

# 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 GEBA

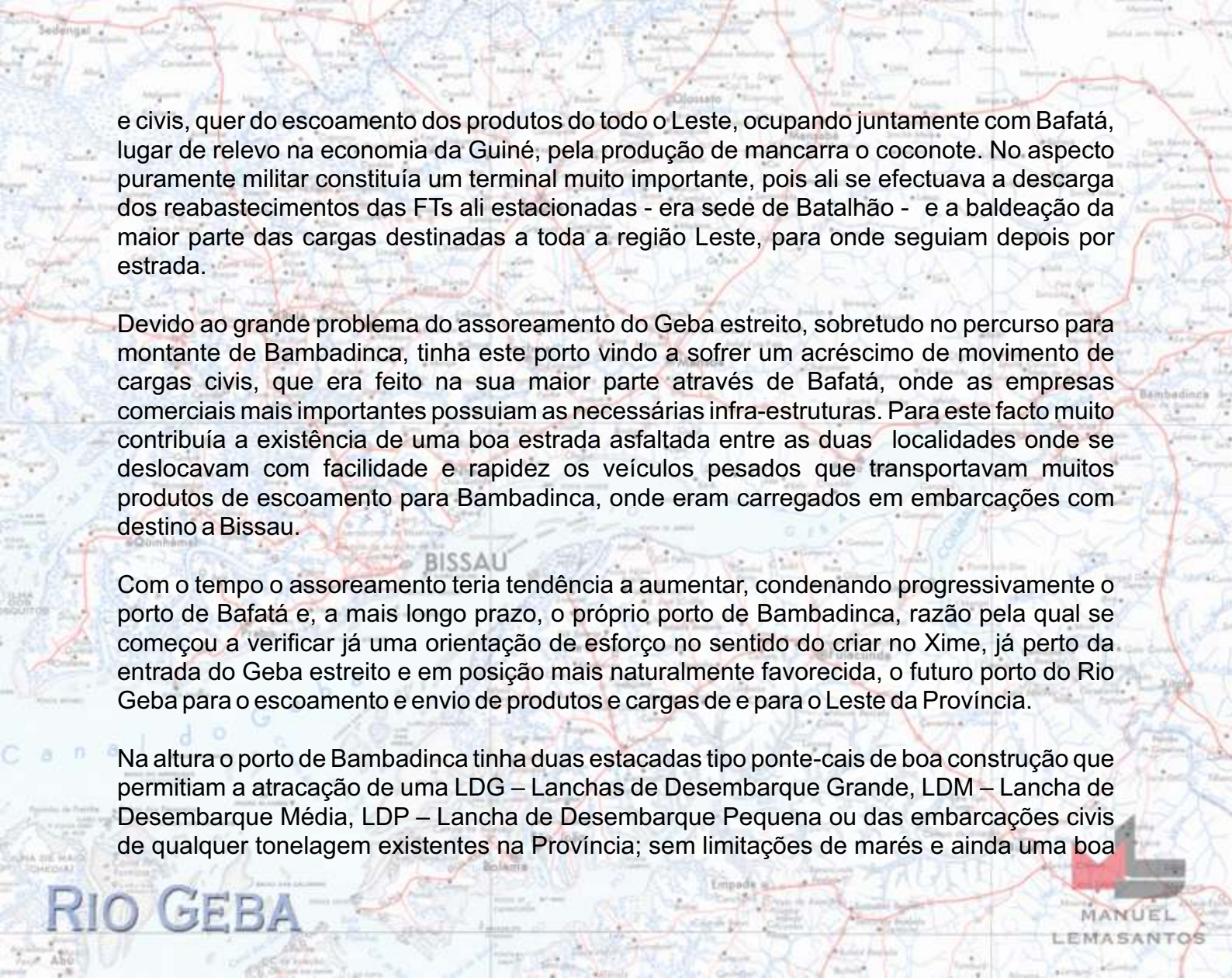
O rio encontrava-se hidrografado apenas até Porto Gole, faltando portanto justamente a parte mais estreita e difícil, demandada pelas unidades da Armada até Bambadinca com o auxílio de esboços em escala, onde eram localizados os principais baixos depois do reconhecimento visual por helicóptero ou avião, efectuado periodicamente em virtude das muitas alterações que a disposição dos baixos ia sofrendo devido ao assoreamento do rio.

