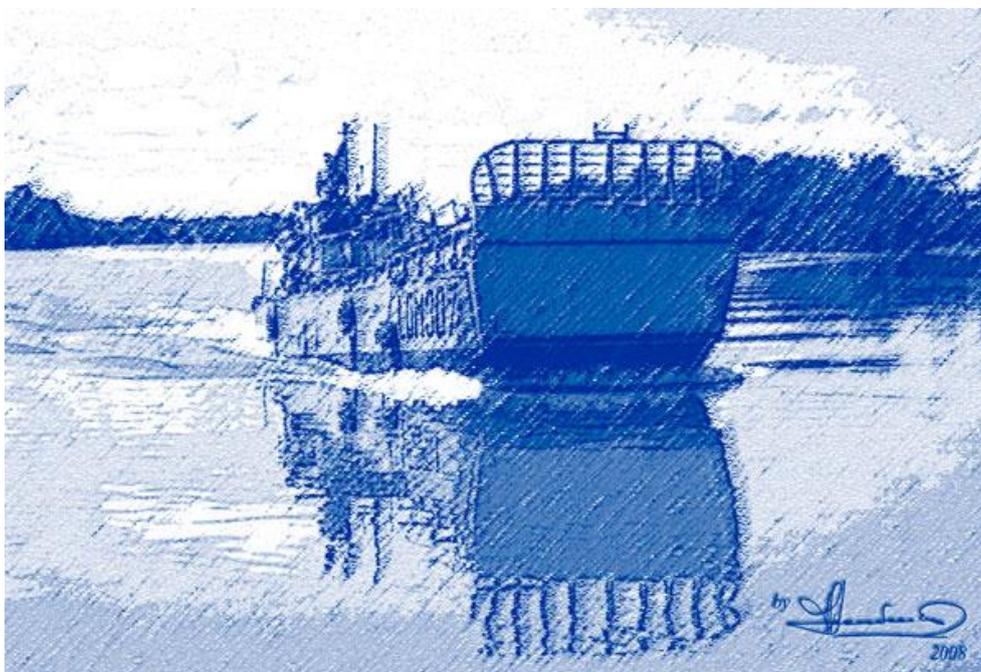


26 de Fevereiro de 2021

Rio Armada-Cacheu, rebenta o primeiro EEA-Engenho Explosivo Aquático

Post reformulado a partir de outro já publicado em 20100912/20171111



A utilização de EEA – Engenheiros Explosivos Aquáticos, sempre fez parte do ideário de percurso a seguir pelo PAIGC na estratégia de guerra contra a nossa navegação e unidades navais, em rios e bacias hidrográficas da Guiné.

A partir de meados de Agosto 1966 começaram a ser recolhidas notícias da vinda de pessoal técnico treinado para o efeito e também da entrada, em várias regiões do território, de engenheiros de origem e capacidade diversa destinados a apoiar aquela fase da estratégia.

Quase sempre com origem em elementos capturados, as notícias difundidas nos Perintreps do CTIG, referiam com frequência a vinda de técnicos especializados, a utilização de cabos ou cordas prendendo minas accionadas por elementos escondidos nas margens ou que, sendo magnéticas e estando submersas, se soltavam com a passagem dos barcos, "**vindo contra eles e rebentando**".

Contudo, pode afirmar-se sem incorrer em erro grosseiro que, efectuado um balanço ao longo dos 12 anos em que decorreu a guerra da Guiné, foram muito mais "**as vozes que as nozes**".

