

Cacienses por Terras de Além-mar

Ex-Combatentes da Guerra do Ultramar



Junta de Freguesia de Cacia

Cacienses por terras de Além-mar

Ex-Combatentes da Guerra do Ultramar

Cacia — 2010

Ficha Técnica

Título	Cacienses por Terras de Além-mar
Sub-título	Ex-combatentes da Guerra do Ultramar
Textos	Mário Ferreira da Silva Henrique J. C. de Oliveira
Digitação e Montagem	Henrique J. C. de Oliveira Mário F. Silva
Revisão textual	Fátima Bóia
Fotografias	Espaço comunitário “Aveiro e Cultura”
Apoios logísticos	Projecto Prof2000 Serviços de reprografia da Secundária José Estêvão M. E.
Edição	Junta de Freguesia de Cacia
Impressão	Tipografia ??????????
Dep. Legal	??????????
Tiragem	???? exemplares
Data da Edição	???????? de 2010

**Acerca de
«Cacienses por Terras de
Além-mar»**

Por volta de 2006, em conversa com ex-combatentes de Cacia, Mário Ferreira da Silva constatou que, por desconhecimento ou por outros motivos, estes nunca haviam tido a possibilidade de se encontrar com os camaradas nos tradicionais convívios, organizados periodicamente por elementos dos vários Batalhões ou Companhias que tiveram de efectuar comissões de serviço em terras de Além-mar.

Com o apoio do Senhor Casimiro Simões Calafate, Presidente da Junta de Freguesia, foi constituído um grupo de trabalho, encarregado de organizar, anual-

mente, um encontro de todos os ex-combatentes pertencentes à vila. Ficou acordado que o ideal seria o 10 de Junho de cada ano, por nele se comemorar não apenas o Dia de Portugal e de Camões, mas também por coincidir com a realização das festas da Vila de Cacia.

O primeiro convívio ocorreu em 10 de Junho de 2007. No seu decurso, foi sugerido que uma rua evocasse todos quantos participaram na Guerra do Ultramar, sendo-lhe colocada uma placa toponímica com os dizeres:



Fig. 1 — Primeiro emblema apresentado no decurso do Convívio de 2008.



Fig. 2 — Emblema final, apresentado no decurso do Convívio de 2009.

«RUA DOS EX-COMBATENTES DA VILA DE CACIA NA GUERRA DO ULTRAMAR».

Para o efeito, formou-se uma comissão de trabalho, constituída por Mário Ferreira da Silva, José Almeida Ministro e Serafim dos Anjos Correia, e decidiu-se a confecção de uma bandeira, tendo-se pedido sugestões a todos os participantes do primeiro encontro. Nada havendo sido indicado, um dos membros da organização, Mário Ferreira da Silva, apresentou um primeiro logótipo para inclusão na Bandeira. Trocadas ideias e propostas algumas alterações, foi decidida a sua divulgação no decurso do convívio seguinte.

A 10 de Junho de 2008, durante o II Convívio, foi escolhida uma rua ainda por abrir, que ficará no prolongamento da rua da ponte da REFER, desde Sarrazola até à Féca. Neste mesmo convívio, para constituição do arquivo histórico da Junta de Freguesia, foi sugerida a criação de um grupo de trabalho específico, encarregado da recolha de todos os dados relativos aos ex-combatentes. Infelizmente, não houve da parte dos presentes qualquer manifestação de interesse em integrar esse grupo. Outros opinaram que o material indispensável para os registos fosse fornecido aos três elementos do grupo de trabalho inicialmente formado, devendo também efectuar os contactos com os familiares dos ex-combatentes já falecidos.

Relativamente ao logotipo para inclusão na bandeira, dos 107 presentes, dois manifestaram interesse em introduzir-lhe alterações, alegando que nele não estavam representadas nem a Marinha, nem a Força Aérea. Assim sendo, foi dado um prazo para apresentação das modificações ou de um novo logótipo até final de Agosto de 2008, nada havendo sido apresentado até à referida data. Perante essa situação, a organização decidiu-se pela substituição da Cruz de Guerra pela Cruz de Cristo.

A 10 de Junho de 2009, no decurso do III Convívio, foi dada a conhecer a bandeira e ficou decidido que se começasse a escrever o livro dos Ex-combatentes, tendo-se alertado as pessoas para o preenchimento dos ficheiros ainda por efectuar.

Após todas as diligências, já no decurso de 2010, um dos elementos da comissão de trabalho, Mário Ferreira da Silva, juntamente com o Presidente da Junta de Freguesia, o Senhor Casimiro Simões Calafate, contactou, na Biblioteca Histórica da Escola Secundária José Estêvão, um ex-combatente aveirense, o Professor Henrique J. C. de Oliveira, dinamizador de um projecto comunitário, que tem como suporte as novas tecnologias, pedindo-lhe o apoio e a colaboração para elaborar o presente trabalho.

E entendeu a organização que o registo dos cacienses será lançado no livro conforme se encontrar até ao momento da sua conclusão.

Pela organização,
Cacia, 15 de Maio de 2010
Mário Ferreira da Silva

**POR TERRAS
DE
ALÉM-MAR**

Corriam os últimos dias do mês de Janeiro. Recebi um telefonema de um amigo caciense a perguntar-me quando poderia vir a Aveiro, na companhia do Presidente da Junta de Freguesia de Cacia. Precisavam de falar comigo. Já há uns tempos que procurava contactar-me, não telefonicamente, mas «telemovelmente». Sempre se deparava com a mesma voz a dizer-lhe que o destinatário não estava disponível. O telemóvel encontrava-se quase diariamente desligado. À semelhança do cântaro que vai à fonte, lá acabou, não por partir a asa, mas por apanhar o destinatário do outro lado da linha, que não é mais linha, porque, ao contrário do tradicional, o fio telefónico há muito foi substituído por outros canais de comunicação. Apanhou-me algures na cidade de Aveiro, enquanto portador e suporte do minúsculo aparelho com que, nos tempos modernos, no final da primeira década de 2000, todos falamos uns com os outros através das ondas hertzianas.

Nos últimos do mês de Janeiro, mais precisamente no dia 28 deste ano da graça de 2010, cerca das dezassete horas, entrava o amigo Mário Ferreira da Silva, na Biblioteca Histórica da Escola Secundária José Estêvão, acompanhado do senhor Casimiro Simões Calafate, actual Presidente da Junta de Freguesia de Cacia.

Feitas as apresentações, em breve me disseram ao que vinham.

Desde há uns tempos, o amigo Mário andava com vontade de registar para a posteridade todos quantos em Cacia foram obrigados a passar férias forçadas, nos idos de 1961 a 1975, em terras de além-mar. Para tal, desde há alguns meses, compilava elementos acerca de todos os cacienses que conheceram os sóis de África e outras terras mais longínquas, colocando em cada folha individual os elementos identificativos e os

momentos do percurso militar relativos aos dois anos da mobilização.

Este êxodo obrigatório para outros climas teve as suas origens remotas em séculos passados. Surgiu a partir do momento em que alguém, perscrutando a linha do horizonte, que separa o céu do mar, ambicionou alargar as fronteiras do estreito território espartilhado entre terra alheia e o mar sem fim. A partir daí, começou a busca de terras desconhecidas, que levaram a lusitana gente a passar o Bojador, a dobrar a extremidade sul da África, desafiando «adamastores» de toda a espécie, e contornando-a em sentido inverso e pelo lado oposto até ao Oriente distante, permitindo-lhe alcançar longínquas paragens até ao vasto território asiático e a ilhas muito mais distantes, onde ainda hoje se fala ou subsistem vestígios da portuguesa língua.

Na primeira metade do século XX, territórios ocupados por várias potências europeias que, à semelhança dos portugueses, saíram dos limites europeus e ocuparam regiões alheias, iniciaram um processo de auto-determinação, começando lentamente a sacudir o jugo das potências que os subjugavam. Aos poucos, todos foram sendo sacudidos e obrigados a confinarem-se às terras de origem.

Desafiando esta corrente, um pequeno país europeu continuou a manter o vasto espaço gradualmente descoberto e ocupado, à custa de muito esforço e muitas vidas e lágrimas perdidas, sempre remando contra ventos e marés desfavoráveis, até que, em Fevereiro de 1961, a sociedade portuguesa foi súbita e fortemente abalada pelas notícias de que grupos terroristas tinham iniciado uma acção, que há muito se vinha temendo e adivinhando. De facto, no dia quatro de Fevereiro, ocorre em Luanda um ataque, considerado actualmente como o marco oficial da guerra de libertação e independência de Angola, a uma esquadra da polícia e à Emissora Oficial de Angola, por forças do Movimento Popular de Libertação de Angola – o MPLA. Tratou-se de um ataque que provocou alguns mortos e ao qual se seguiram, nos dias subsequentes, outros sangrentos, no norte de Angola, a fazendas e povoações, perpetrados por elementos da UPA (União dos Povos de Angola), obrigando o governo português a mobilizar os primeiros contingentes militares para reforço do dispositivo de defesa do território. Estávamos em pleno regime salazarista. E é desta altura a célebre frase de Salazar: «Para Angola, rapidamente e em força!». Em breve,

este estado de insegurança alastrava aos restantes territórios (1).

A partir de Fevereiro de 1961, durante cerca de catorze anos, até 1975, Portugal conheceu um período em que a população passou a viver, periodicamente, uma situação em quase tudo muito idêntica àquela que nos relata Camões, no Canto IV de «Os Lusíadas», no conhecidíssimo episódio da partida das naus das praias do Restelo, transmutadas, nos nossos dias, em cais de Alcântara, e do qual aqui reproduzimos três estrofes:

(89) – *«Em tão longo caminho e duvidoso / Por perdidos as gentes nos julgavam; / As mulheres c'um choro piedoso, / Os homens com suspiros que arrancavam; / Mães, esposas, irmãs, que o temeroso / Amor mais desconfia, acrescentavam / A desesperação, e frio medo / De já nos não tornar a ver tão cedo.»*

(90) – *«Qual vai dizendo: – Ó filho, a quem eu tinha / Só para refrigério, e doce amparo / Desta cansada já velhice minha, / Que em choro acabará, penoso e amaro, / Por que me deixas, mísera e mesquinha? / Por que de mim te vás, ó filho caro, / A fazer o funéreo enterramento, / Onde sejas de peixes mantimento!»*

(1) — Algumas datas que marcaram o começo da guerra em território africano no ano de 1961:

- 4-2-1961 – Revolta em Luanda e ataque a uma esquadra da Polícia e Emissora Oficial de Angola;
- 15-3-1961 – Partida de quatro companhias de caçadores para reforço da guarnição de Angola.
- 21-3-1961 – Evacuação de mais de 3500 portugueses do Norte de Angola para Luanda.
- 2-4-1961 – Emboscada em Cólua a uma coluna militar portuguesa, tendo sido mortos 9 militares.
- 18-4-1961 – Partida por via aérea dos primeiros contingentes de pára-quedistas.
- 21-4-1961 – Partida dos primeiros contingentes para Angola por via marítima.
- 1-5-1961 – Chegada a Luanda dos primeiros contingentes.
- 2-5-1961 – Onda de ataques a partir deste dia no norte de Angola: Sanza Pombo, Mucaba e Damba (dia 2); Songo e Carmona (4); São Salvador do Congo (6); Quimbele (24); etc.
- 8-5-1961 – Criação dos primeiros batalhões de Caçadores Pára-quedistas em Angola (BCP 21) e em Moçambique (BCP 31);
- 18-5-1961 – Começo da operação de cerco a Nambuanguongo, ocupada pelos rebeldes desde o início da sublevação;
- 21-5-1961 – Ataque de um grupo de guerrilheiros ao aquartelamento de São Domingos na fronteira da Guiné com o Senegal.
- 9-9-1961 – Criado o Serviço Postal Militar



Fig. 3 — Embarque para a Índia de um dos primeiros contingentes militares, em 1959, no navio Niassa.

(91) – *«Qual em cabelo: – Ó doce e amado esposo, / Sem quem não quis Amor que viver possa, / Por que is (=ides) aventurar ao mar iroso / Essa vida que é minha, e não é vossa? / Como por um caminho duvidoso / Vos esquece a afeição tão doce nossa? / Nosso amor, nosso vão contentamento / Quereis que com as velas leve o vento?»*

Ressalvadas as distâncias e algumas diferenças, é isto o que ocorre periodicamente nos primeiros anos, umas vezes com os sentimentos de pesar vincados no momento da partida, outras com a alegria a transbordar, sempre que, passados cerca de dois anos, regressa um batalhão, após mais de vinte e quatro meses descontados dia-a-dia em calendários de contagem decrescente, cujos números vão sendo riscados e diminuindo de valor, à medida que a «peluda», isto é, a vida civil, está cada vez mais perto.

De facto, com intervalos regulares, vão surgindo nos jornais da épo-



Fig. 4 — Partida de Lisboa de um contingente no navio Império, em 1970. Fotografia de Amadeu Pena Moura.

ca fotografias idênticas às duas que reproduzimos, retiradas da Internet, com a devida vénia para os autores, de um espaço consagrado às memórias militares deste período da nossa vida.

A primeira, datada de 1959, mostra-nos a partida de tropas portuguesas para a Índia. A segunda, onze anos mais tarde (1970), mostra-nos a partida de Lisboa de um batalhão para terras de África.

Esta utilização dos diversos paquetes da frota portuguesa para transporte de militares praticamente cessou a partir do momento em que ele se passou a fazer recorrendo a dois modernos aparelhos Boeing 707, adquiridos pela Força Aérea, que transportavam uma companhia de cada vez. Em quatro dias quase sucessivos, todo o batalhão era colocado em território africano no espaço de cerca de oito horas de viagem. A partir de então, as grandes despedidas nos momentos das partidas e das chegadas quase deixaram de existir.

Lembro-me, como se fosse hoje, da chegada da nossa companhia a Lisboa, após algumas horas de viagem. Em vez daquelas filas de pessoal



Fig. 5 — Chegada a Lisboa de uma Companhia de Caçadores. Momentos imediatamente após o desembarque do pessoal transportado num dos dois aparelhos da Força Aérea Portuguesa, em Novembro de 1974. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira.

em formatura, a descida do avião fez-se normalmente, sem as formalidades militares, tal como se verifica habitualmente, quando chegamos a um aeroporto depois de várias horas de viagem. Com toda a gente fora do avião, mal tivemos tempo para uma fotografia de despedida! As únicas formalidades foram a recepção das «guias de marcha» para a «peluda», a vida civil há dois anos ansiosamente aguardada, e os familiares à nossa espera, à saída do aeroporto.

Nesta fase de vida atribulada para as gerações que viveram estes acontecimentos, podemos considerar dois grandes períodos: o primeiro, constituído pelos nove anos seguintes ao da eclosão das lutas de libertação nos territórios africanos; o segundo, abrangendo os quatro primeiros anos da década de 1970, em que os confrontos com o inimigo eram quase ocasionais, não obstante as frequentes baixas infligidas por uma série de inimigos invisíveis, que nada tinham a ver com os terroristas, mas que, de vez em quando, levavam o nosso pessoal militar, na melhor das hipóteses, ape-

nas para as urgências dos hospitais militares.

Que problemas tínhamos de enfrentar durante os dois anos de cativo forçado em terras africanas? E passo do discurso de terceira pessoa para o de primeira, porque, também eu, enquanto militar, vivi na própria pele, durante dois anos, todas estas dificuldades. Para além da própria sobrevivência a quaisquer imponderáveis, tinha a responsabilidade de zelar pela segurança e bem-estar de todo o pessoal colocado sob a minha alçada.

Parafraseando um pouco a fala do Velho do Restelo: a que mortes, a que perigos, a que tormentas, a que desastres e crueldades do Destino estávamos todos nós sujeitos, durante um período que, sendo apenas de cerca de vinte e quatro meses, parecia não mais ter fim? E que cuidados, que estratégias e que meios eram utilizados para ultrapassarmos as eventuais situações de perigo, bem como os frequentes obstáculos que nos surgiam pela frente? E como procedíamos para aguentar tão dura estadia, longe de familiares, de amigos e de lugares que nos eram queridos?

Antes da partida para novas e longínquas terras, ainda na estreita tira de terra espartilhada entre o mar e terras de Espanha, os sentimentos de todos eram simultaneamente e apenas de receio e de curiosidade, já que o outro mal que nos atacava, ao fim de uma longa separação, ainda se não fazia sentir. As saudades, essas só surgiam algum tempo depois, quando as imagens dos lugares e pessoas queridas começavam a ficar tolhadas, se é que alguma vez o ficavam, pela longa ausência.

Depois, no momento da partida e durante a viagem até ao destino, existia a excitação pelas novas experiências e, sobretudo, a curiosidade e a expectativa. Como seriam as novas paragens que íamos forçosamente descobrir? Como iríamos reagir? Que males ou bens nos poderiam vir a suceder?

Uma vez chegados, os primeiros instantes eram de espanto, de profunda admiração perante tudo quanto nos surgia pela frente: novas terras de cores avermelhadas, cor de barro, por onde quer que andássemos, verdes de tonalidades diferentes das que conhecíamos, e até um azul mais profundo e brilhante, se tínhamos a sorte de chegar a estas paragens na época das chuvas. Se a chegada se fazia por altura do cacimbo, então as sensações cromáticas eram totalmente diversas. Tirando a cor barrenta do



Fig. 6 — Um dos dois aparelhos da Força Aérea, fotografado em Luanda (1973) por Mário Silva.

solo que pisávamos e o verde das densas florestas, tudo o mais apresentava cores amarelcidas pela ausência das chuvas; e até o céu teimava em nos negar, durante o dia, o seu azul diáfano, onde as brancas nuvens sobressaíam, quais grandes maços de algodão brilhante, prometendo-nos, frequentemente, abundantes descargas de água. Em tempo de cacimbo, era um cinzento permanente, que só desaparecia visualmente com o cair da noite, mas que teimava em permanecer dentro de nós, fazendo-nos ansiar pela chegada das primeiras chuvadas, que nos limpassem da alma o cinzento da rotina diária e as saudades de casa.

Se a viagem entre a Europa e as novas terras africanas se fazia de barco, o choque da mudança era mais atenuado, uma vez que, à medida que o pessoal avançava para sul, ia, a pouco e pouco, adaptando-se às novas condições ambientais. Todavia, a partir do momento em que o transporte militar passou a efectuar-se por meios aéreos e apenas eram necessárias cerca de oito horas de viagem, o choque revelava-se por vezes violento.

