal e também para Leste. Além disso era sede de Batalhão e por ele se escoavam para Bissau alguns produtos, sobretudo madeiras.

Era demandado por LDG – Lanchas de Desembarque Grandes uma a duas vezes por mês que asseguravam praticamente o reabastecimento das forças Terrestres, também por LFG – Lanchas de Fiscalização Grandes e LFP – Lanchas de Fiscalização Pequenas, nomeadamente em missão de escolta às unidades logísticas.

Ainda uma vez por mês era constituído um comboio fluvial de 3 a 4 embarcações civis, formado no porto de Cacheu, que era acompanhado durante todo o trajecto por uma LDM logística que garantia o abastecimento do comércio local, colaborando também com frequência no reabastecimento das forças terrestres estacionadas ao longo do rio.

O porto de Farim possuía uma muralha no longo da margem do rio, com um pequeno cais acostável e uma rampa de cimento destinada à cambança, efectuada por uma jangada de ferro da Engenharia. O cais acostável e a muralha podiam ser utilizados pelas LDG e embarcações civis, havendo contudo a limitação de ficarem em seco no baixa-mar, pois o lodo ficava a descoberto junto à muralha.

A rampa era utilizada pelas LDG que aí abicavam em boas condições, havendo no entanto que anotar a necessidade de reparação da rampa que se encontrava danificada em parte. Também deveria ser considerada a colocação em terra de quatro cabeços em posições convenientes, por forma a permitir a amarração das lanchas quando abicadas, sendo dois a



cerca de 7 a 8 metros para cada lado do eixo da rampa e outros dois a cerca de 50 a 60 metros do mesmo eixo, respectivamente para amarração das amuras ou das alhetas daqueles navios.

## **b. Binta**

O porto de Binta que tinha na altura pouco movimento, possuía já uma boa estacada, tipo ponte-cais, de comprimento suficiente para permitir a simultânea amarração e abicagem das LDG que, com alguma frequência, escalavam aquela localidade.

Permitia igualmente a amarração das LDM ou embarcações civis do combóio do Cacheu e das LFG/LFP que o viessem eventualmente a demandar. As embarcações civis escalavam apenas este porto uma vez por mês, integradas em combóio fluvial com escolta de unidades navais.

Considerava-se apenas necessária a colocação de cabeços em terra e na estacada, convenientemente situados de forma a facilitar as amarrações. Não existiam limitações de marés.

## **c. Ganturé**

Era por excelência o desembarcadouro que servia a Base de Patrulhas de Ganturé – BAPATGANTURE - então guarnecida por Forças de Marinha, e também Bigene, onde se encontram aquarteladas Forças Terrestres, a cerca de cinco quilómetros por estrada.

O acesso fazia-se sem limitações de marés e existia uma estacada que precisava urgentemente de consolidação, por se encontrar aluída e sujeita a frequentes esforços pela muita utilização que tinha por parte das unidades navais, sobretudo as LDG que, para abicarem, necessitavam de se servir da estacada para fazer de cabeço.

Quanto a facilidades de amarração, o problema foi resolvido satisfatoriamente por meio de um sistema de alças colocadas em ramos fortes do tarrafo, em virtude de não existir terreno firme a descoberto que permitisse a colocação dos cabeços em terra.

Não existia rampa de abicarem, obra que se julgava de grande oportunidade considerar. As LDG utilizavam então um talude natural, a montante da estacada, mal orientado por ser oblíquo em relação à orientação desta e cujo piso não era brilhante. Só permitia a utilização para o desembarque de viaturas, até cerca de 2 a 3 horas antes do preia-mar.

As embarcações civis escalavam este porto apenas integradas em combóios fluviais uma vez por mês e com escolta por unidades navais.

## **d. Bissum**

O acesso era difícil, através do rio Armada, afluente do Cacheu, quer devido às condições naturais, com fundos relativamente baixos o pouca largura do rio, quer sob o ponto de vista de segurança militar.

Era exclusivamente utilizado por LDM e o movimento de cargas, que se verificava uma vez por mês, era quase unicamente destinado ao reabastecimento das Forças Terrestres ali estacionadas.

No entanto, apesar das dificuldades que experimentavam, as LDM não tinham limites de marés no acesso a Bissum. Para o desembarque existia apenas um local de abicagem natural, prolongamento da picada que dava acesso ao aquartelamento.



A partir de três horas de vazante começava a descobrir o lodo, pouco consistente. Haveria pois grande vantagem em melhorar as condições de abicagem construindo uma rampa, mesmo que consistisse apenas num aterro, sendo importante a colocação de cabeços em terra, convenientemente espaçados, para se poderem amarrar as lanchas e evitar o trabalho contínuo dos motores, indispensável para as manter abicadas, devido à forte corrente que se fazia sentir.

### **e. S. Vicente**

Em ambas as margens do Cacheu existem rampas de abicagem, utilizadas inicialmente para cambanças, agora de grande utilidade para as abicagens das LDG e LDM. A margem Sul tem muito pouco movimento mas a margem Norte - Antotinha - vinha a ser utilizada com alguma frequência, servindo o Ingoré, onde existia na altura a sede de um Batalhão de Forças Terrestres. Era de fácil acesso e em qualquer situação, sem limitações de marés.