### a. Bambadinca

Era um dos portos de maior movimento da Província, quer de cargas idas de Bissau, militares

RIO GEBA

MANUEL LEMASANTOS



e civis, quer do escoamento dos produtos do todo o Leste, ocupando juntamente com Bafatá, lugar de relevo na economia da Guiné, pela produção de mancarra o coconote. No aspecto puramente militar constituía um terminal muito importante, pois ali se efectuava a descarga dos reabastecimentos das FTs ali estacionadas - era sedé de Batalhão - e a baldeação da maior parte das cargas destinadas a toda a região Leste, para onde seguiam depois por estrada.

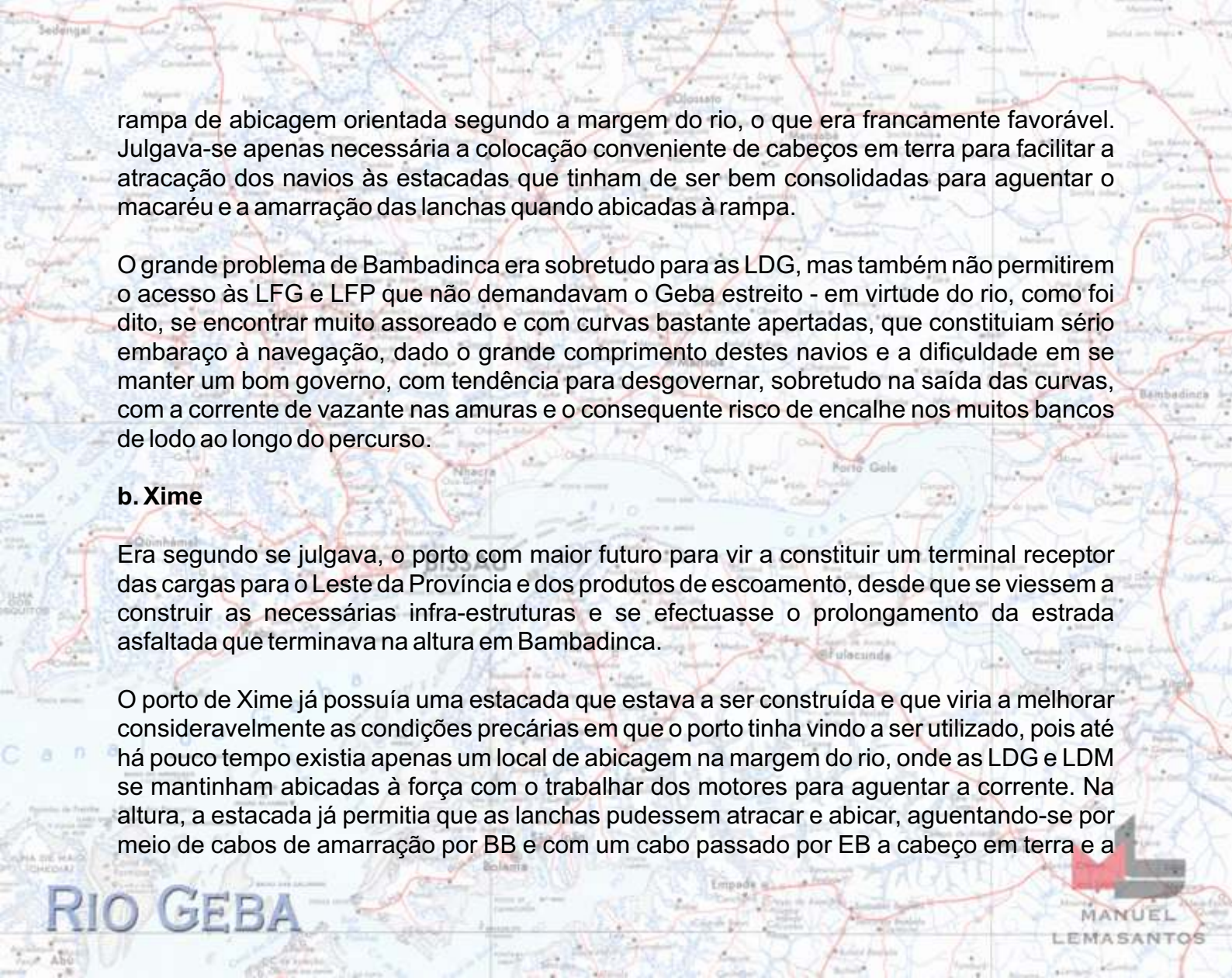
Devido ao grande problema do assoreamento do Gebe estreito, sobretudo no percurso para montante de Bambadinca, tinha este porto vindo a sofrer um acréscimo de movimento de cargas civis, que era feito na sua maior parte através de Bafatá, onde as empresas comerciais mais importantes possuíam as necessárias infra-estruturas. Para este facto muito contribuía a existência de uma boa estrada asfaltada entre as duas localidades onde se deslocavam com facilidade e rapidez os veículos pesados que transportavam muitos produtos de escoamento para Bambadinca, onde eram carregados em embarcações com destino a Bissau.