Nunca poderei esquecer o que me aconteceu, a mim e a todo o pessoal que partiu comigo, naquele dia da viagem entre Lisboa e Luanda. Saídos do autocarro, cerca das 23 horas, num dia frio de finais de Novembro,

os primeiros momentos diante do moderno aparelho da Força Aérea foram de surpresa e espanto. Na sua grande maioria, nunca ninguém tinha entrado num avião. Muito do meu pessoal abandonou as terras do interior para novas terras mais movimentadas e civilizadas, graças ao serviço militar. Aviões, sabiam bem o que eram. Viam-nos passar, lá muito alto, muito pequeninos e reluzentes, destacando-se no fundo azul do céu, e deixando um rasto cinzento, que os ventos desfaziam ao fim de algum tempo. Perante um aparelho da envergadura de um Boeing 707, banhado pela luz dos holofotes do aeroporto, de asas brilhantes e com uma enorme fiada de janelinhas iluminadas, o seu ar era de surpresa e espanto. E uma vez lá dentro, para os mais avisados, o espanto da descoberta só foi estragado pelo facto de, em vez de esbeltas hospedeiras, termos a receber-nos pessoal masculino, fardado quase como nós, que íamos de abalada. Quebrada a surpresa dos primeiros momentos, habituados ao interior iluminado e ao ruído de fundo dos motores a jacto, a grande maioria mergulhou num sono profundo, só acordado quando, a meio da viagem, nos foi fornecida uma ligeira refeição. Para a maior parte, a grande descoberta veio depois. Veio após uma noite de viagem mergulhada em profundo sono, tão profundo que nem lhes permitiu sentir os solavancos da tempestade sobrevoada, alguns quilómetros abaixo de nós. Veio quando já estávamos perto do destino, ao depararem, através das vigias do avião, ao raiar do sol, já na aproximação do aeroporto de Luanda, com uma imensa vastidão de terras avermelhadas e de florestas de um verde escuro e contrastante, que mais realçava aquele vermelho barrento.

Contudo, o meu maior choque não foi a observação da surpresa e espanto espelhados nas caras do meu pessoal. A maior surpresa tive-a eu, e creio que alguns outros também, quando, já em terra e com o aparelho imobilizado, se abriram as portas do avião. Foi como se nos tivessem aberto as portas de um daqueles fornos em que, nas nossas aldeias, se coze a broa ou se assa o leitão, para delícia de todos. Em vez do cheiro quente do pão ou do animal assado, vimo-nos bruscamente mudados de um clima invernal para um calor não infernal, mas forte e húmido, que nos trouxe de novo à realidade, para nos lembrar que já não estávamos em terras familiares e conhecidas. Agora, eram outras terras, terras novas e distantes, onde tudo era desconhecido e, quiçá, fonte de incertezas e perigos.



Fig. 7 — Estado em que ficou uma viatura pesada, depois de ter passado por cima de uma mina, em 1 de Outubro de 1973, em Zala (Angola). Foto de Alfredo F. S. Marques.

Que problemas tínhamos de enfrentar no dia-a-dia e nos preocupavam, passados os primeiros instantes da surpresa e descoberta?

Os perigos latentes, a que todos estávamos sujeitos, começavam muito particularmente no momento em que nos tínhamos de deslocar de um lado para o outro. E estes perigos variavam sensivelmente com a época, isto é, com o tempo. No período das chuvas, nunca sabíamos o que nos esperava. E não era só o «turra» o nosso grande inimigo. Em plena época das chuvas, tirando algumas emboscadas, frequentes nos primeiros anos da década de 1960 e raríssimas na década de 1970, o grande problema eram as violentas descargas com que o deus das meteorologias nos brindava a toda a hora, descargas que tudo arrasavam e mudavam de sítio as picadas por onde antes passáramos. Em vez delas, deparávamos com enormes valas intransitáveis, de difícil transposição, que nos levavam horas de esforço e, não raro, nos obrigavam a contornar o obstáculo, abrindo novos caminhos à custa de árvores abatidas da densa floresta que nos envolvia. Nas zonas fortemente barrentas, quando a picada não desaparecia com as enxurradas, as subidas tornavam-se escorregadias como man-

teiga, impedindo a subida das viaturas pesadas, cujas rodas patinavam e não saíam do mesmo lugar. Eram as árvores de grande porte e os guinchos que nos ajudavam a vencer os declives. Em período do cacimbo, com longos meses sem gota de água, as picadas permaneciam no mesmo local, mas havia o risco de alguma mina colocada à espera de uma roda desprevenida que a pisasse, mandando tudo pelos ares.

Por vezes, mesmo com o deus das meteorologias a nosso favor, se os Fados não estivessem pelos ajustes, pregavam-nos com inimigos inverosímeis, praticamente impossíveis de combater, a não ser pela conservação da calma e presença de espírito. Recordo, neste preciso instante, e como que estou ressentindo outra vez a penetração na pele, não dos projecteis mortíferos das armas de fogo, mas os agulhões das ferroadas que levei, num ataque surpresa a meio caminho entre a sede da Companhia e o destacamento sob o meu comando. É um episódio caricato, que está registado algures, num romance incompleto, e que vamos aqui reproduzir, tal como se estivéssemos outra vez a passar por tão incrível situação:

«Estamos neste momento a descer com muita prudência até um pontão, que atravessa uma linha de água situada no fundo de um vale. A estrada é argilosa e o condutor redobrou de cuidados, pois tem dificuldade em manter uma linha recta. O piso está escorregadio.

Passamos agora o pontão, situado mesmo a meio de uma curva para a esquerda, a que se segue uma subida bastante íngreme, em linha recta. No bordo da picada, de um e outro lado, há uma mata cerrada com árvores altíssimas e verdejantes, com folhas de um verde vidrado e luminoso do esmalte escorregadio e puro que caiu das nuvens. As folhas, lá no alto, brilham sob os raios do sol, recortando-se no azul forte e luminoso do céu.

Conseguimos já chegar até meio da subida; mas não passamos daqui. A subida tornou-se ligeiramente mais íngreme na zona onde a mata é mais densa. A Berliet não avança, apesar do condutor lhe carregar no acelerador. As rodas giram sobre a camada argilosa e não saem do mesmo sítio. O condutor tira o pé do acelerador e mete o travão de mão. Procura jogar com a embraiagem e o acelerador. Levanta o pé de um e carrega simultaneamente no outro, ao mesmo tempo que roda a pequena alavanca do travão de mão. Em vão! As rodas voltam a girar em falso e a viatura

mantém-se no mesmo lugar. Do tubo de escape, que se eleva na vertical, sai uma grande quantidade de fumo negro de cada vez que o condutor tenta em vão vencer a resistência da inércia. Tudo é inútil! As rodas teimam sempre em girar sem avançar um milímetro.

Subitamente, passa um soldado a deslizar descontroladamente sobre a argila da picada. Passa outro e mais outro, completamente estatelados no chão e em rodopio. Os soldados estão a atirar-se de qualquer maneira da caixa da Berliet e deslizam descontroladamente, só parando no fundo da descida, uns em cima dos outros, junto ao pontão.

De repente, um dos soldados grita-me:

— Alferes, fuja depressa, que estamos a ser atacados!

O condutor, bastante atrapalhado, acciona bruscamente a pequena alavanca do travão de mão. Abre a porta. Atira-se de qualquer maneira da cabina da viatura, caindo desastradamente na picada. Desliza também sem controlo. Vai parar junto do grupo de soldados acumulados perto do pontão e que começam a levantar-se, cambaleantes, para logo o atravessarem para o outro lado da linha de água. Quando reajo e me preparo para fugir, já é tarde demais. Começo a sentir-me atingido na cara e no queixo. Luto desesperadamente. Procuro com as unhas, como se fossem ancinhos, impedir a penetração na barba daqueles pequenos projecteis pretos e velozes. Enfiam-se pela barba já espessa e cravam-me os dardos na carne. É um enxame de umas malvadas vespas pretas, pequeninas e brilhantes, de um tipo que nunca vi na vida. Estão furiosas. Penetram rapidamente em todos os sítios, injectando-nos agulhas que nos provocam uma dor aguda e súbita. Lanço-me aflitivamente da viatura. Como os outros, mal toco o solo escorregadio, deslizo estatelado e sem controlo sobre aquela película viscosa de argila, de um vermelho vivo.

Quando chego ao fundo, o pessoal que saltara pouco tempo antes procura levantar-se rapidamente, para não ser atingido pelos que lhes seguem o rasto, e atravessam o pontão. Olhamos uns para os outros. Meios doridos, meios estonteados, procuramos avaliar os estragos sofridos. Caras e mãos foram as zonas mais atingidas.

De repente, um grito dá o alarme:

— Fugam. Depressa! A viatura começa a escorregar pela ladeira. Vai-nos esmagar.

Mas não. A viatura descai ligeiramente. Fica lá em cima, mesmo no meio da subida, imóvel, sob uma nuvem escura de vespas pretas, que giram em todos os sentidos fazendo um ligeiro zumbido, que se consegue ouvir distintamente, apesar de nos mantermos afastados.

Não nos resta fazer outra coisa senão esperar que elas acalmem. Entretanto, vamo-nos apalpando e olhando uns para os outros. O nosso aspecto é simultaneamente deplorável e ridículo. Os camuflados mudaram completamente de equipa. De verdes passaram para vermelho. Estão empapados com uma argila escorregadia, que os torna de um vermelho brilhante. Felizmente, ninguém tem nada partido! Apenas nos ficou o susto e uma quantidade de pequenos vulcões, espalhados pelas zonas não cobertas pelo camuflado. E até mesmo a dor, inicialmente aguda, ficou em breve reduzida a uma ténue impressão. Tudo o que resta é apenas uma sensação incómoda, motivada pelos pequenos montículos que nos esticam a pele e a tornam lustrosa. (...)»

Claro que os perigos que nos espreitavam não existiam apenas durante os percursos. Mesmo nos aquartelamentos e sem a ajuda dos terroristas, estávamos sempre sujeitos a situações de diversa ordem. Curiosamente, uma das maiores fontes de problemas era a ociosidade. O não ter nada para fazer e o martelar constante e invisível das horas, que pareciam teimar em não avançar, nas mentes ociosas do pessoal, eram geradoras, frequentemente, de situações pouco civilizadas. Por uma discordância insignificante em relação a um dito ou a uma brincadeira de gosto duvidoso, geravam-se por vezes querelas inadmissíveis entre pessoal que deveria ser civilizado. Não era raro o oficial ser chamado a horas inconvenientes porque dois soldados se tinham pegado, chegando mesmo a haver ocorrências de elevada gravidade, porque fulano ou sicrano tinha pegado na arma e ameaçado um companheiro.

A pior guerra que os oficiais conscienciosos necessitavam de vencer era precisamente esta: procurar manter a segurança dos aquartelamentos a todos os níveis, nunca esquecendo a parte psicossocial, porque o maior inimigo do soldado era justamente a ociosidade e a falta de capacidades reflexivas, introspectivas, e, sobretudo, um bom senso e calma para vencer o martelar imperceptível de um tempo, que parecia não querer avançar. Por isso, geralmente, as maiores baixas nos grupos começavam a ocorrer a

partir do segundo ano de permanência em território adverso. No primeiro, em que tudo era ainda desconhecido, todas as cautelas nunca eram demais. A partir do segundo, passada a fase da «maçariquice», o nosso pessoal começava a sentir-se como «uns senhores». Os problemas eram só para os maçaricos, acabados de chegar da Metrópole. Para os velhinhos, já calejados por um ano de experiências as mais variadas, havia uma forte tendência para o «facilitismo», que tinha de ser combatido pelos mais experientes e avisados. Todavia, apesar dos cuidados dos oficiais responsáveis, era quase impossível prever e antecipar todas as situações que, não raras vezes, conduziam a pseudo-baixas em combate.

Enquanto oficial de justiça militar, isto porque tive de fazer um pouco de tudo durante a minha passagem de dois anos por terras angolanas, o que mais me custou foram os processos relativos a baixas militares. Embora indicássemos, quase sempre, como causa «baixa em combate», as causas reais eram bem diversas: um «desenfianço» ao fim de semana até à cidade, sem prestar a devida atenção às curvas traiçoeiras que surgiam, imprevisivelmente, ao fim de alguns longos quilómetros de rectas alcatroadas e convidativas a altas velocidades, uma ultrapassagem imprudente de um condutor, uma brincadeira estúpida com a arma que nos deveria proteger e não matar; em suma, uma série de factos imprevistos e pouco prudentes, fruto as mais das vezes da ociosidade e falta de senso, que não vamos agora enumerar.

Esqueçamos agora outros inimigos invisíveis, mas sempre presentes. Omitamos a falta de educação e civismo de muitos dos nossos militares. Olvidemos as doenças frequentes, algumas vezes por falta de respeito pelas normas de prevenção e segurança.

Agora, colocando de lado as situações negativas, evoquemos alguns dos melhores momentos vividos pelo pessoal militar e alguns episódios caricatos. Felizmente que a tendência das pessoas normais, especialmente naquelas cujos mecanismos de defesa estão bem lubrificados, é remeter para o esquecimento os maus momentos, e preservar na memória os bons ou aqueles momentos que, pelo seu caricato, podem ser geradores de umas boas gargalhadas, muito convenientes para o desbaste do stress do dia-a-dia.

Os momentos positivos numa guerra de tempo com dois anos de

duração são muitos e valiosos. E merecem ser aqui, se não desenvolvidos, pelo menos enumerados. Efectuemos, então, o seu levantamento, antes de seleccionarmos um ou dois para desenvolvermos e rematarmos estas nossas breves palavras de introdução ao presente trabalho relativo aos cacienses que passaram por terras de Além-mar.

Que episódios positivos poderemos destacar? As saídas nocturnas à caça para uma quebra na rotina gastronómica do pessoal? As saídas furtivas do pessoal até às sanzalas, desrespeitando os conselhos avisados dos oficiais, para irem às meninas? As chegadas do pessoal com o reabastecimento? A chegada ao aquartelamento, sãos e salvos, após vários dias de operação no meio do mato, naquela selva luxuriante, muitas vezes quase impenetrável? A chegada do pessoal que nos vem render, antes da nossa mudança de local? Os instantes da distribuição do correio, que nos trazia as ansiadas notícias de familiares e amigos? Ou o momento da partida, no final da comissão, rumo à «peluda», à vida civil ansiada durante cerca de 740 dias que pareciam nunca mais passar?

Como vimos pelo parágrafo anterior, são muitos os tópicos que aqui poderíamos desenvolver, mas que terão de ficar no interior da caneta, à espera de outras ocasiões que, possivelmente, nunca chegarão a acontecer. Limitemo-nos, então, a dois momentos: um caricato, que mais parece uma história que um acontecimento realmente vivido; o outro, o da chegada das notícias, que nos ajudavam a matar as saudades.

À semelhança do episódio atrás evocado, vamo-nos socorrer do que está escrito e publicado algures. Vamos agora evocar uma situação de ataque a uma sanzala, vivendo-o como se estivesse de novo a ocorrer, mas tendo o cuidado de o reduzir, omitindo tudo ou quase tudo quanto diga respeito a descrições. Embora com os nomes de todos os intervenientes alterados, a verdade é que o que aconteceu com eles poderia muito bem ter sucedido connosco, porque todos nós vivemos, quase de certeza, situações que, não sendo rigorosamente iguais, são em muitos aspectos parecidas. Vejamos o caso de um ataque a uma sanzala que era, simultaneamente, como tantas vezes acontecia, um local de destacamento das nossas tropas. É um episódio a que daria o título, se de um conto se tratasse, de «terroristas luminosos». Passemos aos factos e recuemos numa máquina do tempo até 1973.

«A máquina parou no exacto momento em que o Costa, o soldado de transmissões, entrou no meu gabinete, às onze da noite:

— Alferes, acabo de receber uma mensagem do destacamento. Estão todos nos abrigos. Estão a ser atacados.

— Vê se eles voltam a ligar-nos. Diz-lhes que procurem aguentar-se o melhor que puderem e que iremos socorrê-los logo que amanheça.

— Há um pequeno problema, meu alferes. Estamos sem baterias para o rádio.

— Como é isso possível? Não há baterias de reserva? Além disso, isso não é desculpa para não os irmos socorrer. Diz-lhes que iremos para lá assim que amanheça. E liga também para a sede da Companhia, a dar conhecimento do ataque, caso não tenham já recebido a mensagem.

Saído o soldado de transmissões, falei com os furriéis:

— Quem é o furriel que está de serviço?

— Sou eu, alferes. — respondeu o Ramalho.

— É preciso reforçar as sentinelas. O ataque à Camuanga pode ser um de uma acção conjunta de ataques a destacamentos.

— Deve ser mais um ataque isolado, alferes. — respondeu o Donato. Connosco não se devem voltar a meter.

— Isso é coisa que nunca podemos dizer, Donato. Não atacaram ninguém no Natal, nem no Ano Novo, mas podem aproveitar agora, quase no final do mês, para tentarem apanhar a malta desprevenida. Seja como for, o cuidado nunca é demais. E o Ramalho, que está de serviço, faz o que lhe mando: vai às casernas acordar o pessoal e dobrar as sentinelas em todos os postos.

— Não é necessário, alferes. As sentinelas normais chegam.

— O Ramalho está a querer contrariar as minhas ordens?

— Não, alferes...

— Se não, então trate de ir imediatamente fazer o que lhe digo, antes que nos aborreçamos. E avise o pessoal nas casernas que esteja acordado, porque vou passar por lá e falar com eles. E passar depois uma ronda. E não barafuste, que não adianta nada com isso.

Saído o furriel do edifício, para cumprimento contrariado das ordens recebidas, falei com os restantes furriéis:

— Amanhã, mal amanheça, temos de ir com uma secção à Camuan-

ga, depois de pegarmos alguns GEs, mais experientes do que nós, para nos acompanharem. Quem é que vai comigo?

— Eu não, alferes. — disse o furriel açoriano.

— Eu também não, alferes. — acrescentou o Teodoro.

— Quer dizer, têm medo de ir socorrer camaradas em perigo! Mas gostaram que o pessoal do Quitari tivesse vindo ajudar-nos, quando nos quiseram apalpar! E o Rodrigues? Não me vai deixar ir sozinho?

