

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 GRANDE DE BUBA

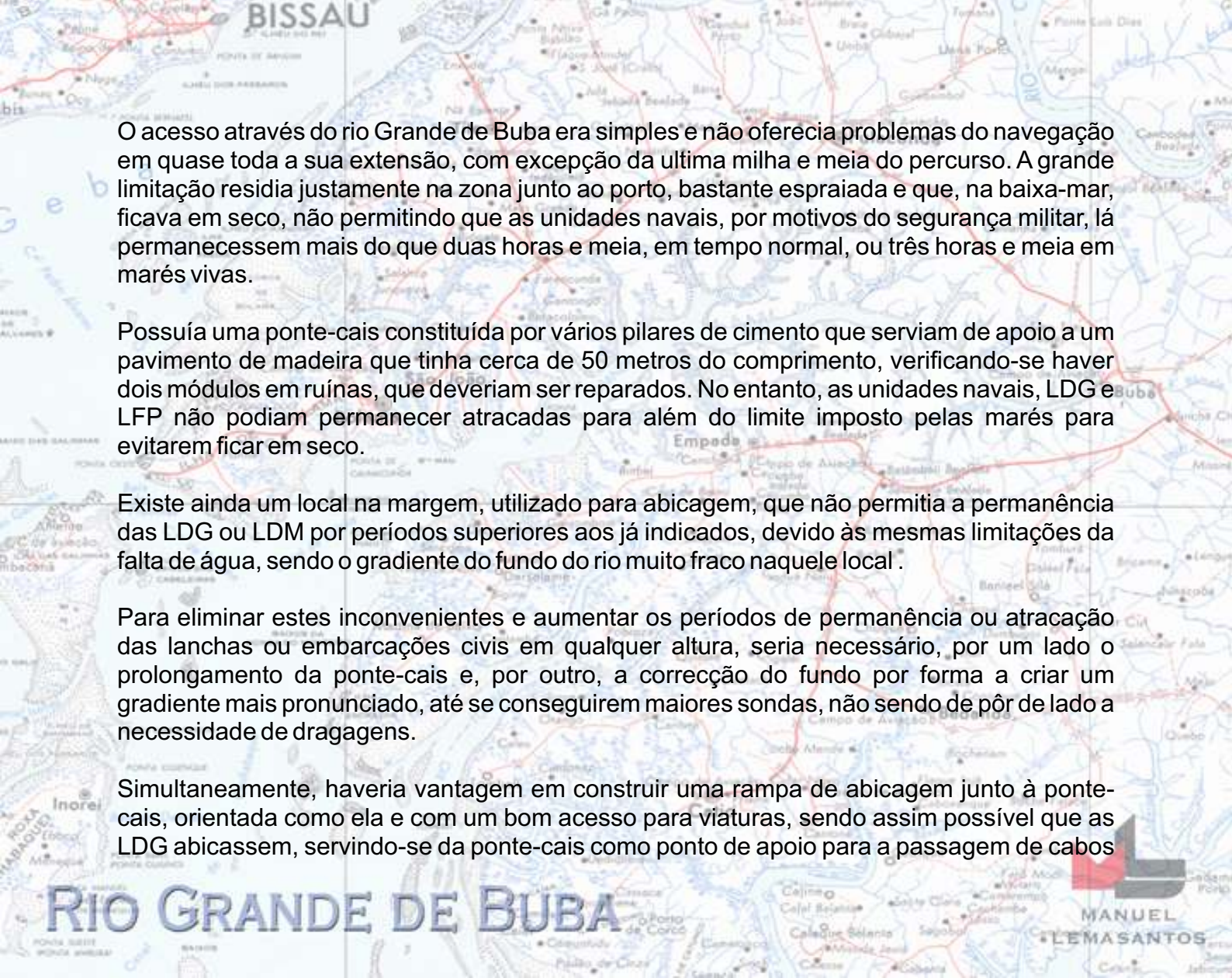
Encontrava-se hidrografado em quase toda a sua extensão, incluindo os principais braços que davam acesso a Fulacunda e Empada.

a. Buba

Era um porto de grande importância militar, sendo o terminal de acesso à região de Aldeia Formosa, praticado por LDG, LDM, LFP e embarcações mercantes, com relativa frequência.

