

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 CUMBIJÃ

Encontrava-se perfeitamente hidrografado, sendo demandado exclusivamente uma vez por mês por um comboio fluvial de embarcações civis escoltado por LDM, dada a situação militar naquela zona da Província. Tratava-se de um rio sinuoso no seu curso superior, para montante da confluência com o Cobade e apresentava numerosos baixos que exigiam uma navegação muito cuidadosa. A segurança militar e simultaneamente a segurança da navegação impunham que se passasse no rio em determinadas horas e com certas alturas de maré.

a. Bedanda

Era um dos portos mais importantes do Sul da Província, suporte no escoamento do arroz produzido em grande quantidade na área que lhe ficava adjacente.

O comboio fluvial resolvia mensalmente o problema do reabastecimento das forças terrestres aqui estacionadas e do comércio local, carregando no regresso a Bissau quase exclusivamente arroz.

Existiam dois acessos a Bedanda. Um pelo próprio rio Cumbijã, aproveitando a estrada da cambança para a região de Catió, na outra margem do rio e outro através do rio Ungauriul, afluente do Cumbijã, que passava muito perto da povoação.

O primeiro não era utilizado, muito embora fosse de mais fácil acesso para as lanchas, devido ao facto de o local estar muito exposto e à permanência, em Bedanda, ser normalmente prolongada. Por outro lado, o itinerário desde o local de cambança até à povoação estava praticamente abandonado. Era pois utilizado o acesso ao chamado porto interior, através do rio Ungauriul, que era muito estreito e sinuoso, só permitindo a entrada já muito perto da preia-mar.

Apenas o porto interior permitia algumas facilidades para a carga e descarga das embarcações mercantes e era relativamente mais seguro, até porque se encontrava já perto do aquartelamento e era mais facilmente controlado pelo dispositivo de segurança montado pelas FTs, quer durante a navegação do comboio no rio Ungauriul, quer durante a permanência no porto, normalmente de 3 a 4 dias.

Existia um aterro no prolongamento da estrada de acesso à povoação que servia de cais e ao mesmo tempo de local de abicagem. No entanto, a sua consolidação era deficiente e pensava-se que, com alguma facilidade, poderia construir-se uma cintura de reforço em pedra ou cimento que transformaria o aterro existente num cais muito satisfatório.

Simultaneamente, também deveria considerar-se o prolongamento do aterro para montante, por forma a permitir a atracação das LDM e a construção de uma rampa de abicagem para facilitar a descarga de veículos e artilharia transportados nas lanchas.

b. Impungueda (Cufar)

Tratava-se apenas de um local de abicagem utilizado pelas LDM na margem direita do rio Cumbijã, no extremo da estrada que dava acesso à localidade com o mesmo nome e à povoação de Cufar.

Era visitado também uma vez por mês, no decurso do comboio fluvial para o rio Cumbijã, procedendo-se ali ao desembarque de viaturas e outros materiais transportados pelas LDM. O local de abicagem era natural e tinha poucas condições de trabalho, pois a margem era lodosa e pouco consistente, permitindo a permanência das lanchas a partir de meia maré e até cerca de duas horas a seguir à preia-mar.

As embarcações mercantes que se destinavam a Cufar e transportavam carga para aquela localidade, incluindo o reabastecimento das FTs, entravam no rio Manterunga com a maré cheia e descarregavam junto da povoação de Cufar, mas completamente em seco na maré vazia.

As LDM não utilizavam este rio. As condições de carga e descarga das embarcações civis em Cufar, no desembarcadouro do Manterunga eram muito precárias, sendo-se de opinião que conviria optar por uma de duas soluções.

A primeira, melhorando as condições no porto interior, arranjando uma pequena estacada ou um aterro consolidado para facilitar as operações de carga e descarga, já que Cufar constituía também um centro de escoamento de arroz do sul da Província, embora muito menos importante que Bedanda e Catió.

Em alternativa construir uma estacada, tipo ponte-cais, perto do local de abicagem e fundeadouro de Impungueda e passar a abastecer-se Cufar totalmente a partir desta última localidade, pela estrada já existente.