— Alferes, não é um bocado arriscado, sem levarmos rádio? E se nos atacam?

— Quer dizer que estão todos com medo! Se virem camaradas em perigo, voltam as costas e deixam-nos entregues à sorte? Poderia destacar um de vós e obrigar-vos a ir. Mas não o faço. Se têm medo, vou sozinho com os soldados que quiserem acompanhar-me. Prefiro ir com pessoal voluntário do que com quem tenha medo! Nunca imaginei que me dessem esta decepção!

Saí do edifício do comando com uma sensação simultaneamente de frustração e revolta. Esperava tudo menos que os meus furriéis mostrassem medo numa situação de perigo. Dirigi-me a uma das casernas e, uma vez lá dentro, pedi a um dos soldados que fosse à outra chamar o pessoal, para lhes falar. Com toda a gente reunida e sem a presença dos furriéis, pus os soldados ao corrente da situação:

— Já se devem ter apercebido que estamos neste momento numa situação de prevenção. Como já devem ter dado conta, o furriel de serviço veio reforçar as sentinelas. Em vez de um homem em cada posto, passámos a ter dois, para maior segurança. Há umas semanas, antes do Natal, passámos a noite nos abrigos. Os «turras» tentaram apalpar-nos, apesar de haver quem não tenha querido acreditar nas nossas palavras. Agora, às onze da noite, o Costa das transmissões entrou-me no gabinete a comunicar que a Camuanga estava a ser atacada. Para lhes dar força psicológica, já que outra ajuda não é possível a esta hora da noite, mandei o Costa dizer-lhes que, logo que amanhecesse, iríamos com uma secção socorrê-los. Eu estou disposto a ir com um grupo que não tenha medo, apesar de estarmos sem aparelho portátil de transmissões, por falta de baterias.

— E os furriéis? Também vão? — perguntou um soldado.

— Não! Pus o problema aos furriéis e eles recusaram-se a ir ajudar

os nossos camaradas, com o pretexto de que estamos sem rádio.

— Mas o meu alferes só tem que indicar um nome e dar a ordem para o acompanhar. — disse outro soldado.

— De facto assim é! E se ele não acatar a ordem?

— As ordens são para serem cumpridas, meu alferes.

— Tens toda a razão. As ordens são para serem cumpridas. E têm de ser cumpridas, a partir do momento em que as dê. Mas a situação é de risco! E eu prefiro não ir acompanhado com quem vai contrariado e acagaçado com medo de morrer. A situação não é para homens com medo, mas para homens que não o tenham e sigam com o máximo de atenção e com os sentidos bem despertos, para que nada nos aconteça. Por isso, estou aqui a falar-vos. Eu estou disposto a ir em socorro dos nossos camaradas. E quero ir acompanhado com pessoal voluntário, cauteloso, e que não tenha medo de ir comigo. E estou mesmo disposto a ir sozinho. Tenho a certeza que os GEs não vão deixar de me acompanhar. Por isso, peço àqueles que me quiserem acompanhar e que não sejam casados e com filhos que venham para este lado.

Passados uns instantes, tinha do meu lado direito um grupo razoável de soldados. Do pessoal voluntário, escolhi para seguir, logo pela madrugada, o Régua, cujo verdadeiro nome é Rodrigues, o Carlos Ferreira, o enfermeiro Alves, o condutor Sobreiro, e mais dois elementos, cujo nome não consigo recordar neste momento.

— O meu alferes está-se a esquecer de mim? O condutor Monteiro nunca o deixa ir sozinho. Só uma viatura não chega, alferes. Como é que quer levar o nosso pessoal e mais os GEs numa só viatura?

— Tens toda a razão. Nem podia passar sem ti. Estás quase sempre presente, quando é preciso. Só é pena que às vezes sejas um bocado brusco, intempestivo. Mas a verdade é que és indispensável. Então já sabem: aos elementos que vão comigo, amanhã, peço que verifiquem atentamente a espingarda e as munições. Eu irei fazer o mesmo. Amanhã, mal amanheça, deverão ir levantar granadas e duas caixas de ração de combate: uma para nós; a outra para os elementos que iremos procurar à Cabaca. Tomamos o pequeno-almoço e arrancamos logo. Apenas paramos na Cabaca para pedir a colaboração dos GEs. Cumpram agora rigorosamente as minhas instruções e aproveitem as restantes horas de sono.

Perto da meia-noite, tinha levado também uma tampa do furriel de serviço, que não quis deixar os camaradas sem a companhia dele. Mandei-o providenciar para que, às seis da manhã, estivesse um pequeno-almoço pronto para o grupo que ia sair. Redigi uma mensagem para a Companhia, a participar a saída em socorro da Camuanga, inspeccionei minuciosamente a G3 e os carregadores e, para aliviar um pouco a tensão, mantive-me na companhia das sentinelas dobradas até às duas da manhã, altura em que um dos soldados me chamou a atenção para as horas:

— O meu alferes não vai dormir? Até amanhecer, ainda tem umas quatro horas de sono. E logo vai ter de ir de olhos bem abertos...

— Tens toda a razão! Vou seguir os teus conselhos. Vou tentar dormir um pouco. Está descansado que amanhã, com a tensão com que vou fazer a viagem, não vai haver sono que consiga fechar-me os olhos. Tenciono regressar inteiro com o pessoal. Até amanhã.

Antes de entrar no gabinete, falei ainda com as sentinelas que ficam junto ao comando:

— Logo, mal o sol comece a clarear o céu, agradeço que um de vós vá ao meu gabinete acordar-me. Temos de partir cedo para a Camuanga.

Com quatro horas de sono, achei que não valia a pena perder tempo a despir-me e a enfiar-me entre lençóis. Tirei as botas e estiquei-me sobre a cama. Foi um sono agitado. Foi uma noite de sonhos pouco agradáveis, que anteciparam negativamente a operação do dia seguinte. Felizmente que as minas, que se erguiam ameaçadoras do meio da picada em direcção à viatura e que nós procurávamos evitar, desviando-nos para um e outro lado, não passaram de um sonho. Se elas tivessem sido colocadas na picada, não se teriam levantado ameaçadoramente para nos atingirem. E, seguramente, não estaria agora aqui a redigir estas linhas. Mas, nos sonhos, tudo é possível. As coisas mais disparatadas acontecem. Conseguimos mesmo realizar o impossível. Torna-se fácil respirar debaixo de água. Ganhamos asas, que nunca poderemos possuir, e voamos livremente pelos ares. Encontramos a miúda que no baile nos deu tampa, e tornamo-nos com ela as estrelas da noite.

Ao contrário do que imaginara, quando saí do meu gabinete e quarto, não fui o primeiro. Quando cheguei à caserna do lado da pista de aviação, já o pessoal estava à minha espera. O condutor Sobreiro tinha atesta-

do a viatura e passado uma rápida inspecção, com a ajuda do Piedade, o mecânico auto-rodas.

— Tens tudo em ordem para qualquer eventualidade funesta? — perguntei ao enfermeiro Alves.

— Sim, meu alferes. Tenho tudo em ordem.

— Levas álcool em quantidade suficiente?

— Vai tudo o que é necessário para qualquer urgência médica.

— Não é isso... Quero saber se levas álcool a mais. Vou levar a mochila com a máquina de café e a lamparina. A meio da manhã ou depois da ração, o pessoal vai apreciar com prazer um bom café.

— Não se preocupe com isso, alferes. Temos álcool em quantidade suficiente.

— Está tudo pronto para partirmos? — perguntei aos condutores.

— Meu alferes, as viaturas estão atestadas. Com um pouco de sorte, não devemos ficar empanados na picada.

— Bom, vamos então tomar rapidamente o pequeno-almoço, para podermos seguir.

— Faltam as rações de combate, alferes. — lembraram os soldados.

— Não me esqueci. Vamos tomar o pequeno-almoço e depois levantamos o que é preciso. Antes disso, tenho eu de passar pelo gabinete para enfiar a máquina fotográfica num dos bolsos do camuflado e pegar na tralha. Vamos agora atestar os nossos depósitos e despachar-nos, que ainda temos de parar na Cabaca.

Passava pouco das seis e meia da manhã, quando saímos do destacamento do Alto Zaza. À excepção do furriel de serviço, que veio assistir à nossa partida, os outros nem se dignaram levantar-se. Estariam ainda a dormir? Estariam com medo que eu, à última da hora, mobilizasse algum para nos acompanhar? Estariam retraídos pela cobardia, sem vontade de enfrentar o pequeno grupo que não receava avançar em socorro da Camuanga?

Cinco minutos depois, estávamos na Cabaca. Àquela hora, com o sol já a iluminar o céu, havia uma certa azáfama na sanzala. Em breve, tínhamos alguns GEs à nossa volta.

— Esta noite, o destacamento da Camuanga foi atacado. Recebi às onze horas um pedido de ajuda pela rádio. Necesito da vossa colabora-

ção, para irmos em socorro da Camuanga.

— Meu alféris, o chefe Simão saiu munto cedo. Não está. Está na sanzala ao lado o chefe Francisco com os milícia.

O Francisco é um antigo soldado que ficou em Quimbele, depois de ter acabado a comissão. Gostou da vida militar ou encontrou aqui um modo de vida tão ao seu gosto, que trocou a Metrópole por Angola. Deixou-se ficar por cá. Bom conhecedor de toda a região, ficou a chefiar as milícias. De cabo, com um reduzido pré na tropa, passou ao posto de chefe e a auferir um vencimento razoável.

— Chamem-me o Francisco, para falar com ele.

— Está na sanzala ao lado, meu alféris.

— Avança até à outra sanzala. — disse para o condutor, ao mesmo tempo que fazia sinal ao da outra viatura.

Alguns segundos depois, entrávamos na sanzala civil, pegada à dos GEs. Em breve, tinha o chefe dos milícias e alguns dos seus elementos na minha frente.

— Esta noite, recebemos um pedido de socorro da Camuanga. Vamos agora para lá. Na sanzala dos GEs, verifiquei que o chefe Simão tinha saído para a mata com um grupo. Disseram-me que estavam aqui as milícias de Quimbele, comandadas pelo chefe Francisco. Por isso, aqui vim à sua procura. Posso contar consigo?

— Sim, meu alferes. Pode contar sempre connosco, para tudo o que for preciso. Conheço bem a região. Já cá estou há muitos anos. Já fiz parte da tropa, como o meu alferes.

— Vamos ter de ir com muito cuidado. Pode haver minas. E nem rádio temos, para pedir ajuda.

— Não tem problemas, meu alferes. O alferes quer ouvir as minhas sugestões?

— Quem sou eu para recusar as ideias de um homem mais experiente e com muitos anos de guerra?

Por indicação do chefe dos milícias, ele ocupou o meu lugar, ao lado do condutor. Os homens, que iam no banco de trás, mudaram também de posição, passando parte deles para a viatura de trás. No lado da frente, imediatamente a seguir à cabina, colocou dois elementos de confiança, tendo-lhes dado instruções para prestarem a maior atenção à picada, para

procurarem detectar qualquer irregularidade suspeita. Eu fiquei do lado do Francisco, imediatamente a seguir a um elemento dele. Na outra extremidade do banco, em cada lado, ficou também um milícia. O grupo do Alto Zaza ficou, deste modo, perfeitamente «ensanduichado», no meio dos milícias, que tiveram também o cuidado de colocar elementos na outra viatura. Mais conhecedores e habituados às operações no mato, confiavam mais na acuidade dos olhos deles do que nos nossos. E seguimos rumo à Camuangá, rodando devagar, para dar tempo a que os diferentes pares de olhos inspecionassem devidamente a picada e a área envolvente.

Curiosamente, ainda que sempre com alguma apreensão, não senti o mais pequeno receio. O facto de me ver na companhia de homens muito mais experimentados do que eu e há muito habituados a todas as dificuldades de uma guerra, que se prolonga já há vários anos, bons conhecedores da vida na selva, e capazes de nela sobreviverem sem qualquer dificuldade, tudo isto incutiu-me uma confiança instintiva e profunda.

A viagem decorreu lenta, muito lentamente e com os maiores cuidados. Nas zonas mais difíceis, o Francisco fazia sinal aos condutores e mandava-os avançar mais devagar. Noutros locais, dava-lhes indicações para acelerarem ligeiramente. Pelo menos, três pares de olhos experientes perscrutavam atentamente todos os vestígios antigos de rodados ou de pegadas na picada. Prestavam também toda a atenção ao estado do capim e outra vegetação na orla do caminho. A estes três pares de olhos dianteiros juntavam-se os dos milícias que iam atrás e também os nossos. Todos os ocupantes dos unimogues levavam os sentidos bem despertos. Todos dávamos a maior atenção a tudo quanto nos rodeava. Eu próprio procurava observar o caminho à frente da viatura e os cuidados dos milícias, esperando com eles aprender alguma coisa, treinando e desenvolvendo os meus sentidos, especialmente a audição e a visão, para outras ocasiões em que me visse sem a ajuda de gente mais experiente do que eu.

Na povoação de Quilambiquissa, o Francisco mandou parar as viaturas. Reinava na sanzala a actividade habitual de todas as sanzalas. O Francisco e os milícias saltaram do unimogue e foram falar com os habitantes.

— Deixem-se estar nas viaturas. — disse para o meu pessoal — Vamos procurar saber informações e seguimos já.

Saltei também da viatura e acompanhei o Francisco. Na povoação, ouviram o barulho do ataque durante a noite. Durou pouco tempo. Na área envolvente, os nativos não tinham detectado movimentação invulgar. Ninguém desconhecido. A vida parecia decorrer na maior tranquilidade.

Antes de prosseguirmos, observei demoradamente a área onde, a seguir à povoação, a picada argilosa descreve uma curva e inicia a subida íngreme. Como a povoação fica ligeiramente desviada da picada, numa zona planáltica, permite-nos observar de um plano superior a etapa que considero a mais perigosa de todo o percurso, com todas as características ideais para uma emboscada bem sucedida e sem hipóteses de baixas para o grupo atacante.

O chefe do grupo, o Francisco, deve ter-se apercebido da minha preocupação. Orientou o olhar pelo meu e inspeccionou atentamente o mesmo local. Não notei nele qualquer reacção, confirmando a minha observação. Tudo parecia normal e sem o menor indício de perigo.

Retomámos a viagem. Saímos da sanzala e reentrámos na picada. Na zona da subida, que se fez sem problemas por não ter chovido, a terra barrenta estava completamente seca. As rodas agarravam-se sem dificuldade. Não tivemos surpresas desagradáveis. Ninguém disparou! Não havia ninguém a emboscar-nos!

A poucos quilómetros da Camuanga, os milícias mandaram parar as viaturas. Saltaram para a picada e resolveram efectuar o resto da progressão a pé, inspeccionando tudo minuciosamente na frente.

Na proximidade da sanzala, a umas dezenas de metros da entrada íngreme da povoação, surgiram-nos vários soldados de cor. Ouviram o ruído das viaturas e vieram ao nosso encontro. Receberam-nos com acenos e, sobretudo, com largos sorrisos de satisfação, que nos permitiam ver umas fiadas de dentes muito brancas, contrastantes com o escuro da pele. Éramos recebidos com vivas manifestações de alegria por soldados e nativos da Camuanga.

Após a recepção pelos soldados e população, que nos vieram esperar à entrada da sanzala, entrámos e subimos até ao terreiro central e plano da povoação. Parámos os unimogues em frente ao amplo coberto de zinco, entre as tendas cónicas e ao lado de um abrigo, onde está instalado um morteiro. Fomos recebidos pelo furriel Amândio:

— Chegam numa boa altura. Vou mandar reforçar as doses, para almoçarem connosco.

— Não é necessário. Obrigado. Trazemos rações de combate.

— Não veio nenhum furriel com o alferes?

— Não era possível vir toda a gente. Para vir um deles, não teria vindo eu. Além disso, não temos mais viaturas disponíveis. Nem um rádio pudemos trazer, por falta de bateria. Para nossa segurança, dei prioridade aos milícias do chefe Francisco. Têm mais experiência do que nós. Mas o que é que sucedeu? Já fizeram uma patrulha de reconhecimento na zona?

— Fomos atacados durante a noite, por volta das onze horas. Passámos a noite nos abrigos. Foi quando enviámos a mensagem a pedir ajuda.

— Receberam a minha resposta? Só chegámos agora, porque viemos com a máxima precaução. Arrancámos do Alto Zaza ao amanhecer. Viemos devagar, com muita atenção, com receio de minas ou alguma emboscada. Por isso, demorámos tantas horas. Mas fale-me do sucedido.

— Não há muito que dizer. Ouvimos vários disparos durante a noite. Passámos a noite nos abrigos. Não houve baixas.

— Não terá sido algum animal que tenha assustado as sentinelas e provocado os disparos?

— Não, alferes. Os disparos vieram de fora. Existe uma paliçada à volta da povoação, que impede a aproximação de animais. Só podiam ser terroristas.

— Está certo. Mas não fizeram uma patrulha de reconhecimento na área envolvente?

— Ainda não. Somos poucos homens. E a população retomou a vida normal.

— Isso não significa nada. Podem ter deixado algumas surpresas nos trilhos por onde vocês vão ao abastecimento da água. O que é que o Francisco pensa?

— Penso que o meu alferes tem razão. É melhor ver. Podem haver minas.

— Também acho. A seguir ao almoço, o furriel reúne um grupo. Vamos, com a ajuda dos milícias, efectuar um pequeno patrulhamento na zona. É melhor termos a certeza que não terão problemas.

Logo a seguir à refeição, efectuámos um patrulhamento da área

envolvente. Descemos com precaução o trilho íngreme e difícil que leva à linha de água, onde a tropa e a população se abastece, quando não obtêm o precioso líquido directamente das fortes chuvadas da época. O trilho, além de íngreme, é estreito e perigoso. Há um espaço entre rochas, que não permitem sair do estreito caminho. É um local que poderá tornar-se numa armadilha fatal, se o carreiro for semeado com minas anti-pessoal. Foi esta a minha preocupação e o local onde senti um certo receio de pousar os pés. Foi também a zona que preocupou o grupo de milícias que nos acompanhou. Não deixaram avançar sem uma inspecção minuciosa e cautelosa. Felizmente, não havia nada. O trilho estava limpo. Mas não deixei de chamar a atenção do furriel para os cuidados a ter futuramente, quando tiver de passar por ali.

Entrámos na Camuanga cerca de duas horas mais tarde, depois de termos contornado toda a base da colina.