RIO GRANDE DE BUBA

MANUEL
LEMASANTOS

A detailed map of the Rio Grande de Buba region, showing the river's course through a landscape with various settlements and geographical features. The river is depicted in blue, winding through the area. Several towns and villages are marked with red dots and labeled, including Buba, Empeda, and various smaller locations like Cabaça, Cabaça, and Cabaça. The map also shows roads, some in red and some in black, and a network of waterways. The text is overlaid on the map, providing context for the geographical information shown.

O acesso através do rio Grande de Buba era simples e não oferecia problemas de navegação em quase toda a sua extensão, com exceção da última milha e meia do percurso. A grande limitação residia justamente na zona junto ao porto, bastante espalhada e que, na baixa-mar, ficava em seco, não permitindo que as unidades navais, por motivos de segurança militar, lá permanecessem mais do que duas horas e meia, em tempo normal, ou três horas e meia em marés vivas.

Possuía uma ponte-cais constituída por vários pilares de cimento que serviam de apoio a um pavimento de madeira que tinha cerca de 50 metros de comprimento, verificando-se haver dois módulos em ruínas, que deveriam ser reparados. No entanto, as unidades navais, LDG e LFP não podiam permanecer atracadas para além do limite imposto pelas marés para evitarem ficar em seco.

Existe ainda um local na margem, utilizado para abicagem, que não permitia a permanência das LDG ou LDM por períodos superiores aos já indicados, devido às mesmas limitações da falta de água, sendo o gradiente do fundo do rio muito fraco naquele local.

Para eliminar estes inconvenientes e aumentar os períodos de permanência ou atracação das lanchas ou embarcações civis em qualquer altura, seria necessário, por um lado o prolongamento da ponte-cais e, por outro, a correcção do fundo por forma a criar um gradiente mais pronunciado, até se conseguirem maiores sondas, não sendo de pôr de lado a necessidade de dragagens.

Simultaneamente, haveria vantagem em construir uma rampa de abicagem junto à ponte-cais, orientada como ela e com um bom acesso para viaturas, sendo assim possível que as LDG abicassem, servindo-se da ponte-cais como ponto de apoio para a passagem de cabos

RIO GRANDE DE BUBA



A topographic map of the Bissau region in Guinea-Bissau. The map shows the Rio Grande de Buba flowing through the area. Key locations marked include Fulacunda, Bedanda, and various smaller settlements. The terrain is depicted with contour lines and color shading, indicating a hilly or mountainous area. The text is overlaid on the map.

de amarração, para o que necessitaria de ser reforçada.

Como necessidade imediata urgia alisar o fundo na actual zona de abicagem, que apresentava muitas irregularidades.

b. Fulacunda

Tinha acesso pelo rio de Fulacunda, que constituía um braço do Grande de Buba.

Era utilizado com alguma frequência por LDM ou por embarcações civis para fins operacionais e logísticos que se destinavam ao transporte e reabastecimento das Forças Terrestres ali estacionadas. Havia problemas de marés, que limitavam a permanência das unidades navais e embarcações civis abicadas, reduzindo o perigo de encalhe, aumentado pela insegurança da zona sob o ponto de vista militar.

No que respeitava ao desembarque, dir-se-ia que se tratava apenas de um talude na margem, com declive pronunciado e com fundos muito baixos, o que dificultava bastante as manobras das viaturas, portanto com condições muito deficientes para abicar e descarregar, sobretudo para as embarcações civis que eram descarregadas ao largo, com auxílio de uma jangada improvisada, o que era extraordinariamente moroso e pouco seguro.

A todos estes inconvenientes acrescia ainda o facto de se encontrar a cerca do 5 km da povoação e do aquartelamento, sendo o acesso feito por uma estrada que atravessava uma zona de grande vegetação com muito pouca segurança, tendo o itinerário que ser feito sempre em coluna militar, com picagem prévia do piso para detecção de engenhos explosivos.

RIO GRANDE DE BUBA





c. Empada

Tinha fácil acesso pelo rio de Empada ou rio Lenguete, que constituía um braço do Grande de Buba e era praticado com regularidade por LDM e embarcações civis que asseguravam o reabastecimento das Forças Terrestres ali estacionadas.