Com o tempo o assoreamento teria tendência a aumentar, condenando progressivamente o porto de Bafatá e, a mais longo prazo, o próprio porto de Bambadinca, razão pela qual se começou a verificar já uma orientação de esforço no sentido do criar no Xime, já perto da entrada do Gebe estreito e em posição mais naturalmente favorecida, o futuro porto do Rio Gebe para o escoamento e envio de produtos e cargas de e para o Leste da Província.

Na altura do porto de Bambadinca tinha duas estacadas tipo ponte-cais de boa construção que permitiam a atracação de uma LDG – Lanchas de Desembarque Grande, LDM – Lancha de Desembarque Média, LDP – Lancha de Desembarque Pequena ou das embarcações civis de qualquer tonelagem existentes na Província; sem limitações de marés e ainda uma boa

RIO GEBÁ

MANUEL  
LEMASANTOS



rampa de abicagem orientada segundo a margem do rio, o que era francamente favorável. Julgava-se apenas necessária a colocação conveniente de cabeços em terra para facilitar a atracação dos navios às estacadas que tinham de ser bem consolidadas para aguentar o macaréu e a amarração das lanchas quando abicadas à rampa.

O grande problema de Bambadinca era sobretudo para as LDG, mas também não permitirem o acesso às LFG e LFP que não demandavam o Geba estreito - em virtude do rio, como foi dito, se encontrar muito assoreado e com curvas bastante apertadas, que constituíam sério embaraço à navegação, dado o grande comprimento destes navios e a dificuldade em se manter um bom governo, com tendência para desgovernar, sobretudo na saída das curvas, com a corrente de vazante nas amuras e o conseqüente risco de encalhe nos muitos bancos de lodo ao longo do percurso.

## **b. Xime**

Era segundo se julgava, o porto com maior futuro para vir a constituir um terminal receptor das cargas para o Leste da Província e dos produtos de escoamento, desde que se viessem a construir as necessárias infra-estruturas e se efectuasse o prolongamento da estrada asfaltada que terminava na altura em Bambadinca.

O porto de Xime já possuía uma estacada que estava a ser construída e que viria a melhorar consideravelmente as condições precárias em que o porto tinha vindo a ser utilizado, pois até há pouco tempo existia apenas um local de abicagem na margem do rio, onde as LDG e LDM se mantinham abicadas à força com o trabalhar dos motores para aguentar a corrente. Na altura, a estacada já permitia que as lanchas pudessem atracar e abicar, aguentando-se por meio de cabos de amarração por BB e com um cabo passado por EB a cabeço em terra e a

colocar em local conveniente. A rampa deveria ser orientada em sentido conveniente e arranjado o respectivo piso.