Enquanto o meu pessoal dispersou, para descansar da caminhada difícil que acabáramos de fazer, eu aproveitei a companhia do furriel e do chefe Francisco. Demos uma volta pela sanzala. O Francisco fez algumas recomendações pertinentes e sensatas ao furriel: «Prestar atenção na descida do trilho para a água, por causa de possíveis minas; avisar a população nativa para prestar atenção a gente desconhecida e suspeita que encontre, nas deslocações às lavras e às linhas de água...» Em suma, recomendações de quem já tem uma experiência de longos anos de guerra e de vivência na região.

— O alferes vai embora hoje? — perguntou-me, a certa altura, o furriel Amândio.

— Trouxe comida apenas para um dia. Embora cada um de nós tenha levantado duas rações de combate, uma delas foi fornecida aos elementos que trouxemos connosco da Cabaca. Porquê?

— Ficávamos mais tranquilos se o alferes não fosse hoje embora. O pessoal ficou nervoso. E era também um apoio para a população, que ficou assustada.

— Podemos ficar esta noite, se o Francisco também não se importar. Mas amanhã teremos de arrancar bem cedo. Não posso deixar o Alto Zaza abandonado. Para mais, ficaram sem viaturas para irem à água e à lenha. Posso dar-lhe algumas sugestões?

— Sim, alferes.

— Verifico que, se a Camuanga for seriamente atacada durante a noite, ou mesmo de dia, ninguém tem a menor segurança. Com a paliçada à volta, não há hipóteses de saber se alguém suspeito se aproxima.

— Apenas há selva e montes a toda a volta, alferes.

— Claro. Mas os acessos só se podem fazer pelos trilhos. Logo, será por eles que alguém poderá aproximar-se. Devia haver sentinelas nos pontos perigosos, mesmo durante o dia. E se houver um ataque com morteiros, a população não tem onde se abrigar das ameixas que vos caiam em cima. Tirando os vossos abrigos, à volta das tendas e coberto, não há mais nada. Era altura de falarem com a população acerca deste problema e construir abrigos. Nunca se sabe quando poderá acontecer algum ataque a sério. E depois de mortos, já não vale a pena cavar os abrigos.

O Francisco, que nos acompanhava, seguiu com atenção as minhas palavras. Entendeu perfeitamente o que eu queria dizer e reforçou a minha opinião. E as palavras devem ter produzido algum efeito! Depois de me ter afastado momentaneamente do grupo, para me distrair um pouco na observação dos costumes da sanzala, vi os milícias na conversa com a população nativa. Falavam e gesticulavam muito. Será que estavam a falar da defesa e da construção de abrigos?

A minha reflexão foi perturbada pelo barulho de um pilão. Uma mulher, junto à cubata, erguia um pau grosso e deixava-o cair, ritmadamente, num enorme almofariz de madeira cheio de mandioca. Apalpei o bolso das calças do camuflado. Desapertei o botão e tirei a máquina fotográfica. Efectuei o enquadramento, mostrando a mulher a trabalhar. Um miúdo escondeu-se atrás da estaca que suporta o telhado de colmo. Espreitava-me com curiosidade e surpresa. Por detrás, passava um elemento militar do destacamento. Carreguei no botão de disparo e ouviu-se o «clique» da máquina. Continuava a funcionar, apesar de ter andado todo o dia aos balanços, enfiada no bolso do camuflado.

— E já agora, qual vai ser a ementa? — Foi esta a pergunta que fiz aos cozinheiros.

— Meu alferes, vamos comer uma bacalhoadada de bacalhau esfiado com arroz.

— Não é nada mau! Sempre é melhor que o nosso almoço de hoje,

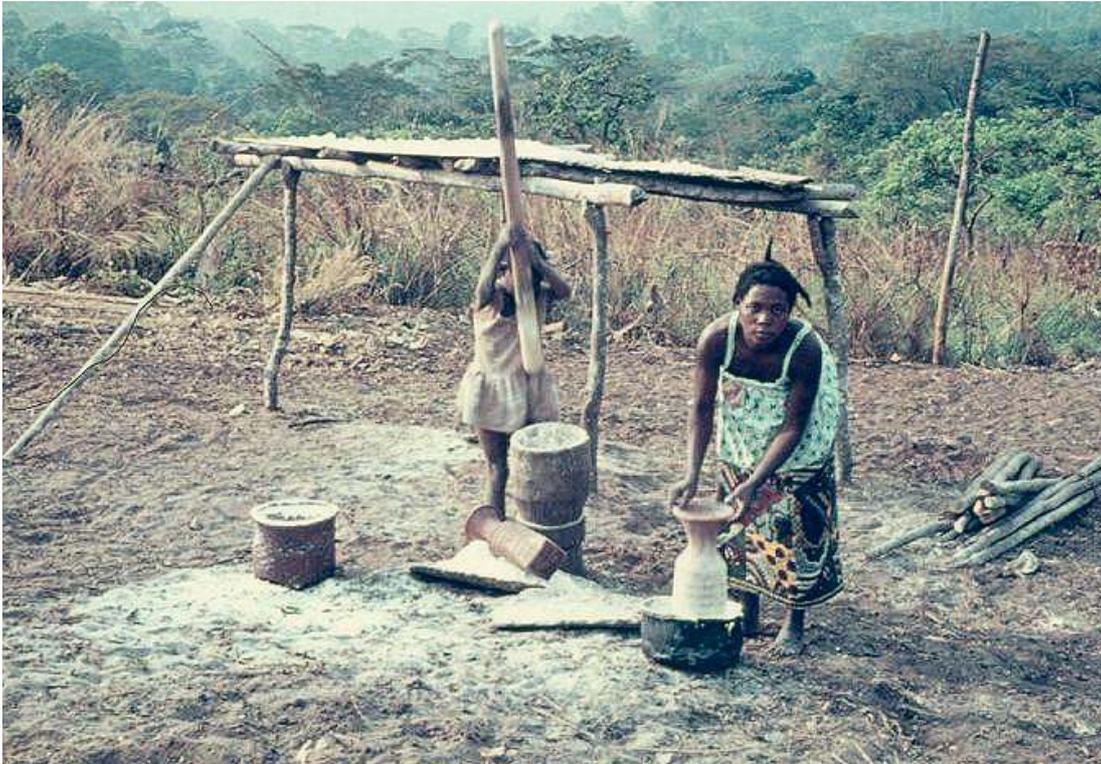


Fig. 8 — Pilando e peneirando a fuba, na sanzala da Camuanga, sector de Uíje, em Angola. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1973.

que foi da ração de combate.

O ter de passar a noite na Camuanga não estava nos meus planos. Tinha previsto, na véspera, uma viagem com ida e volta no mesmo dia. Por isso, nenhum de nós viera prevenido com material para dormir: nem cobertor, nem tenda! Se, de manhã cedo, estivesse a chover, ainda teria trazido a capa impermeável do camuflado. Embora seja para a chuva, talvez ajudasse a manter o calor do corpo durante a noite. Mas nem esta peça do vestuário, que raramente utilizo, veio comigo.

Depois do jantar, no final do dia, resolvi passar a noite na conversa com o furriel Amândio e o Francisco, o chefe dos milícias. Até à uma da manhã, o tempo passou depressa. O Francisco aproveitou a minha presença para recordar o tempo de tropa. Fizera parte de uma Companhia que passou por Quimbele e pelo Cuango, no princípio da década de mil novecentos e sessenta. No final da comissão, resolveu ficar por Angola. Regressou a Quimbele e passou de cabo a chefe dos milícias. Não há área nenhu-

ma desta região de Angola onde ainda não tenha estado e que não conheça como as suas mãos. Apesar de branco, assimilou alguns costumes nativos. Além de efectuar diferentes patrulhamentos na zona, é também responsável por vários grupos de milícias, civis nativos devidamente treinados e armados para defesa das povoações, no caso de ataques terroristas. Foi uma sorte ter coincido o ataque à Camuanga com a presença dele na Cabaca, onde viera, segundo depreendi, controlar as milícias e dar assistência à miúda nativa que tem na sanzala. Talvez por isso o Francisco nunca tenha pensado em casar. Prefere ir dando assistência às várias mulheres que tem nas diferentes zonas por onde periodicamente vai rodando.

— E da terra onde nasceu, não tem saudades? — perguntei-lhe a certa altura da conversa.

Lá ter saudades, evidentemente que tem. Mas aqui é alguém importante, com ordenado certo ao fim do mês, conhecido, e com alguém que o ama em vários pontos por onde vai tendo de passar, para cumprir a sua missão como chefe dos milícias e como homem. E se miúda havia na Metrópole, há muito o terá esquecido e constituído família. A família dele, agora, são todos os elementos desta vasta região, onde se sente perfeitamente integrado.

Por volta da uma da manhã, depois de ter passado algumas rondas, sentei-me junto do meu pessoal, próximo do lume onde se cozinha.

Afagado pelo calor da fogueira, os meus olhos estavam a querer fechar, quando fui assaltado por um burburinho proveniente das sentinelas.

— Alferes, estamos a ser atacados. Anda gente à volta da Camuanga.

— Como assim?

— Anda gente. Vêem-se umas luzes esquisitas a apagar e a acender. São turras a darem sinal uns aos outros.

— Mas que disparate! Se fossem turras, não andavam a acender luzes de maneira a serem vistos pelas sentinelas.

— É verdade, alferes. Eu próprio vi as luzes a apagarem e a acenderem.

Levantei-me contrariado e reuni uns soldados, para irmos ver o que se passava:

— Malta, vamos ver o que é. Há algo fora do normal. Venham daí e

não façam barulho. Onde é que viste as luzes?

— Ali daquele lado, alferes.

— Vamos lá. Com cuidado e em silêncio.

Aproximámo-nos do local com a maior precaução e sem qualquer ruído. Quando lá cheguei, verifiquei que havia uma luzes estranhas. Também eu as estava a ver. Lá estavam elas, mas... A sua frequência era bastante cadenciada. E havia luzes que desapareciam dum sítio e surgiam depois noutro, um pouco mais adiante. Achei estranhíssimo. Nenhum terrorista, por muito estúpido que fosse, faria sinais de luzes tão visíveis e cadenciados como aqueles. Fui avançando devagar. Cada vez mais perto e as luzes cada vez mais distintas, a flutuarem no ar.

— Malta, podem aproximar-se sem receio. Não há qualquer perigo. Venham admirar os terroristas que vos assustaram.

E admirámos, com um certo encanto, aqueles terroristas que piscavam de um lado para o outro, junto dos arbustos. Eram pirilampos. Eram pirilampos de um tamanho descomunal, muito maiores do que aqueles que observamos na Metrópole, nas nossas aldeias, nas noites quentes de Verão. Um punhado deles, dentro de um frasco de vidro, seria uma ótima fonte natural de iluminação. Seria uma fonte de luz fosforescente, capaz de iluminar o bastante para vermos quase perfeitamente à nossa volta.

Regressei ao afago do calor da fogueira. E adormeci, finalmente, para um curtíssimo mas profundo sono. Quando abri os olhos, observei os ponteiros fosforescentes do relógio Caunymatic, que comprei na messe do quartel, em Mafra, durante a especialidade. Marcavam cinco da madrugada. Levantei-me e passei uma nova ronda. Conversei um pouco com as sentinelas. As estrelas começavam a desvanecer-se, à medida que o manto da noite começava a ceder o lugar a uma claridade cada vez mais esbranquiçada. Em breve, teríamos o astro-rei a surgir por cima das elevações que rodeavam a Camuanga. Já não valia a pena voltar a dormir.»

Após este evocar de um caricato episódio, com um amanhecer que muitos terão conhecido, quando passaram por Angola e, sobretudo, quando andaram em operações, durante dias, no meio do mato angolano, vejamos uma situação que, de certeza absoluta, todos os que suportaram dois anos de guerra em África viveram e apreciaram muito mais do que muitas outras coisas.

Um dos grandes problemas do pessoal, ao fim de alguns meses de mato e de cacimbo, eram as saudades da terra, da família e dos amigos. Por isso, tirando os programas de rádio da Emissora Nacional, que ouvíamos através das ondas curtas, o melhor refrigerio para as saudades eram os momentos da chegada do «reab», porque, com ele, vinha também o alimento mais apetecido: as notícias de casa e, não raras vezes, umas lembranças enviadas pelos familiares. De vez em quando, além do correio e dos já familiares aerogramas, chegavam-nos encomendas com gulodices da terra. Ele era um queijo daqueles que tanto apreciávamos, ele eram umas chouriças e outros enchidos, escurecidos ao fumo das lareiras da casa paterna, em suma, aqueles mimos gastronómicos que só existiam e podíamos saborear no nosso ninho paterno, na companhia da família e dos amigos. E eles chegavam-nos regularmente, juntamente com o correio, para nos ajudar a matar as saudades.

Daí que, uma das melhores invenções da altura, para além do Serviço Postal Militar, em Setembro de 1961, foi o sistema de correspondência criado para o efeito, que não carecia de portes postais. Era totalmente gratuito para todos os que procuravam corresponder-se com os militares em serviço no Ultramar. Esse sistema era constituído pelos aerogramas, o nosso suporte amarelinho para as linhas de grafia ou outras formas de comunicação complementares da escrita.

Como eram os aerogramas utilizados na época?

Essencialmente amarelos, mas não apenas desta cor, porque também os tivemos de um azul clarinho, a verdade é que este suporte de escrita era prático. Enquanto aberto e sem qualquer informação, apresentava aproximadamente as dimensões de uma folha A4. Era dobrável. Fechava-se graças à cola que trazia. Adquiria, desta forma, as dimensões dos envelopes. Muito melhor do que a descrição de um aerograma, é a sua apresentação visual. Conservamos um dossier com centenas de aerogramas escritos entre 1972 e 1974, pelo que se torna fácil seleccionar um exemplar para apresentação como documento fotográfico de uma época em que, por dia, deveriam circular uns milhares de exemplares, entre Portugal e as então designadas províncias ultramarinas.

Poderíamos aqui referir episódios curiosos, relacionados com a chegada do correio. Mas, neste momento, parece-nos, muito mais importante

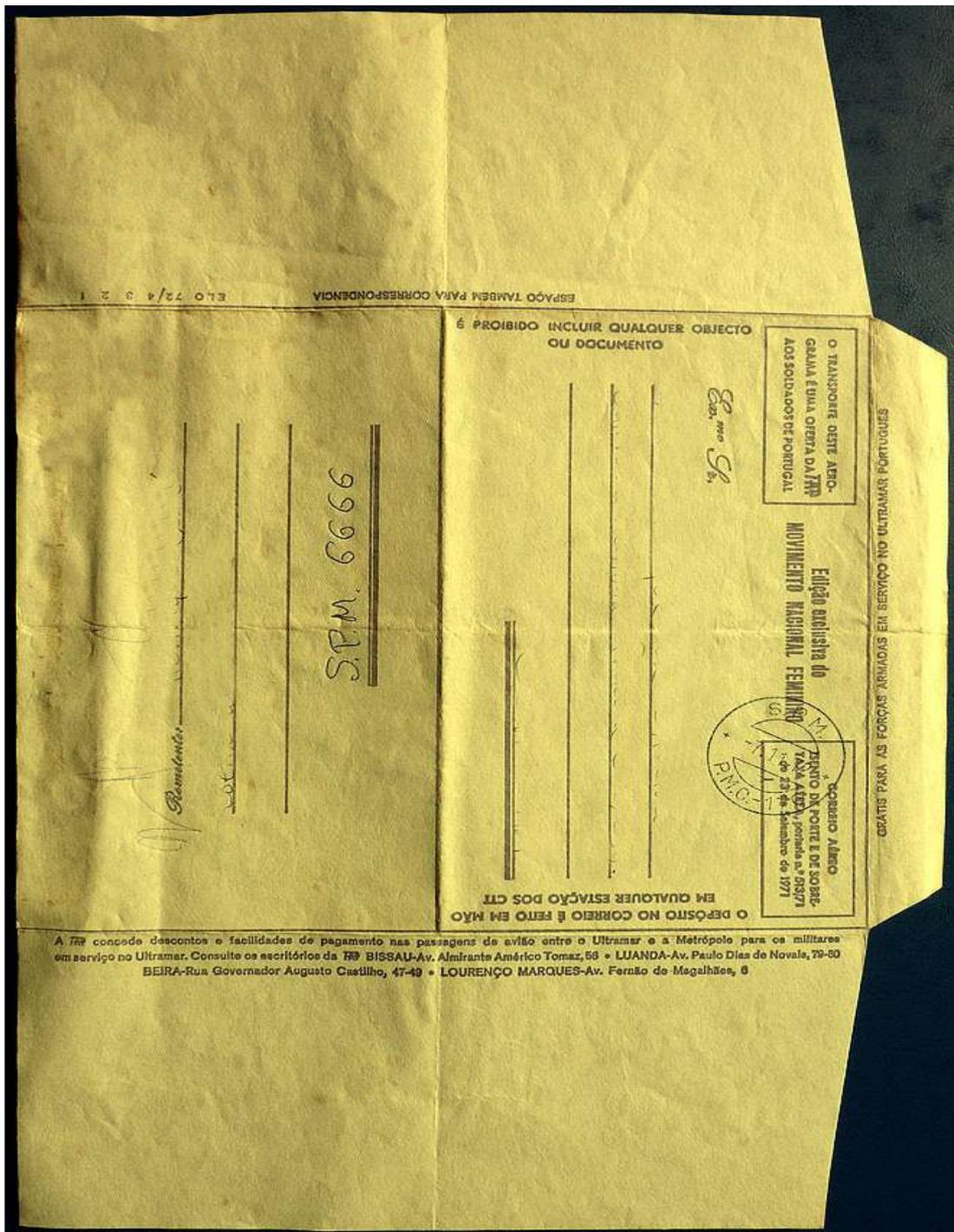


Fig. 9 — Um exemplar dos aerogramas utilizados para correspondência entre militares e familiares ou amigos.

lembrar um aspecto comum a quase todos os militares e que anda sempre esquecido. Esse aspecto diz respeito às nossas mascotes. Desde o posto

mais baixo ao mais elevado, raros eram aqueles que não possuíam a sua própria mascote, isto para não falarmos a um nível mais amplo, como seja o do grupo ou o da companhia ou batalhão.

Os animais foram sendo, ao longo da existência da Humanidade, a companhia fiel em todos os momentos, desde os mais agradáveis aos mais funestos. E a tropa não constitui excepção.