Esta última solução, mais conveniente sob o ponto de vista de facilidade de acesso às unidades navais e embarcações civis com permanência no local sem limitações de encalhes, estaria no entanto condicionada pela possibilidade de as FTs garantirem a segurança de embarcações no fundeadouro de Impungueda por períodos que atingiam três a quatro dias.

c. Catió

Porto situado junto do rio Cadime, afluente do rio Cagopere que por sua vez é afluente do rio Cobade, que liga os rios Tombali e Cumbijã, sendo demandado a partir da confluência do Tombali com o Cobade (ponto TT).

Tratava-se de um dos principais centros de escoamento do arroz do Sul da Província, numa região densamente povoada, que era visitada uma vez por mês por embarcações civis, para o reabastecimento das FTs, comércio local e transporte de arroz no regresso a Bissau. Eram integradas em combóio com escolta de LDM, O acesso a Catió, podia fazer-se pelo porto exterior no rio Cagopere e depois por estrada até

à povoação ou pelo porto interior, no rio Cadime, afluente do Cagopere.

A primeira solução apresentava a vantagem de maiores fundos e largura do rio para manobra das LDM e embarcações civis, havendo no entanto a considerar a necessidade de melhoramento dos meios de abicagem, praticamente inexistentes, bem como de atracação, uma vez que a estacada actual existente estava em ruínas. A utilização do porto exterior estaria ainda dependente da montagem do dispositivo de segurança conveniente por parte das FTs durante o tempo de permanência das embarcações civis, 3 a 4 dias.

A outra solução, praticamente a única que vinha sendo utilizada, é a do porto interior, onde existia um cais de pedra onde atracavam as embarcações civis para operações de carga e descarga. As abicagens das LDM para desembarque de viaturas ou outro material pesado eram feitas no próprio cais, em péssimas condições.

Haveria pois interesse na construção de um rampa de abicagem junto ao cais. Por outro lado, no canal de acesso ao porto interior, a cerca de 30 a 40 metros do alargamento onde se encontrava o cais, notava-se um pronunciado assoreamento, com tendência para fechar a entrada e que seria necessário dragar.

O porto interior ficava em seco no baixa-mar, o que constituía uma limitação importante, sobretudo para as unidades navais que ali permaneciam durante e tempo do carga e descarga das embarcações civis.

Enquanto que o porto exterior era praticável logo com duas horas de enchente, o interior só o era durante uma hora e meia antes do preia-mar seguinte.

d. Cabedú

Situado no rio Lade, afluente do Cumbijã da margem esquerda a sul do Cantanhês e só era praticável duas horas antes do preia-mar, ficando as unidades navais e embarcações civis que o demandam completamente em seco no baixa-mar.

Também era visitado uma vez por mês, em regra por uma embarcação civil de pequena tonelagem, integrada no combóio fluvial para o rio Cumbijã que transportava o reabastecimento para as FTs e para o reduzido comércio local, sendo o movimento de cargas sempre pequeno.

O local que constitui o porto, era uma simples bolsa formada pelo rio de dimensões muito reduzidas onde se tornava extremamente difícil manobrar e, mesmo assim, só muito próximo do preia-mar, pois com a maré vazia fica tudo em seco. Por outro lado, o assoreamento do rio estava a provocar o lento fecho dessa bolsa, o que impossibilitaria a utilização daquele porto. Julgava-se que a melhor solução seria o aterro daquela parte da zona do porto e passar utilizar a margem do rio para atracações ou abicagens, em local onde houvesse uma largura mais razoável para manobrar.

As condições de carga e descarga eram péssimas, existindo apenas um talude, no prolongamento da estrada que dava acesso à povoação e uma plataforma de madeira, pequena e em muito mau estado, que não servia praticamente para nada.

As LDM só demandavam este porto quando transportavam carga específica para lá ou viaturas para as FTs ali estacionadas, apenas ali permanecendo durante um máximo de 2 horas e saindo com o preia-mar.

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