Com a vazante afluía lodo junto à margem do rio, que era relativamente baixa. Por esse motivo se julgava que haveria conveniência em efectuar dragagens na zona correspondente à estacada e rampa de abicagem, mantendo-a permanentemente com uma altura de água que permitisse uma utilização do porto mais prolongada sem perigo de encalhe das unidades navais ao abicarem. Ao tempo era limitado a cerca de duas horas a duas horas e meia.

### **c. Enxalé**

Era apenas utilizado por LDM, aliás com pouca frequência, para se garantir o reabastecimento das FTs ali estacionadas. Existia um local de abicagem junto à margem que constituía um prolongamento da estrada que conduzia ao aquartelamento, entendendo-se conveniente a colocação de cabeços em terra para amarrar as lanchas e facilitar a abicagem.

As abicagens eram feitas com segurança durante um período de duas horas, com a enchente, devendo largar-se na preia-mar.

### **d. Porto Gole**

Praticado quase exclusivamente por LDM para o reabastecimento das FtS, possuía uma rampa de abicagem de terra batida, consolidada por cibes. Esta rampa só podia ser utilizada no mínimo com meia maré, pois na baixa-mar as lanchas ficavam em seco. Normalmente a rampa era utilizada com segurança pelas LDM durante cerca de hora e meia, devendo sair-se na preia-mar. O movimento de cargas era reduzido.

### **e. Bissá**

O local de abicagem era muito deficiente e difícil de encontrar por falta de sinalização, pois era necessário entrar num pequeno curso de água pouco visível ao largo até se subdividir, procurando-se então a margem que permitia a abicagem. Só na estação seca as LDM demandavam aquele local, pois na época das chuvas o acesso ao aquartelamento das FTs tornava-se impraticável; o movimento de cargas era reduzido, limitando-se aos reabastecimentos das FTs ali estacionadas.

### **f. Jabadá**

Praticado por LDM ou algumas embarcações civis de pequena tonelagem que efectuavam os reabastecimentos das FTs lá estacionadas e alguns movimentos operacionais.

Tinha uma ponte-cais em pedra sem altura suficiente, pois na preia-mar ficava completamente submersa constituindo um obstáculo perigoso para a navegação que demandava o porto. Na baixa-mar a ponte-cais ficava completamente em seco, podendo ser utilizada com a enchente a partir de meia maré e até cerca de metade da vazante.

Conviria ser aumentada de um metro em altura e cerca de 7 a 8 m em comprimento, além de necessitar de beneficiação.

Existia ainda um local de abicagem a montante da ponte-cais que só permitia a utilização até à preia-mar, além de que não era utilizável em marés mortas pelo facto de a costa ser muito espraiada.

### **g. Enxudé**

Era praticado também por LDM e embarcações civis e era o desembarcadouro que servia Tite, sendo utilizado com muita frequência.

O acesso era bom com qualquer altura de maré, sendo no entanto a utilização da rampa só possível a partir de meia maré, devendo as abicagens ser efectuadas até ao preia-mar para evitar que as lanchas ficassem assentes na rampa. Esta era de boa construção, assente em estacaria (tipo ponte-cais) e permitia atracações até pelo menos duas horas depois da preia-mar com água suficiente.

As LDG Também podiam também praticar aquele porto com segurança, mas a descarga tinha de ser feita por LDM ou LDP em virtude de as LDG não poderem utilizar a rampa.

### **h. Ponta Caió**

Servia o radiofarol, o posto radionaval e a estação de pilotos. Era praticado apenas por LDM, LDP e pela embarcação dos pilotos. Possuía um molhe acostável que podia ser utilizado com qualquer altura de água e um local de abicagem que permitia uma estadia máxima de uma hora até à preia-mar. A aproximação ao molhe tinha de ser muito cautelosa, especialmente com pouca água devido à existência de muita pedra no fundo.

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