Geralmente, quando os maçaricos chegavam a uma zona, já lá tinham as mascotes à sua espera. Elas passavam quase sempre de uns grupos para os outros. Para além da transmissão de poderes e do material militar, era tacitamente feita a transmissão de todos os haveres orgânicos, porque recebíamos não só os animais, mas também as plantas e até as lavras, quando calhava haver nos grupos pessoal que gostava de ter o seu canto numa zona baixa, humedecida pela linfa criadora de uma linha de água.

Mas restrinjamo-nos às mascotes de duas ou quatro patas, já que as plantas e ornamentos herdados, não sendo levados por nós, não tinham a particularidade de nos seguirem para onde quer que fôssemos. As mais altas patentes tinham geralmente um papagaio ou um cão de raça, para lhes fazer companhia. Os restantes contentavam-se com espécies com menos «pedigree». Eram por vezes os nossos irmãos macacos, os nossos parentes afastados na escala da evolução, mas sobretudo os cães e os gatos. E não posso deixar de aqui referir a inteligência de alguns dos nossos amigos de quatro patas. Estou agora a lembrar-me daquele cão meio cego, o Trotil, que encontrei no destacamento de Marimbanguengo, em Angola. Era um animal de rara inteligência e verdadeiramente amigo dos soldados. E digo de rara inteligência porquê? Muito simplesmente porque o animal distinguia perfeitamente as patentes militares e fazia a selecção entre tropas e civis. Assim que tomei posse do destacamento, ele atrelou-se a mim. Para onde quer que me deslocasse, seguia-me a curta distância, como se fora a minha segurança pessoal. Quem lhe explicou que era eu o comandante do destacamento? Aquilo foi pura e simplesmente o resultado de uma invulgar intuição. Se eu permanecia sentado à porta do gabinete, fazia-me companhia. E aí de quem quisesse entrar no destacamento sem autorização! Embora com problemas de visão, devido a uma brincadeira estúpida de um soldado de um grupo anterior ao nosso, o faro apurado e o

ouvido sempre atento não lhe deixavam escapar nada. Só depois da permissão do comandante o civil podia entrar sem ter de prestar contas aos dentes do animal. Quando o sol desaparecia completamente e era o momento de colocar as sentinelas nos postos, então, depois de uma lambidelada numa das mãos do alferes, o cão afastava-se e ia dar ajuda aos soldados. Era, sem dúvida, a melhor companhia das sentinelas do destacamento, sempre atento ao mais pequeno sinal de perigo. E os soldados não passavam sem ele durante todo o decurso da noite.

Apesar de termos ainda um elevado número de tópicos registados, cujo desenvolvimento não deixaria de suscitar o interesse de todos os leitores que passaram por terras longínquas, durante um longo período de cerca de vinte e quatro meses, iremos terminar as nossas palavras com uma homenagem simbólica a todos os portugueses desta época. Não são apenas os elementos de Cacia que são aqui lembrados. Por todo o nosso País, foram milhares os que conheceram outros sóis. Por isso, vamos simbolicamente render-lhes aqui a nossa tácita homenagem, recorrendo a um espólio colectivo feito com a colaboração de muitos. Desse espólio, reproduzem-se, nas páginas seguintes, uma imagem de cada lugar, abrangendo as várias regiões por onde os portugueses andaram. No final, será registada uma lista alfabética com a totalidade dos nomes que contribuíram para essa partilha, lembrando-lhes, a eles e a outros que ainda aqui não figuram, que estarão sempre a tempo de partilhar aquilo que guardam como memória de uma época passada e por todos nós intensamente vivida.

Aveiro, 19 de Março de 2010

Henrique J. C. de Oliveira

ANGOLA



Fig. 10 — Aquartelamento do Alto Zaza (Quimbele), no sector de Uíje. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 5-10-1973.



Fig. 11 — Avenida principal de Ambrizete. Fotografia de António Orlando Ribeiro Cardoso, 1973.



Fig. 12 — Beira-Baixa. Fotografia de Mário Ferreira da Silva, 1972.



Fig. 13 — Bom Jesus. Fotografia de Ivo Morgado, 1972.

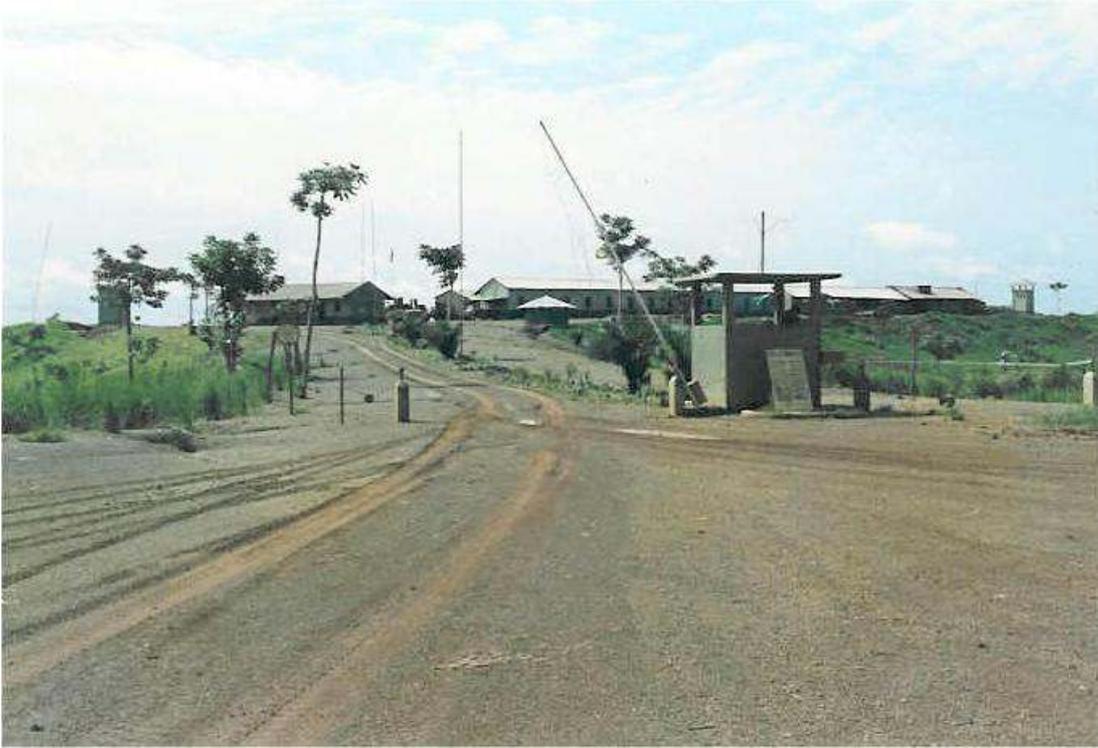


Fig. 14 — Calambata. Fotografia de José Bregieiro, 1972.



Fig. 15 — Camabatela. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 31-01-1974.



Fig. 16 — Camaxilo. Fotografia de José Manuel C. Pereira, 1970

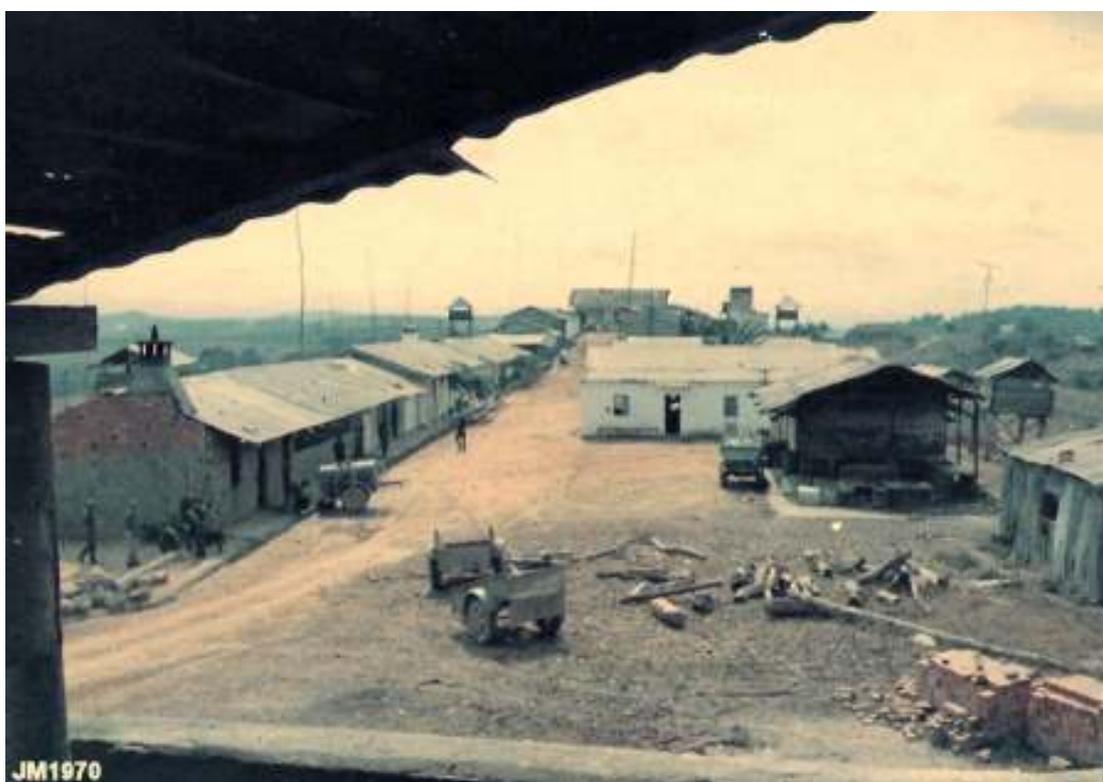


Fig. 17 — Cambamba. Fotografia de José Monteiro, 1970



Fig. 18 — Aspecto do destacamento da Camuanga. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1973



Fig. 19 — Base para uma operação no Canacassala. Fotografia de Mário Silva, 1972.



Fig. 20 — Vista geral de Cangola, por altura da passagem de um grupo da Companhia 1455 . Fotografia de José Oliveira Gomes, 1967



Fig. 21 — Aspecto de Carmona. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1973.

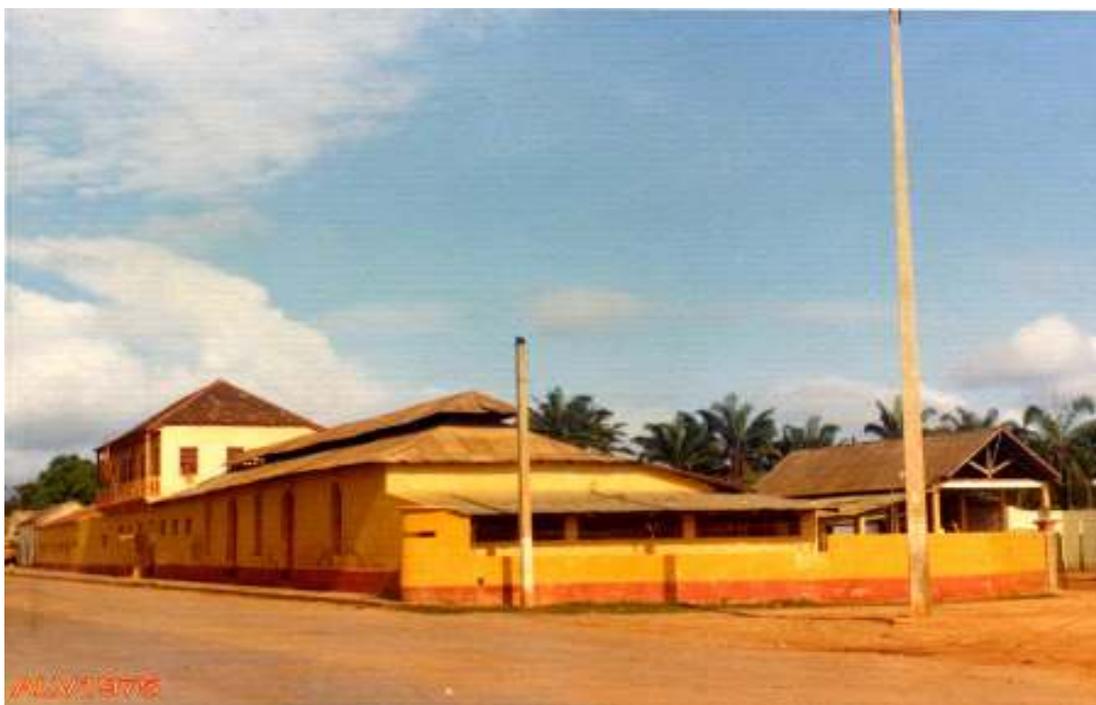


Fig. 22 — Caxito. Fotografia de António Lopes Vilar, 1975.

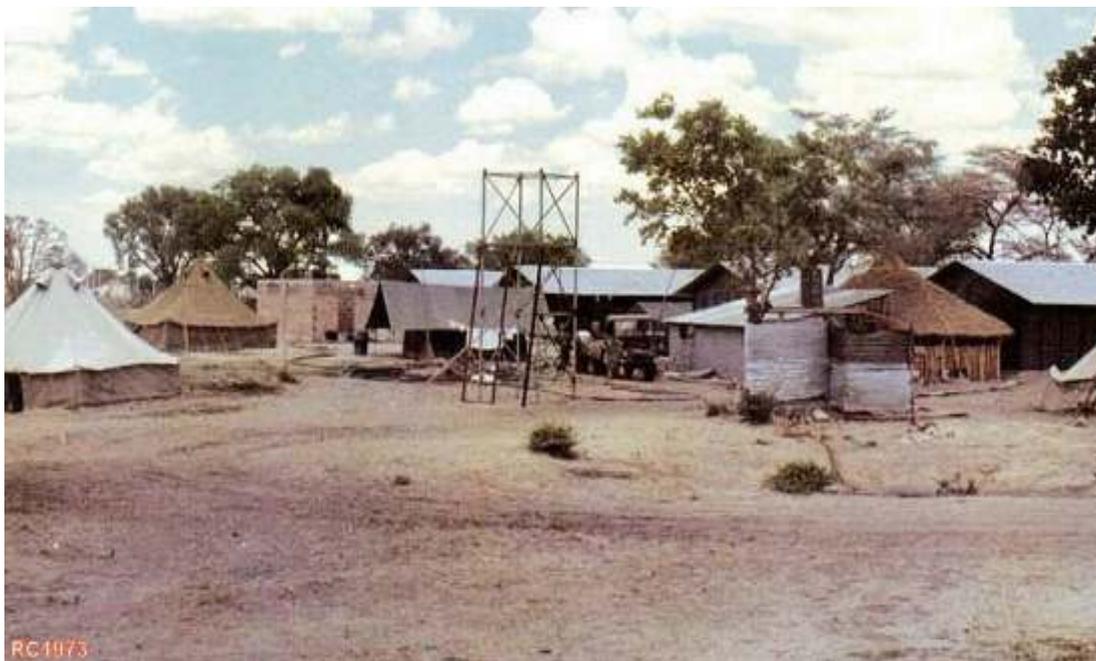


Fig. 23 — Chiede. Fotografia de um Ranger da Companhia de Caçadores 3482, 1973.



Fig. 24 — Cuangar. Fotografia de Ivo Cardoso 1971.



Fig. 25 — Cuango. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1973.



Ivo Cardoso 1973

Fig. 26 — Cuanza. Fotografia de Ivo Cardoso, 1973.



Fig. 27 — Cuimba. Fotografia de José Bregieiro, 1972.



Fig. 28 — Salazar, actual Dalatando. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1974.



Fig. 29 — Dondo. Fotografia de António F. Moreno Cardeira, 1969.



Fig. 30 — Fazenda Maria Fernanda. Fotografia de Ernesto Ribeiro, 1972.

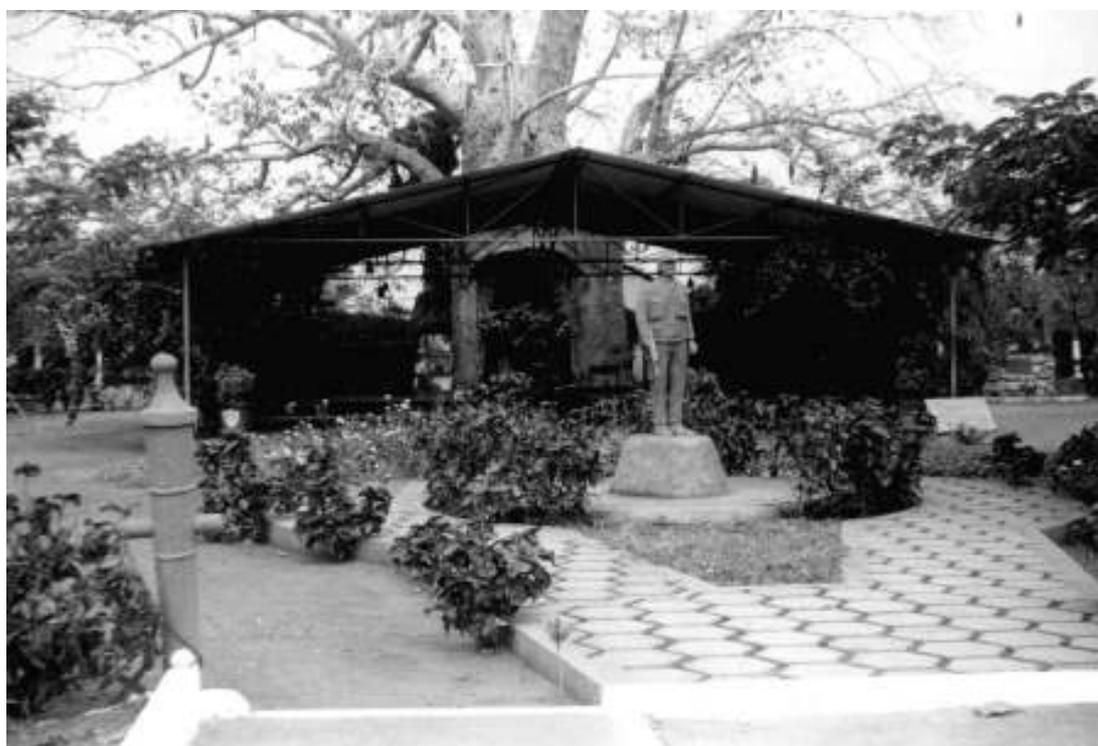


Fig. 31 — Grafanil Fotografia de Mário F. Silva, 1972.