Existia um cais formado por um aterro consolidado por cibes cravados verticalmente, muitos dos quais se encontravam já danificados ou soltos, ameaçando o aterro, que se encontra aluído parcialmente. Com quatro horas de vazante ficava completamente em seco.

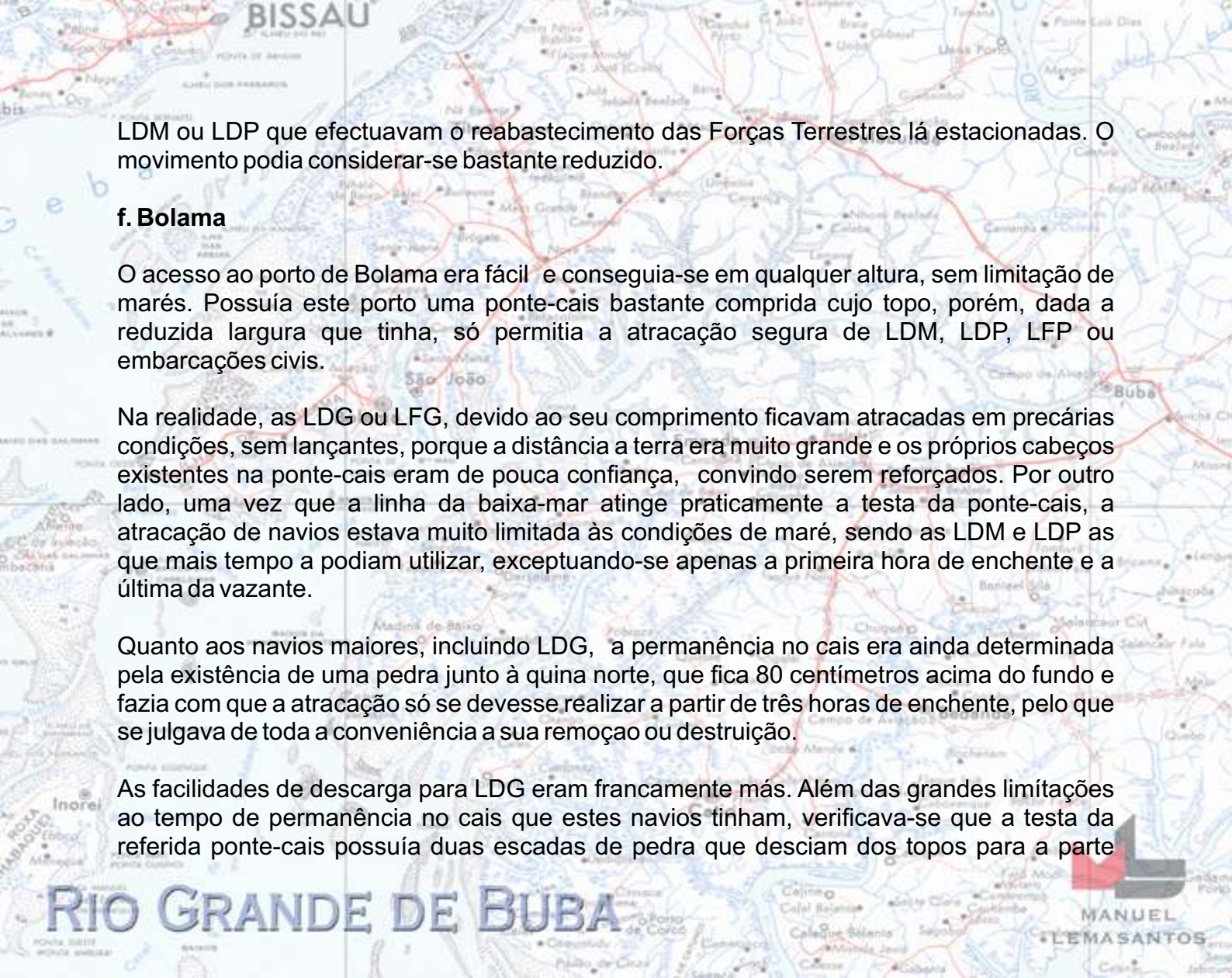
As abicagens eram efectuadas numa zona de terra dura, a juzante do cais, e a permanência em Empada das LDM estava limitada a cerca de duas horas e meia, devendo sair com a preia-mar para evitar encalhes, visto que a zona junto ao porto ficava em seco na baixa-mar.