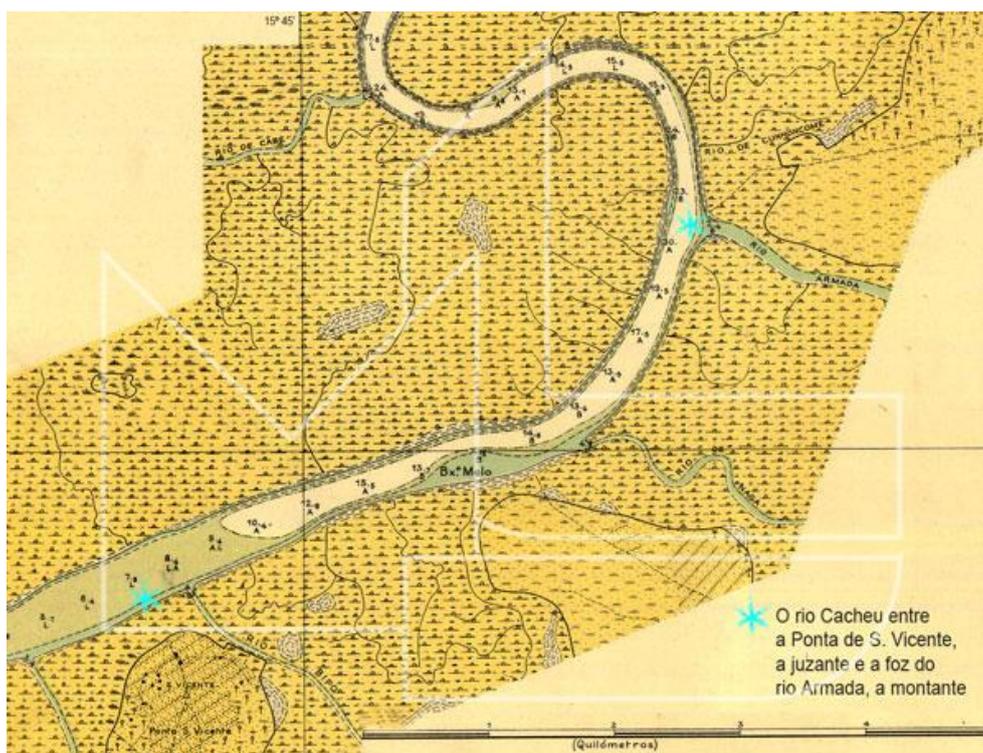
A tecnologia e experiência exigidas na manipulação e montagem de engenheiros daquele tipo, os grandes desníveis de marés existentes entre preia e baixa-mar, as fortes correntes dos cursos de água e a fiscalização intensa da

Marinha de Guerra sempre representaram obstáculos de monta, dissuasores eficazes da instalação de EEA.

O primeiro caso registado teve como palco o rio Armada, afluente do rio Cacheu, com um grupo de LDM - Lanchas de Desembarque Médias, em 6 de Abril de 1967, tendo como resultado apenas alguns prejuízos materiais.

Um grupo de lanchas constituído pelas LDM 204, 308 e 309 que tivera como destino Bissum, fora levar "cibes", árvore de médio porte utilizada na construção. Ao descer o rio Armada, de regresso, no início da tarde, foi atacado pelo inimigo simultaneamente das duas margens, com armamento ligeiro e pesado.

Os elementos do PAIGC fizeram explodir da margem, três cargas debaixo de água, rebentando duas à frente da LDM 309, não a atingindo, mas a terceira rebentou a meia nau provocando, devido ao sopro, o levantamento da lancha que se inclinou para Bombordo. Foi a primeira ocorrência deste tipo, que antes parece ter correspondido a um engenho terrestre montado no rio e accionado a partir de terra.



Em cima, o Rio Cacheu, entre a Ponta de S. Vicente a juzante e a foz do Rio Armada a montante e, em baixo, os danos provocados pelo rebentamento da mina aquática no fundo da LDM 309

Do rebentamento, resultou um rombo com cerca de um metro quadrado na LDM, por onde entrava água em abundância e um sargento foi projectado caindo ao rio, mas foi recuperado de seguida.



Apesar de adornada e com água aberta, a lancha continuou a navegar até S. Vicente onde, posteriormente, lhe foi prestada a necessária assistência por uma equipa do Serviço de Assistência Oficial (SAO).

Decorreram quase dois anos entre esta tentativa e novas ocorrências do mesmo tipo, apesar de alguma continuidade na recolha de notícias dispersas. As acções seguintes levadas a cabo visaram sobretudo a região sul, nas zonas dos rios Cobade e Cumbijã onde a instabilidade e insegurança da navegação, aumentariam as dificuldades de transportes e abastecimentos, forçando a concentração de meios.