Fig. 32 — Henrique de Carvalho. Fotografia de Silvério Fernandes Pinho, 1969.



Fig. 33 — Luanda, Praça da Mutamba. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1974.



Fig. 34 — Luando. Fotografia de Manuel Nunes D. Silva, 1971.



Fig. 35 — Lué. Fotografia de Laudelino da Costa Silva, 1971.

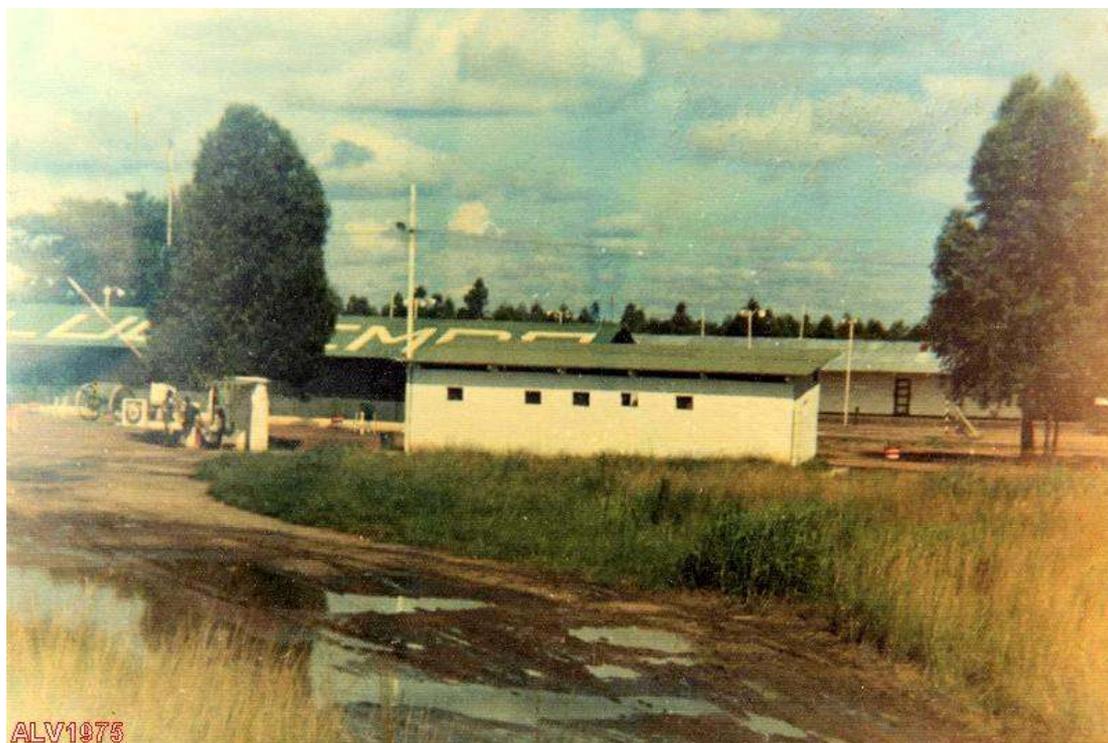


Fig. 36 — Luquemo. Fotografia de António Lopes Vilar, 1975.



Fig. 37 — Malanje - Quartel. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1974.



Fig. 38 — Mamarrosa. Fotografia de Manuel R. Silva, 1971.



Fig. 39 — Mangando. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1974.



Fig. 40 — Maquela do Zombo. Fotografia de Vítor M. Martins, 1969.



Fig. 41 — Marimba. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1974.



Fig. 42 — Marimbanguengo. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1974.



Fig. 43 — Massau. Fotografia de José Oliveira Gomes, 1967.



Fig. 44 — Mutumbo. Fotografia de Manuel Jesus T. Ferreira, 1973.



Fig. 45 — Muxaluando. Fotografia de Joaquim Paiva, 1970.



Fig. 46 — Nambuanguo. Fotografia de António Jacinto, 1971.



Fig. 47 — Negage. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1974.



Fig. 48 — Noqui. Fotografia de Joaquim Moutela Garcia, 1965.



Fig. 49 — Pereira d'Eça. Fotografia de Mário Silva, 1973.



Fig. 50 — Sanza Pombo. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1973.

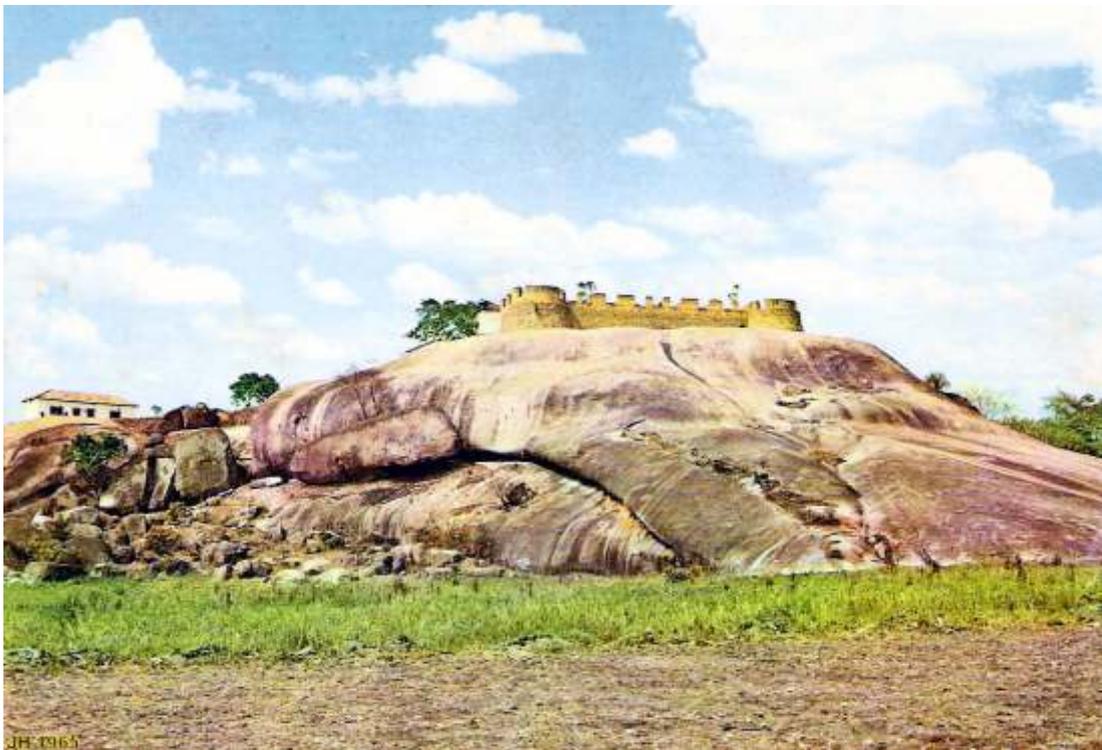


Fig. 51 — Quibala. Fotografia de José Henriques, 1965.



Fig. 52 — Quicabo. Fotografia de Victor M. Martins, 1968.



Fig. 53 — Quicua. Fotografia de José Oliveira Gomes, 1967.



Fig. 54 — Quimariamba. Fotografia de José Oliveira Gomes, 1967.



Fig. 55 — Quimbele. Fotografia de Henrique J. C. de Oliveira, 1972.



Fig. 56 — Quixico. Fotografia de Nunes Cordeiro, 1970.



Fig. 57 — Santa Eulália. Fotografia de Mário Silva, 1973.



Fig. 58 — Zala. Fotografia de Alfredo F. S. Marques, 1973.

GUINÉ



Fig. 59 — Aldeia Formosa. Fotografia de José Mota Vieira, 1973.



Fig. 60 — Bissau. Fotografia de António Rogério Moura, 1972.



Fig. 61 — Bolama. Fotografia de António Rogério Moura, 1972



Fig. 62 — Bula. Oficina militar. Fotografia de António Bodas, 1967.



Fig. 63 — Cafié Balanta. Fotografia de António Vieira, 1974.



Fig. 64 — Cutia. Fotografia de João Lourdes Gomes Matos, 1967



Fig. 65 — Farim. Fotografia de Manuel Jordão Revelos, 1969.

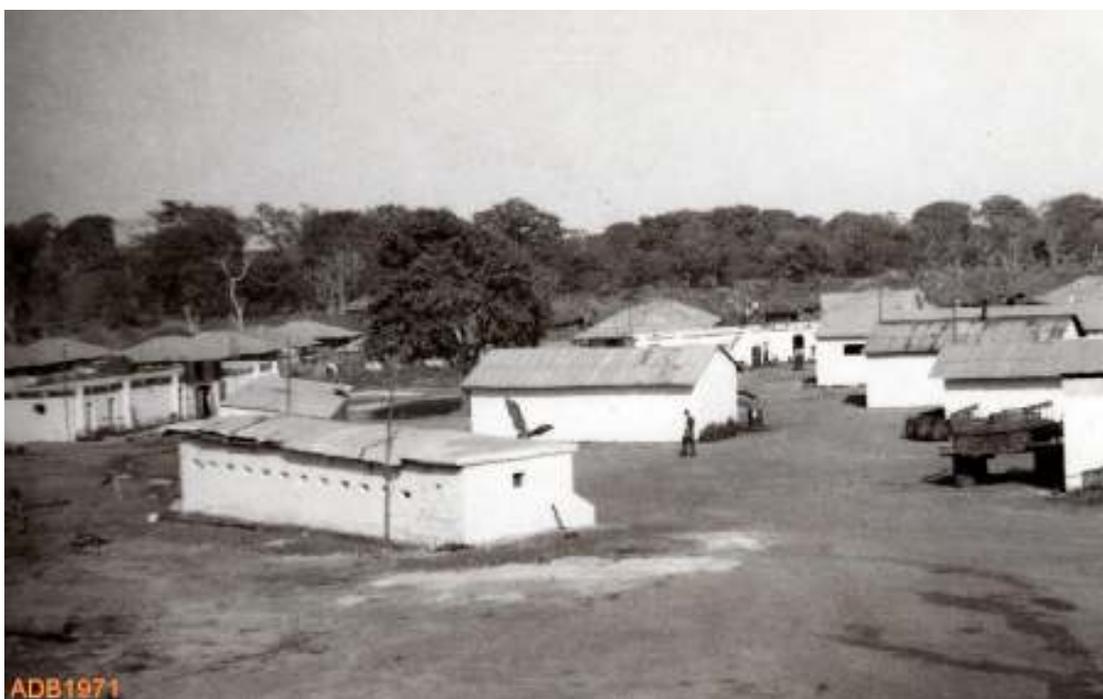


Fig. 66 — Jolmete. Fotografia de António Dias Barros, 1971



Fig. 67 — Mansoa. Fotografia de João Matos, 1966



Fig. 68 — Safim. Fotografia de António Rogério Rodrigues Moura, 1972-73



Fig. 69 — Xitole. Fotografia de Salvador Silva Azevedo, 1973

ÍNDIA

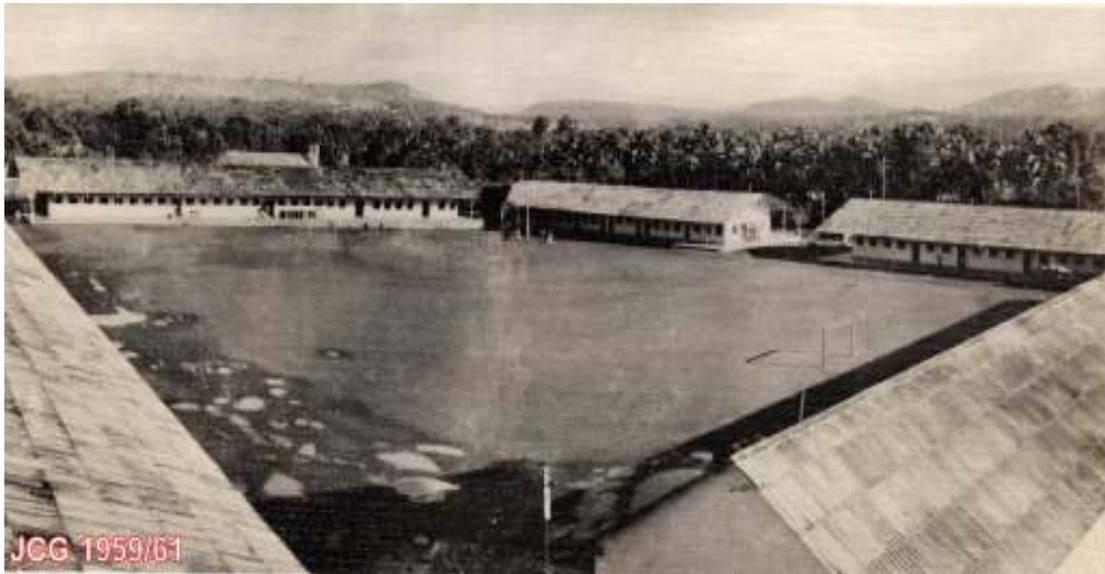


Fig. 70 — Quartel militar de Margão, vendo-se ao centro o campo de futebol. Fotografia de João Coelho Gonçalves, 1959-61.



Fig. 71 — GOA - Rio Sagal, 1959. Fotos de João Coelho Gonçalves. Companhia de Caçadores Estremadura.

MOÇAMBIQUE



Fig. 72 — Cabora Bassa. Fotografia de Joaquim Gonçalves Amieiro, 1973.



Fig. 73 — Catur. Fotografia de Fernando Pereira Moreira, 1969

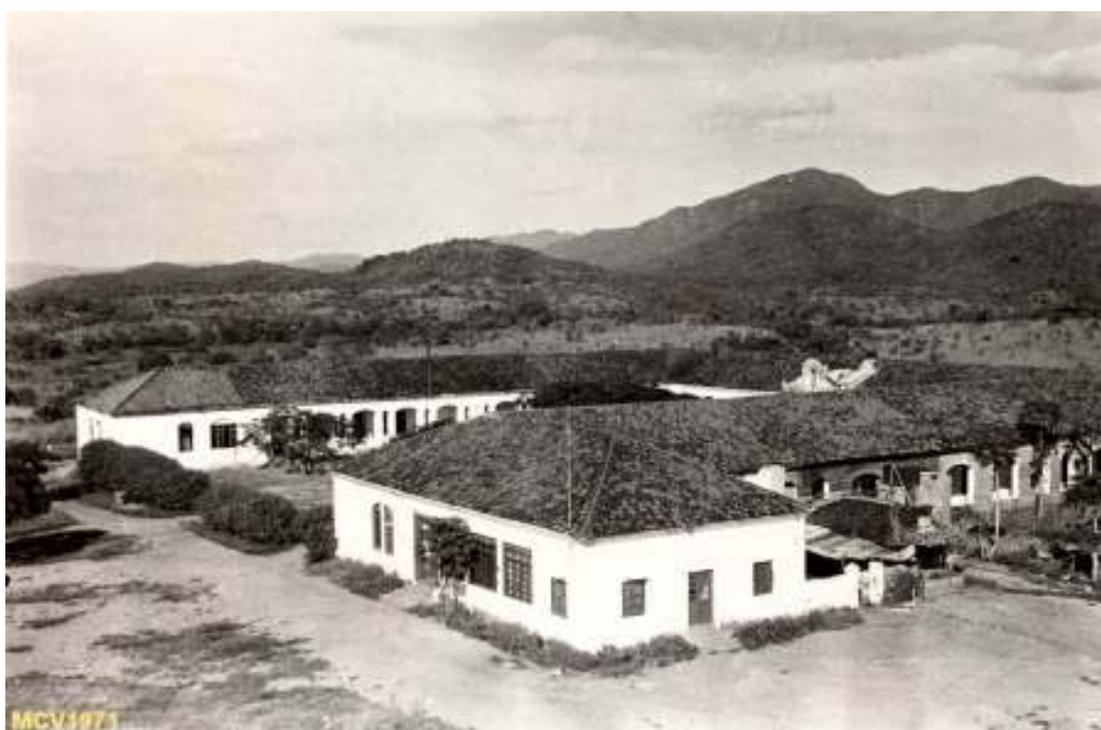


Fig. 74 — Cobué. Fotografia de Mário Costa Vieira, 1971

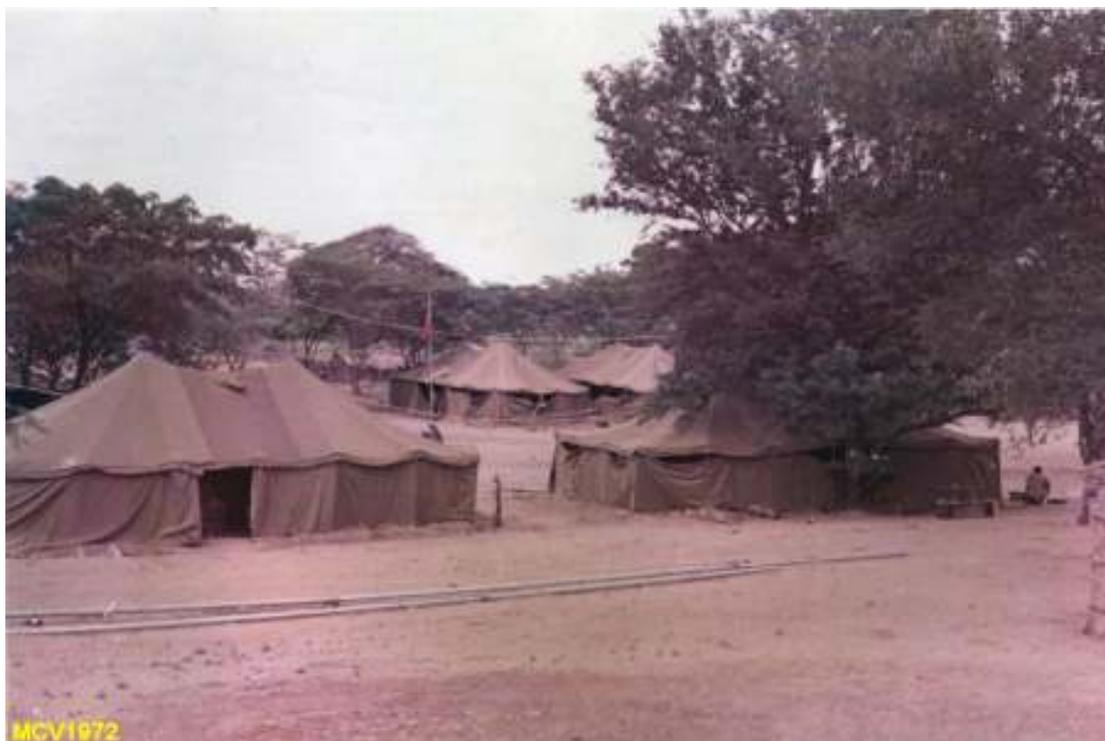


Fig. 75 — Fuzileiros em Lourenço Marques. Fotografia de Manuel Silva Nunes Paula, 1964



JGA1973

Fig. 76 — Km 19 em Moçambique. Fotografia de Joaquim Gonçalves Amieiro, 1973.