Não havia então problemas de segurança militar que determinassem a navegação de embarcações civis integradas em comboios com destino a Antotinha, pelo que estas podiam demandar livremente o desembarcadouro, muito embora durante a sua permanência se verificasse normalmente a montagem de segurança por parte de FT do Ingoré, que se atingia por uma estrada com cerca de 23 quilómetros.

Era necessária a colocação de quatro cabeços em terra, em ambas as margens, de preferência na margem Norte, para amarração das LDG e LDM quando abicadas, de modo a evitar o trabalho contínuo dos motores para vencer a acção da corrente, que se fazia sentir bem, mantendo as unidades navais aprofadas à rampa.

Tal como em Farim, a sua colocação deveria ser, de dois a cerca de sete ou oito metros para cada lado do eixo da rampa e outros dois entre cinquenta a sessenta metros do mesmo eixo. A rampa da margem sul encontrava-se em mau estado, considerando-se oportuna a sua beneficiação.

### **f. Cacheu**

Tratava-se de um porto com razoável movimento que, embora menos importante que Farim, podia também considerar-se um terminal para transferência de cargas destinadas a Susana e S.Domingos ou vindas destas localidades com destino a Bissau, o que acontecia com alguma frequência. Possuía também algum comércio e portanto movimento de cargas civis.

Era utilizado como porto de escoamento de produtos da Província, embora as cargas movimentadas não atinjissem toneladas muito elevadas.

De livre acesso com qualquer estado de maré, por qualquer unidade naval ou embarcação civil, possuía uma ponte-cais com uma parte de cimento, mais próximo de terra, prolongada depois por uma estacada, cujo piso se encontrava em mau estado, necessitando de beneficiação.

Também se considerava conveniente a instalação de uma escada tipo quebra-costas, em ferro, para acesso às LDM ou embarcações civis atracadas, visto que no baixa-mar estas ficavam muito abaixo do pavimento da ponte-cais.

O problema principal do Cacheu consistia na necessidade de construção de uma rampa de abicagem a juzante da ponte-cais, aproveitando a língua de areia rija que descobria no baixa-mar e a muralha de cimento existente em terra, de forma a permitir a abicagem das LDG com qualquer altura de maré e a permanência na situação de abicada por todo o tempo necessário, sem risco de encalhe.



Na altura só era possível a abicagem perto do preia-mar, arriando-se a porta sobre a muralha, única forma de permitir o desembarque de viaturas em terra.

### **g. S. Domingos**

Era escalado apenas por LDM e embarcações civis de pequena tonelagem, sendo o movimento relativamente pequeno.

O acesso era feito através dos rios Grande ou Pequeno de S. Domingos, afluentes do Cacheu. Fundamentalmente pelo primeiro visto que o segundo apresentava maiores dificuldades de navegação. Devido ao assoreamento de alguns locais, especialmente em duas curvas mais pronunciadas do rio Grande e na zona final de aproximação a S. Domingos, fazia-se a entrada com a enchente e a saída com o início da vazante, tendo a navegação que ser extremamente cuidadosa naqueles locais, pois de contrário podiam correr-se sérios riscos de encalhe.

Em S. Domingos existia uma estacada que não era normalmente utilizada pelas LDM devido ao pouco tempo que permitia para atracação das unidades navais sem ficarem em seco. Havia ainda um local de abicagem no prolongamento da estrada de acesso à zona habitada onde em tempos existiu uma rampa, na altura quase destruída. Alguns dos cibes que constituíam a estrutura de consolidação da rampa, encontram-se espetados no fundo emergindo com a vazante, constituindo, juntamente com os restos da rampa um estorvo para as abicagens que urgia remover, sendo por isso conveniente a reconstrução da rampa e a colocação de cabeços em terra para amarração das LDM quando abicadas.

### **h. Susana**

Tal como S. Domingos, era escalado apenas por LDM e embarcações civis de pequena tonelagem, sendo também o movimento relativamente pequeno.

O acesso era feito através do rio Bolor, afluente do Cacheu. Devido aos fundos geralmente baixo, o assoreamento existente e as muitas e caprichosas curvas do rio, sobretudo a partir de metade do percurso para montante até Susana, tornava-se especialmente difícil e perigoso, só sendo praticável com o mais do meia maré. Assim se conseguia diminuir subficientemente o risco de encalhe nos muitos bancos existentes.

O local do desembarcadouro era apenas formado pelo terminal da estrada que dava acesso a Susana, onde havia uma ligeira quebra do arvoredo. Dava apenas para uma LDM descarregar, por ser muito estreito.

A aproximação ao desembarcadouro de Susana tem de ser feita com muito cuidado, por falta de sinalização e dificuldade em identificar a quebra no arvoredo que correspondia ao local de abicagem.

Finalmente refere-se ainda o facto de o rio se encontrar especialmente assoreado na zona em frente ao local de abicagem, o que reduzia muito o espaço para as manobras de abicar e desabicar. Isto era ainda mais agravado pela existência de fundos de rocha nas imediações, logo a montante do desembarcadouro, junto à margem.

Tudo o que se acabou de dizer limitava consideravelmente o acesso a Susana e o tempo de permanência, que tinha de ser feito já com mais de meia maré, devendo a saída efectuar-se no principio da vazante, no máximo uma hora depois do seu início.

Bissau, 26 de Setembro de 1969  
3.ª Divisão do EM do CDMGuiné