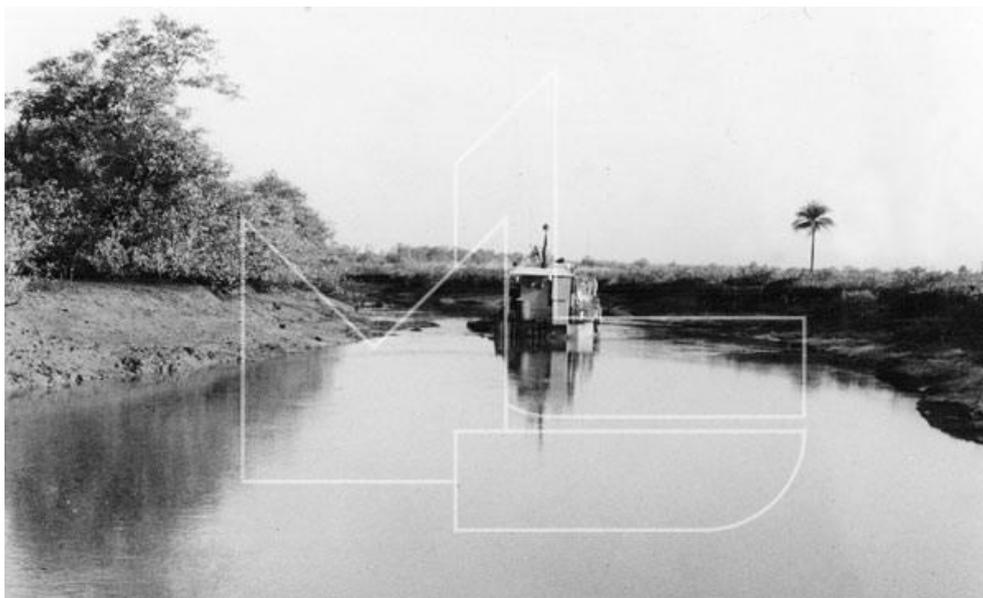
O rio Cobade assumia importância estratégica fundamental no abastecimento ao sul da Guiné, nomeadamente na acessibilidade ao aquartelamento de Catió, com utilização de um afluente, o rio Cagopere. Especialmente estreito em parte do percurso, denominado Cobade estreito, aquele curso de água foi teatro, em 2 de Março de 1969 e novamente em 27 de Maio de 1969, de mais duas acções com utilização de minas aquáticas.

Se no primeiro caso não houve consequências, tendo o engenho sido destruído a tiro pela LDM 102, no segundo, próximo de um local conhecido pela Cambança do Brandão, da colisão do batelão Guadiana com o dispositivo, resultaram 5 mortos e 8 feridos entre os passageiros locais transportados pelo batelão.

Explodiu e incendiou-se de forma agravada por transportar bidons de gasolina e detonadores, obrigando a que fosse encalhado. Mais tarde, numa acção específica envolvendo uma tentativa de recuperação e na impossibilidade de o conseguir, foi afundado

A medida táctica de incluir, no combóio naval, uma patrulha avançada de botes para detecção visual de eventuais dispositivos flutuantes, foi iniciada a partir desta grave ocorrência com o batelão Guadiana.

Na mesma situação privilegiada relativamente a Bedanda, encontrava-se o rio Ungauriuol, afluente do rio Cumbijã, única via de abastecimento ao aquartelamento pelo seu porto interior. Provavelmente, por esse mesmo motivo, terão sido instalados EEA por duas vezes ao longo do percurso do rio. Os dispositivos mencionados foram detectados, a primeira vez em 29 de Dezembro de 1968 e a segunda vez em 28 de Janeiro de 1972, ambos sem consequências de maior e posteriormente desactivados pelas equipas de mergulhadores-sapadores.



A LDM 312 no rio Ungauriuol, Bedanda, próximo do estófo da baixa-mar

Neste último caso, em 1972, o combóio era comandado pelo STEN FZ RN João José da Silva Serradas Duarte, 15.º CFORN, CF 11 e a equipa de mergulhadores-sapadores pelo 2TEN Amaro Coelho da Fonseca (QP).

Voltaremos a abordar esta temática.

Manuel Lema Santos
1TEN RN, 1965/1972 (Lic)
Guiné 1966/68, LFG «Orion»

Fontes:

Anuário da Reserva Naval 1958-1975, Adelino Rodrigues da Costa e Manuel Pinto Machado, Lisboa, 1992; algumas informações sobre este episódio encontrados nos arquivos do Estado-Maior do CDMG, tomando como base o auto de ocorrência levantado oportunamente pela Esquadilha de Lanchas em Maio de 1967; Arquivo de Marinha; Pormenor da carta 285-A, de Cacheu a Barro, do Instituto Hidrográfico; Texto e fotos de arquivo do autor do blogue;

mls