MCV1972

Fig. 77 — Magoé. Fotografia de Mário Costa Vieira, 1971



Fig. 78 — Metangula. Fotografia de Manuel Silva Nunes Paula, 1964.



Fig. 79 — Mocímboa da Praia. Fotografia de António Magalhães D. Silva, 1966.



Fig. 80 — Montepuez. Fotografia de João Silva, 1971.



Fig. 81 — Mueda. Fotografia cedida por Francisco P. Silva, 1972.



Fig. 82 — Nangololo. Fotografia de Amadeu Pena Moura, 1970-71.



Fig. 83 — Sagal. Fotografia de Ângelo M. R. Cardoso, 1969.



Fig. 84 — Igreja de Vila Cabral. Fotografia de João F. Alves, 1966.

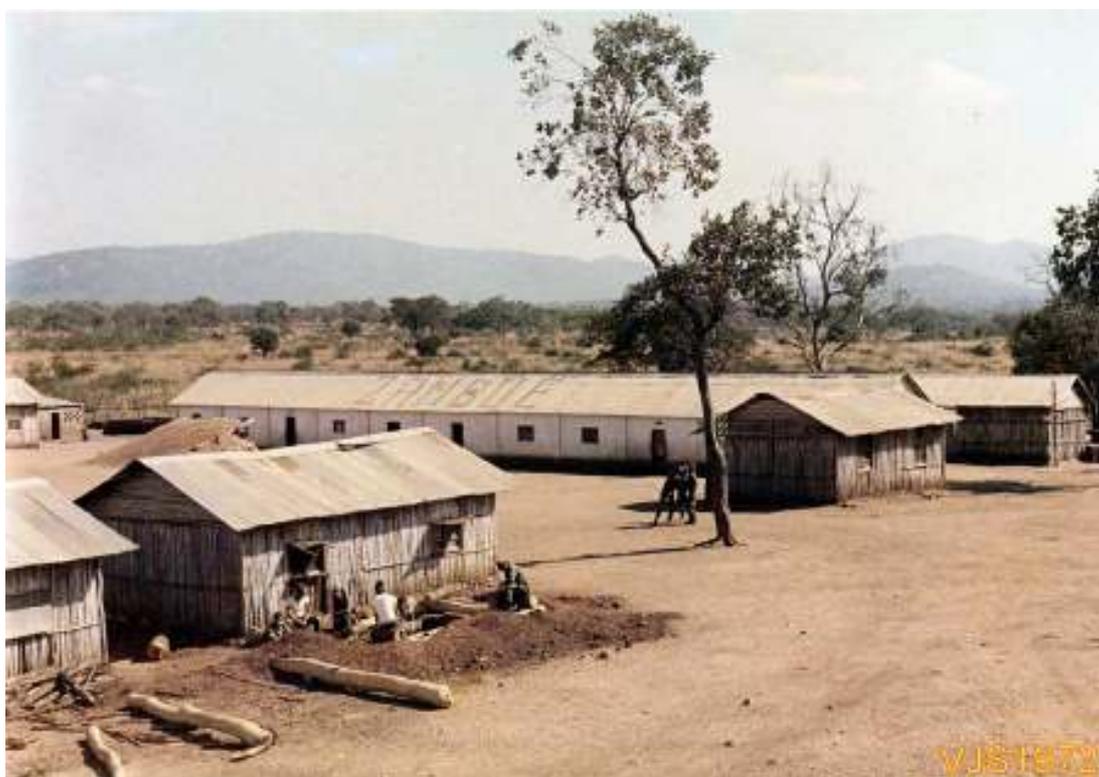


Fig. 85 — Zambué. Fotografia de Virgílio Justiça Santos, 1972.

TIMOR



Fig. 86 — Timor - Palácio do Governo. À frente, o jardim da cidade de Dili com o monumento dedicado aos Descobrimentos e a D. Henrique. Fotografia de João José Simões Rocha, 1967-69.



Fig. 87 — O Manatuto, nome do avião dos Transportes Aéreos de Timor. Fotografia de João José Simões Rocha, 1967-69.

COLABORADORES DO ARQUIVO DIGITAL

O espólio fotográfico, inserido nesta homenagem aos cacienses, não seria possível sem o espírito de partilha de todos quantos têm colaborado com um espaço comunitário intitulado AVEIRO E CULTURA e, logicamente, sem o apoio informático do projecto PROF2000, do Ministério da Educação, e de uma escola de Aveiro, a Secundária José Estêvão.

Desse espólio, que já vai numas largas centenas de documentos, apenas efectuámos a selecção de um exemplar relativo a cada localidade dessas terras longínquas, por onde todos nós, os das gerações que viveram na pele as décadas de 1960 a 1970, fomos obrigados a passar, num período curto mas longamente sentido de meros dois anos.

A listagem alfabética dos nomes, hoje existentes no acima referido arquivo, constitui uma forma de alargamento da homenagem a todos os portugueses, que não fugiram às suas obrigações nem abandonaram o País, refugiando-se em terras estrangeiras, ou propalando, contra a sua própria pátria, as mais diversas informações pela rádio, informações que, quase na generalidade, todos tivemos a oportunidade de ouvir nas longas noites africanas, através das ondas curtas.

Nesta relação, pois, são indicados, à frente de cada nome, o território e as datas respectivas, com base nos elementos actualmente disponíveis nas páginas acessíveis do espaço cibernético, ou seja, na Internet.

Adriano Moreira Sousa - Angola, 1972
Aires Viana Oliveira - Angola, 1973
Alberto Nogueira - Angola, 1974
Alfredo Fernando Santana Marques - Angola, 1973
Amadeu Alpoim - Angola, 1971
Amadeu Pena Moura - Moçambique, 1970-71
Amável Silva Salgueiro - Angola, 1961-62
Ângelo M. R. Cardoso - Moçambique, 1969
António Alberto Costa Torres - Angola, 1972
António Bodas - Guiné, 1966
António Costa - Angola, 1971
António Costa Ferreira - Angola, 1972-73
António Dias Barros - Guiné, 1971
António F. Moreno Cardeira - Angola, 1968-69
António Gonçalves Araújo - Angola, 1972
António Jacinto - Angola, 1971-72
António Lopes Vilar - Angola, 1975
António Magalhães D. Silva - Moçambique, 1966
António Manuel Gonçalves - Angola, 1966
António Orlando Ribeiro Cardoso - Angola, 1973-74
António Rogério Rodrigues Moura - Guiné, 1972-73
António Vieira - Guiné, 1973/74.
Avelino Ferreira - Moçambique, 1963
Carlos Alberto Nunes Cordeiro - Angola, 1969-71
Carlos Alberto Santos - Angola, 1971
Casimiro Simões Calafate - Moçambique, 1967-68
Clementino Santos Figueiredo - Angola, 1972-73
Dias Pereira - Angola, 1972-73
Domingos Braga - Angola, 1973
Eduardo Figueiredo - Guiné, 1968
Ernesto Ribeiro - Angola, 1972
Fernando Pereira Moreira - Moçambique, 1969
Fernando Silva Morais - Moçambique, 1969-71
Francisco António Rodrigues N. Teixeira - Angola, 1962

Francisco Manuel D. Teixeira - Angola, 1974
Francisco P. Silva - Moçambique, 1972
Francisco Ricardo A. S. Silva - Angola, 1971-72
Graça Moura - Angola, 1973
Henrique José Coelho de Oliveira - Angola, 1972-74
Ivo Morgado Cardoso - Angola, 1972
J. Alberto Domingues - Angola, 1969-70
João Coelho Gonçalves, Índia, 1959-61
João F. Alves - Moçambique, 1966
João José Simões Rocha - Timor, 1967-69
João Lourdes Gomes Matos - Guiné, 1967
João Oliveira Sousa - Angola, 1971
João Pereira Aguiar - Angola, 1971
João Silva - Moçambique, 1971
Joaquim António Paulo - Angola, 1972-73
Joaquim Augusto Santos - Angola, 1971
Joaquim Gonçalves Amieiro - Moçambique, 1973
Joaquim Moutela Garcia - Angola, 1965
Joaquim Paiva - Angola, 1969
Joaquim Timóteo Pires Cunha - Angola, 1972
José Alves Nogueira - Moçambique, 1970-71
José António Baleiras - Angola, 1972-73
José Augusto Conceição Marques - Angola, 1971-72
José Bregieiro - Angola, 1972
José Fernandes Soares Duarte - Angola, 1971
José Guiomar - Angola, 1972
José Henriques - Angola, 1964-66
José Manuel Carvalho Duarte - Angola, 1963
José Manuel C. Pereira - Angola, 1970
José Manuel F. Sousa - Angola, 1971
José Martins Afonso - Angola, 1972-74
José Monteiro - Angola, 1970
José Mota Vieira - Guiné, 1973
José Oliveira Gomes - 1967

José Queirós - Angola, 1968-69
José Sousa Monteiro - Moçambique, 1972
Júlio Cordas - Angola, 1969-70
Laudelino da Costa Silva - Angola, 1971
Leonel Cardoso - Angola, 1971-73
Luciano Rosas Quinta - Angola, 1971-73
Manuel Costa Marreiros - Angola, 1971-72
Manuel da Silva Pereira Bóia - Guiné, 1964-66
Manuel H. Mendes - Angola, 1973
Manuel Jesus T. Pereira - Angola, 1973-74
Manuel Jordão Revelos - Guiné, 1969
Manuel M. Azevedo Valente - Angola, 1973
Manuel Maria Oliveira Tavares - Moçambique, 1970-71
Manuel Maria Saraiva Dias - Timor, 1964
Manuel Marques da Silva - Moçambique, 1974-75
Manuel Nunes Dias Silva - Angola, 1971
Manuel Piteira - Angola, 1974
Manuel R. Silva - Angola, 1971
Manuel Serôdio - Angola, 1971-72
Manuel Silva Nunes Paula - Moçambique, 1964
Manuel Teixeira Cunha - Timor, 1974
Mário Costa Vieira - Moçambique, 1971-72
Mário Ferreira da Silva - Angola, 1972
Miguel Sottomayor - Angola, 1968
Perry da Câmara - Angola, 1969
Raul Mesquita - Angola, 1964-65
Salvador Silva Azevedo - Guiné, 1973
Silvério Fernandes Pinho - Angola, 1969
Virgílio Justiça Santos - Moçambique, 1972
Vítor Duarte - Angola, 1971-73
Vítor M. Martins - Angola, 1968-69
Vitorino Teixeira Cunha - Angola, 1968-70

**MEIOS UTILIZADOS NO TRANSPORTE
DAS FORÇAS MILITARES**



NAVIO ALFREDO DA SILVA

Tipo: Navio misto de 1 hélice			
Construtor: C.U.F. – Companhia União Fabril			
Local de construção: Estaleiro Naval da A. G. P. L. – Lisboa			
Lançamento à água: 1949		Abate: 1973	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 14 de Julho de 1950, com o número H 391			
Sinal de código: C S A K			
Comprimento fora-a-fora	Boca máxima	Calado à proa	Calado à popa
102,98 m	13,90 m	5,76 m	5,76 m
Arqueação bruta: 3.374,14 Toneladas		Arqueação líquida: 2.172,05 Toneladas	
Capacidade: 5.241 m ³		Porte bruto: 3.349 Toneladas	
Propulsão: Dois motores diesel, de 7 cilindros cada, construídos em 1949 por Polar Atlas Diesel, em Estocolmo – Suécia.			
Potência: 2.660 Cavalos	Velocid. máxima: 13,5 nós	Velocidade normal: 12,0 nós	
Passageiros Alojamentos para 20 em primeira classe e 68 em classe turística, no total de 88 passageiros.		Tripulantes: 45	
Armador: Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes – Lisboa (1950-1972) e Companhia Nacional de Navegação – Lisboa (1972-1973)			



NAVIO AMÉLIA DE MELO

Tipo: Navio de passageiros de uma hélice			
Construtor: Deutsche Werft A. G. (construção número 691)			
Local de construção: Hamburgo, 1955-56 .			
Lançamento à água: 1956		Abate: 1972	
Registo: Lisboa			
Sinal de código: C S B C			
Comprimento fora-a-fora 152,73 m	Boca máxima 138,34 m	Calado à proa 19,87 m	Calado à popa 11,03 m
Capacidade: 4 porões com capacidade para 8.470 m ³ de carga, incluindo 536 m ³ de carga frigorífica			
Propulsão: Duas turbinas a vapor AEG, construídas em Berlim Ocidental, por Allgemeine Electric Gesellschaft, 2 caldeiras.			
Potência: 11.500 shp a 119 rpm	Velocidade máxima: 19 nós	Velocidade normal: 18 nós	
Passageiros 24 em primeira classe (8 primeira especial, 16 primeira simples); 299 em turística e 56 em turística especial; 43 em turística A, 80 turística B e 120 em turística C, totalizando 323 passageiros.	Tripulantes: 150		
Armador: ???			



NAVIO ANA MAFALDA

Tipo: Navio misto de uma hélice			
Construtor: C.U.F. – Companhia União Fabril			
Local de construção: Estaleiro Naval da A. G. P. L. – Lisboa			
Lançamento à água: 1951		Abate: 1975	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 21 de Maio de 1951, com o número H 397			
Sinal de código: C S L Y			
Comprimento fora-a-fora	Boca máxima	Calado à proa	Calado à popa
103,07 m	13,9 m	5,7 m	5,76 m
Arqueação bruta: 3.317,78 Toneladas		Arqueação líquida: 1.882,56 Toneladas	
Capacidade: 5.595 m3		Porte bruto: 3.575 Toneladas	
Propulsão: Dois motores diesel, de 7 cilindros cada, construídos em 1949 por Aktiebolaget Atlas Diesel, em Estocolmo – Suécia			
Potência: 2.660 Cavalos	Velocidade máxima: 13,5 nós	Velocidade normal: 12 nós	
Passageiros Alojamentos para 16 em primeira classe, 24 em segunda e 12 em terceira classe, no total de 52 passageiros		Tripulantes: 47	
Armador: Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes – Lisboa (1951-1972) e Companhia Nacional de Navegação – Lisboa (1972-1975).			



NAVIO ANGOLA

Tipo: Navio misto de duas hélices			
Construtor: R. & W. Hawthorn, Leslie & Co. Ld ^a			
Local de construção: Newcastle-on-Tyne – Inglaterra			
Lançamento à água: 1948		Abate: 1974	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 10 de Janeiro de 1949, com o número H 370			
Sinal de código: C S C R			
Comprimento fora-a-fora 167,11 m	Boca máxima 20,50 m	Calado à proa 8,21 m	Calado à popa 8,21 m
Arqueação bruta: 12.974,66 Toneladas		Arqueação líquida: 7.703,48 Toneladas	
Capacidade: 12.440 m ³		Porte bruto: 9.703 Toneladas	
Propulsão: Dois motores diesel, de 6 cilindros cada, modelo Doxford, construídos em 1948 por R. & W. Hawthorn, Leslie & C ^o Ld ^a em Newcastle-on-Tyne.			
Potência: 13.000 Cavalos	Velocidade máxima: 18 nós	Velocidade normal: 17 nós	
Passageiros Alojamentos para 20 em classe de luxo, 69 em primeira classe, 141 em segunda, 98 em terceira e 413 em terceira suplementar, num total de 741 passageiros.			Tripulantes: 212
Armador: Companhia Nacional de Navegação – Lisboa			



NAVIO ANGRA DO HEROÍSMO

Tipo: Navio de passageiros de uma hélice.			
Construtor: Deutsche Werft A. G. (construção número 690)			
Local de construção: Hamburgo - 1954-55			
Lançamento à água: 1955		Abate: 1974	
Registo: Lisboa			
Sinal de código: C S B P			
Comprimento fora-a-fora 152,71 m	Boca máxima 19,87 m	Calado à proa 11,00 m	Calado à popa m
Capacidade de carga: 4 porões com capacidade para 9.019 m ³ de carga, incluindo 536 m ³ de carga frigorífica			
Propulsão: Grupo de turbinas a vapor AEG, construídas em Berlim Ocidental, por Allgemeine Electric Gesellschaft, 2 caldeiras.			
Potência: 11.500 shp a 119 rpm.	Velocidade máxima: 19 nós	Velocidade normal: 18 nós	
Passageiros Alojamentos para 80 em primeira classe, 43 em turística A, 80 turística B e 120 em turística C, no total de 323 passageiros		Tripulantes: 139	
Armador: ???			