d. Lala

Era o local de abicagem que servia as Forças Terrestres de Nova Sintra, sendo utilizado pelas LDM exclusivamente para o seu reabastecimento. Ficava na margem do rio de Lala, um dos braços do Grande de Buba. O acesso à margem era muito difícil, porque os fundos eram baixos, só sendo praticável até uma hora antes da preia-mar. A saída tinha de efectuar-se impreterivelmente na preia-mar.

e. S.João

O desembarcadouro situava-se mesmo em frente a Bolama e nele existia apenas uma razoável rampa de abicagem, utilizada pela jangada que efectuava as cambanças e pelas

A map of Bolama, Guinea-Bissau, showing the Bolama River and surrounding areas. The map includes labels for various locations such as Bolama, São João, and Buba. The river is shown in blue, and the surrounding land is in light green and yellow. There are also labels for 'RIO GRANDE DE BUBA' and 'MANUEL LEMASANTOS' at the bottom of the map.

LDM ou LDP que efectuavam o reabastecimento das Forças Terrestres lá estacionadas. O movimento podia considerar-se bastante reduzido.

f. Bolama

O acesso ao porto de Bolama era fácil e conseguia-se em qualquer altura, sem limitação de marés. Possuía este porto uma ponte-cais bastante comprida cujo topo, porém, dada a reduzida largura que tinha, só permitia a atracação segura de LDM, LDP, LFP ou embarcações civis.

Na realidade, as LDG ou LFG, devido ao seu comprimento ficavam atracadas em precárias condições, sem lançantes, porque a distância a terra era muito grande e os próprios cabeços existentes na ponte-cais eram de pouca confiança, convindo serem reforçados. Por outro lado, uma vez que a linha da baixa-mar atinge praticamente a testa da ponte-cais, a atracação de navios estava muito limitada às condições de maré, sendo as LDM e LDP as que mais tempo a podiam utilizar, exceptuando-se apenas a primeira hora de enchente e a última da vazante.

Quanto aos navios maiores, incluindo LDG, a permanência no cais era ainda determinada pela existência de uma pedra junto à quina norte, que fica 80 centímetros acima do fundo e fazia com que a atracação só se devesse realizar a partir de três horas de enchente, pelo que se julgava de toda a conveniência a sua remoção ou destruição.

As facilidades de descarga para LDG eram francamente más. Além das grandes limitações ao tempo de permanência no cais que estes navios tinham, verificava-se que a testa da referida ponte-cais possuía duas escadas de pedra que desciam dos topos para a parte

central, ficando os navios afastados da muralha cerca de dois metros. A descarga a braço ficava extraordinariamente dificultada, podendo a situação melhorar consideravelmente com a disponibilidade de uma grua no cais.

No que respeitava a abicagem, apenas existia em Bolama uma rampa que dava acesso às LDM, o que limitava muito as possibilidades de descarga de viaturas ou peças de artilharia que tinham de ser transportadas directamente de Bissau em LDM, ou então, já em Bolama, transferidas das LDG para as LDM ou para a jangada motorizada «Ofir» dos Serviços de Marinha, as quais por sua vez podiam abicar à referida rampa, embora apenas durante cerca de duas horas e meia, com início a uma hora e meia da preia-mar.

Seria necessário prever o possível prolongamento e melhoramento da rampa de abicagem, de modo a que pudesse ser utilizada pelas LDG. Tal facto traria grandes vantagens para as descargas de grandes quantitativos de material e sobretudo de viaturas e artilharia.

O porto de Bolama era demandado por quase todas as unidades navais do CDM da Guiné e embarcações civis da Província, tendo já um movimento apreciável. Existia um fundeadouro satisfatório, a cerca de 200 metros da testa da ponte-cais e uma bóia para amarração de LDM, LDP ou LFP, que trazia grandes benefícios, considerando-se mesmo de grande utilidade a existência de mais duas para utilização exclusiva das unidades navais que frequentemente demandavam aquele porto, uma das quais poderia permitir já a amarração de LFG ou LDG.

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

RIO GRANDE DE BUBA