NAVIO CARVALHO ARAÚJO

Tipo: Navio misto de duas hélices			
Construtor: Cantiere Navale Trestino			
Local de construção: Monfalcone – Itália			
Lançamento à água: 1929		Abate: 1973	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 21 de Abril de 1930, com o número 420 F			
Sinal de código: C S B U			
Comprimento fora-a-fora 112,82 m	Boca máxima 15,30 m	Calado à proa 6,69 m	Calado à popa 6,99 m
Arqueação bruta: 4.559,55 Toneladas		Arqueação líquida: 2.694,45 Toneladas	
Capacidade: 4.292 m ³		Porte bruto: 4.724 Toneladas	
Propulsão: Duas máquinas de tríplice expansão, de 3 cilindros cada, construídas em 1929 por John G. Kincaid & C ^a Ld ^a em Greenock – Escócia. Quatro caldeiras, com 3 fornalhas cada, para a pressão de 14,7 K/cm ² .			
Potência: 4.430 Cavalos	Velocidade máxima: 14 nós	Velocidade normal: 12 nós	
Passageiros Alojamentos para 10 em classe de luxo, 68 em primeira classe, 78 em segunda, 98 em terceira e 100 em cobertas, num total de 354 passageiros.		Tripulantes: 98	
Armador: Empresa Insulana de Navegação – Lisboa			



NAVIO IMPÉRIO

Tipo: misto de duas hélices			
Construtor: John Brown & C ^a Ld ^a			
Local de construção: Clydebank – Glasgow – Escócia			
Lançamento à água: 1948		Abate: 1974	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 16 de Junho de 1948, com o número H 362			
Sinal de código: C S J E			
Comprimento fora-a-fora 161,87 m	Boca máxima 20,83 m	Calado à proa 8,54 m	Calado à popa 8,54 m
Arqueação bruta: 13.185,79 Toneladas		Arqueação líquida: 7.758,63 Toneladas	
Capacidade: 11.230 m ³		Porte bruto: 10.734 Toneladas	
Propulsão: Dois grupos de turbinas, construídos em 1948 por John Brown & C ^a Ld ^a Duas caldeiras para 30 K/cm ² de pressão.			
Potência: 13.200 Cavalos	Velocidade máxima: 19 nós	Velocidade normal: 17 nós	
Passageiros Alojamentos para 18 em classe de luxo, 101 em primeira classe, 156 em segunda, 118 em terceira e 406 em terceira suplementar, num total de 799 passageiros.		Tripulantes: 164	
Armador: Companhia Colonial de Navegação – Lisboa			



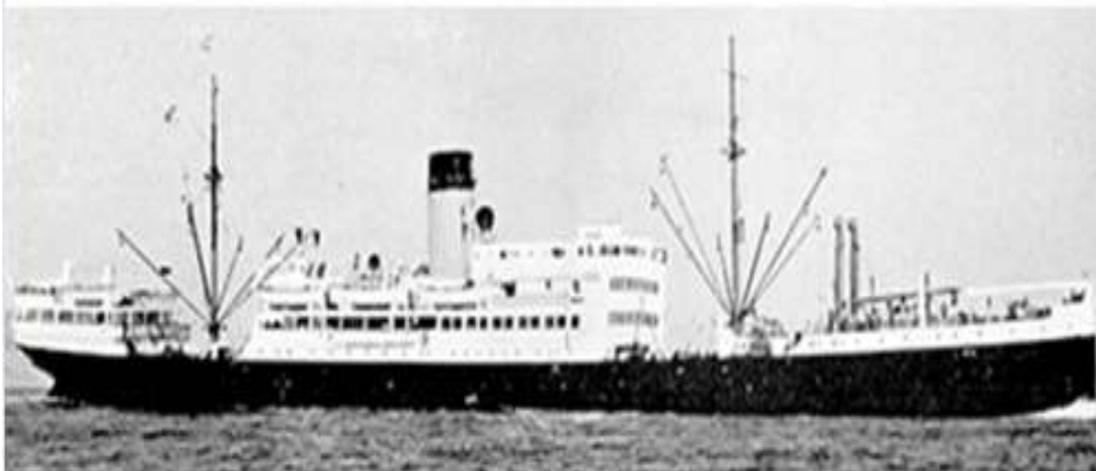
NAVIO ÍNDIA

Tipo: Navio misto de duas hélices			
Construtor: Bartram & Sons, Ld ^a			
Local de construção: Sunderland – Inglaterra.			
Lançamento à água: 1950		Abate: 1971	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 28 de Março de 1951, com o número H 396			
Sinal de código: C S K K			
Comprimento fora-a-fora 131,78 m	Boca máxima 17,98 m	Calado à proa 7,80 m	Calado à popa 7,80 m
Arqueação bruta: 7.631,11 Toneladas		Arqueação líquida: 4.133,19 Toneladas	
Capacidade: 9.254 m ³		Porte bruto: 6.761 Toneladas	
Propulsão: Dois motores diesel, de 4 cilindros cada, construídos em 1950 por Richardsons, Westgarth & C ^o Ld ^a em West Hartlepool – Inglaterra.			
Potência: 5.750 Cavalos	Velocidade máxima: 15 nós	Velocidade normal: 14,5 nós	
Passageiros Alojamentos para 4 em classe de luxo, 60 em primeira classe, 25 em terceira e 298 em terceira suplementar, no total de 387 passageiros.		Tripulantes: 120	
Armador: Companhia Nacional de Navegação – Lisboa			



NAVIO INFANTE D. HENRIQUE

Tipo: Navio de passageiros de duas hélices			
Construtor: Société Anonyme Cockerill-Ougr�e			
Local de constru�o: Hoboken – Bélgica			
Lançamento � �gua: 1961		Abate: 1977 (Serviço est�tico em Sines 1977-86). Recuperado pelo armador grego George Potamianos, voltou ao serviço em 1988 com o nome de Vasco da Gama. Em 2000 mudou de nome.	
Registo:			
Sinal de código:			
Comprimento fora-a-fora	Boca máxima	Calado � proa	Calado � popa
195,6 m	24,6 m	14,3 m	8,2 m
Arquea�o bruta: 23.306 Toneladas		Arquea�o líquida: ??? Toneladas	
Capacidade: 10.504 m3 de carga geral e frigorifica em 4 porões			
Propulsão: Dois grupos de turbinas a vapor Westinghouse; 3 caldeiras. Para produ�o de energia: 3 tubo geradores e 1 gerador Diesel.			
Potência: 22.000 SHP	Velocidade máxima: 21 nós	Velocidade normal:	
Passageiros Alojamentos para 156 em primeira classe, 384 em turstica A, 478 em turstica B no total de 1.018 passageiros.		Tripulantes: 318	
Armador: Companhia Colonial de Navega�o – Lisboa			



NAVIO LIMA

Tipo: Navio misto de uma hélice			
Construtor: Furness, Withy & C ^a Ld ^a			
Local de construção: West Hartlepool – Inglaterra			
Lançamento à água: 1907		Abate: 1969	
Registro: Capitania do porto de Lisboa, em 28 de Maio de 1923, com o número 405 E			
Sinal de código: C S A Z			
Comprimento fora-a-fora 111,55 m	Boca máxima 13,74 m	Calado à proa 7,45 m	Calado à popa 7,45 m
Arqueação bruta: 4.055,93 Toneladas		Arqueação líquida: 2.469,56 Toneladas	
Capacidade: 3.635 m ³		Porte bruto: 4.411 Toneladas	
Propulsão: Uma máquina de tríplice expansão, com 3 cilindros, construída em 1907 por Richardson, Westgarth & Co.,Ld., em Hartlepool – Inglaterra. Três caldeiras, com 3 fornalhas cada, para a pressão de 14,0 K/cm ² .			
Potência: 2.700 Cavalos	Velocidade máxima: 12,5 nós	Velocidade normal: 12 nós	
Passageiros Alojamentos para 6 em classe de luxo, 64 em primeira classe, 64 em segunda e 83 em terceira, no total de 217 passageiros.		Tripulantes: 86	
Armador: Empresa Insulana de Navegação – Lisboa			



NAVIO MOÇAMBIQUE

Tipo: Navio misto de duas hélices			
Construtor: Swan, Hunter & Wigham Richardson Ld ^a			
Local de construção: Newcastle-on-Tyne – Inglaterra.			
Lançamento à água: 1949		Abate: 1972	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 11 de Novembro de 1949, com o número H 387			
Sinal de código: C S E I			
Comprimento fora-a-fora 167,05 m	Boca máxima 20,50 m	Calado à proa 8,21 m	Calado à popa 8,21 m
Arqueação bruta: 12.976,37 Toneladas		Arqueação líquida: 7.627,54 Toneladas	
Capacidade: 12.315 m3		Porte bruto: 9.574 Toneladas	
Propulsão: Dois motores diesel, de 6 cilindros cada, modelo Doxford, construídos em 1948 por Swan, Hunter & Wigham Richardson Ld ^a em Newcastle-on-Tyne.			
Potência: 13.000 Cavalos	Velocidade máxima: 18 nós	Velocidade normal: 17 nós	
Passageiros Alojamentos para 24 em classe de luxo, 69 em primeira classe, 141 em segunda, 102 em terceira e 413 em terceira suplementar, no total de 749 passageiros.		Tripulantes: 213	
Armador: Companhia Nacional de Navegação – Lisboa			



NAVIO NIASSA

Tipo: Navio misto de uma hélice			
Construtor: Sociéte Anonyme Cockerill-Ougrée			
Local de construção: Hoboken – Bélgica			
Lançamento à água: 1955		Abate: 1979	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 31 de Agosto de 1955, com o número H 435.			
Sinal de código: C S A W			
Comprimento fora-a-fora 151,27 m	Boca máxima 19,44 m	Calado à proa 8,37 m	Calado à popa 8,37 m
Arqueação bruta: ?10.742,32 Toneladas		Arqueação líquida: 6.256,62 Toneladas	
Capacidade: 13.249 m ³		Porte bruto: 9.706 Toneladas	
Propulsão: Um motor diesel, de 6 cilindros, modelo Doxford de êmbolos opostos, construído em 1955 pelo Stabilimento Meccanico Ansaldo S. A. em Sampierdarena, Génova.			
Potência: 6.800	Velocid. máxima: 18,4 nós	Velocidade normal: 16,2 nós	
Passageiros Alojamentos para 22 em primeira classe, 300 em classe turística, num total de 322 passageiros.		Tripulantes: 132	
Armador: Companhia Nacional de Navegação – Lisboa			



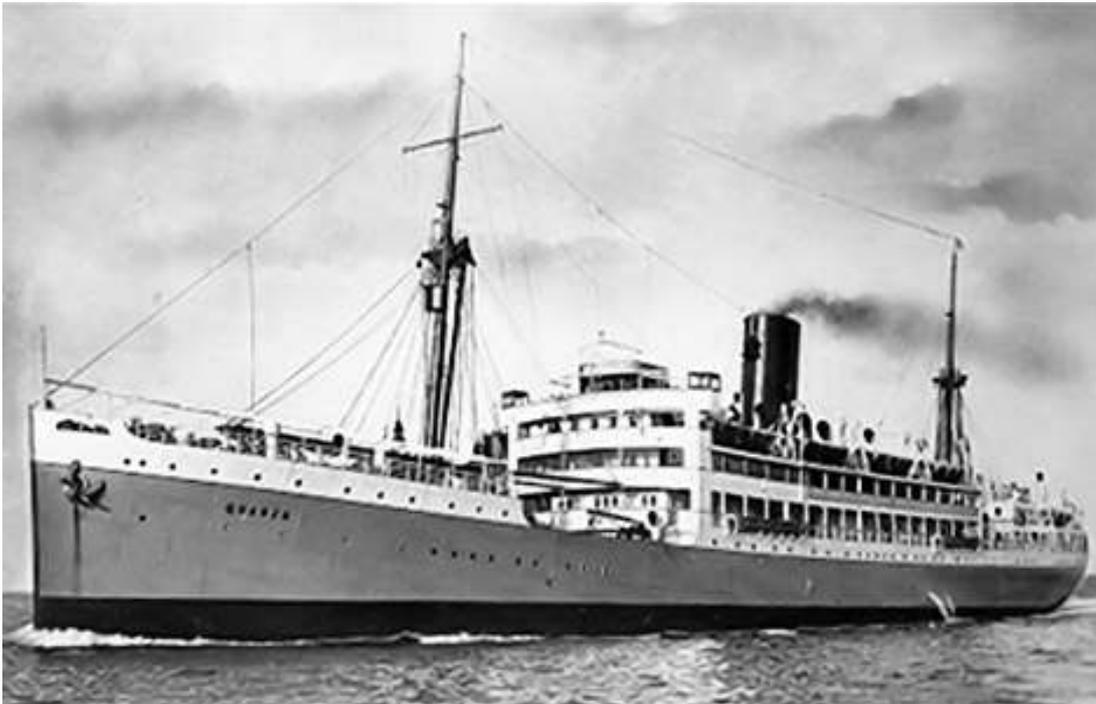
NAVIO PÁTRIA

Tipo: Vapor misto (passageiros/carga) com duas hélices.			
Construtor: John Brown & C ^a Ld ^a			
Local de construção: Clydebank - Glasgow - Escócia			
Lançamento à água: 1947		Abate: 1973	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 20 de Janeiro de 1948, com o número G 495			
Sinal de código: C S L X			
Comprimento fora-a-fora 161,85 m	Boca máxima 20,83 m	Calado à proa 8,56 m	Calado à popa 8,56 m
Arqueação bruta: 13.196,48 Toneladas		Arqueação líquida: 7.805,33 Toneladas	
Capacidade: 11.230 m ³		Porte bruto: 10.743 Toneladas	
Propulsão: Dois grupos de turbinas, construídos em 1947 por John Brown & Ca. Ld ^a			
Potência: 13.200 Cavalos	Velocid. máxima: 18,5 nós	Velocidade normal: 16,5 nós	
Passageiros Alojamentos para 18 em classe de luxo; 96 em primeira classe; 160 em segunda, 118 em terceira e 406 em terceira suplementar, num total de 798 passageiros.		Tripulantes: 167	
Armador: Companhia Colonial de Navegação – Lisboa			



NAVIO PRÍNCIPE PERFEITO

Tipo: Navio de passageiros a turbinas com duas hélices			
Construtor: Estaleiro Neptune por Swan Hunter & Higham Richardson, Ld ^a			
Local de construção: Newcastle-upon-Tyne - Inglaterra			
Lançamento à água: 1961		Abate: 1976	
Registo: Número oficial H 476			
Sinal de código: CSBL			
Comprimento fora-a-fora 190,43 m	Boca máxima 23,96 m	Calado à proa 13,57 m	Calado à popa 7,77 m
Arqueação bruta: 19.393 Toneladas		Arqueação líquida: 10.618 Toneladas	
Capacidade: 10.472 m ³		Porte bruto: 8.630 Toneladas	
Propulsão: 2 grupos de turbinas a vapor Pametrada, com 21 000 shp a 120 rpm			
Potência: Cavalos	Velocid. máxima: nós	Velocidade normal: 21 nós	
Passageiros Alojamentos para 1.000 passageiros		Tripulantes: 319	
Armador: Companhia Nacional de Navegação – Lisboa			



NAVIO QUANZA

Tipo: Navio misto de duas hélices			
Construtor: Blohm & Voss			
Local de construção: Hamburgo – Alemanha			
Lançamento à água: 1929		Abate: 1968	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 18 de Outubro de 1929, com o número 415 F			
Sinal de código: C S B Z			
Comprimento fora-a-fora 133,53 m	Boca máxima 16,05 m	Calado à proa 7,57 m	Calado à popa 7,57 m
Arqueação bruta: 6.472,90 Toneladas		Arqueação líquida: 3.916,83 Toneladas	
Capacidade: 6.228 m3		Porte bruto: 6.230 Toneladas	
Propulsão: Duas máquinas de tríplice expansão, de 3 cilindros cada, construídas em 1929 por Blohm & Voss em Hamburgo – Alemanha. Três caldeiras, com 6 fornalhas cada, construídas em 1951 por Barclay & Curle, Lda, em Glasgow, Escócia. Pressão de regime 15 K/cm ² .			
Potência: 4.500 cavalos	Velocidade máxima: 14 nós	Velocidade normal: 13 nós	
Passageiros Alojamentos para 108 em primeira classe, 120 em segunda, 90 em terceira e 214 em terceira suplementar, no total de 532 passageiros.		Tripulantes: 149	
Armador: Companhia Nacional de Navegação – Lisboa			



NAVIO RITA MARIA

Tipo: Navio misto de uma hélice			
Construtor: C.U.F. – Companhia União Fabril			
Local de construção: Estaleiro Naval da A. G. P. L. – Lisboa			
Lançamento à água: 1952		Abate: 1978	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 11 de Setembro de 1953, com o número H 420			
Sinal de código: C S L Z			
Comprimento fora-a-fora 103,32 m	Boca máxima 13,86 m	Calado à proa 5,67 m	Calado à popa 5,93 m
Arqueação bruta: 3.403,65 Toneladas		Arqueação líquida: 2.467,00 Toneladas	
Capacidade: 5.628 m3		Porte bruto: 3.458 Toneladas	
Propulsão: Dois motores diesel, de 7 cilindros cada, construídos em 1949 por Aktiebolaget Atlas Diesel em Estocolmo – Suécia.			
Potência: 2.660 Cavalos	Velocid. máxima: 13,5 nós	Velocidade normal: 12? nós	
Passageiros Alojamentos para 20 em primeira classe, 34 em segunda classe e 16 em terceira classe, no total de 70 passageiros.		Tripulantes: 54	
Armador: Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes – Lisboa (1953-1972) e Companhia Nacional de Navegação – Lisboa (1972-1978)			



NAVIO TIMOR

Tipo: Navio misto de duas hélices			
Construtor: Bartram & Sons, Ld ^a			
Local de construção: Sunderland – Inglaterra			
Lançamento à água: 1950		Abate: 1974	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 13 de Julho de 1950, com o número H 399			
Sinal de código: C S K N			
Comprimento fora-a-fora 131,42 m	Boca máxima 17,98 m	Calado à proa 7,80 m	Calado à popa 7,80 m
Arqueação bruta: 7.655,95 Toneladas		Arqueação líquida: 4.223,83 Toneladas	
Capacidade: 9.254 m3		Porte bruto: 6.761 Toneladas	
Propulsão: Dois motores diesel, de 4 cilindros cada, construídos em 1950 por Richardsons, Westgarth & Co. Ld. Em West Hartlepool – Inglaterra			
Potência: 5.750 Cavalos	Velocid. máxima: 15 nós	Velocidade normal: 14,5 nós	
Passageiros Alojamentos para 4 em classe de luxo, 60 em primeira classe, 25 em terceira e 298 em terceira suplementar, no total de 387 passageiros.		Tripulantes: 120	
Armador: Companhia Nacional de Navegação – Lisboa			



NAVIO UÍJE

Tipo: Navio misto de uma hélice			
Construtor: Société Anonyme John Cockerill			
Local de constru�o: Hoboken – Bélgica			
Lançamento � �gua: 1954		Abate: 1978	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 30 de Julho de 1954, com o número H4			
Sinal de código: C S A N			
Comprimento fora-a-fora	Boca máxima	Calado � proa	Calado � popa
145,50 m	19,15 m	8,02 m	8,02 m
Arquea�o bruta: 10.000,86 Toneladas		Arquea�o líquida: 6.830,11 Toneladas	
Capacidade: 8.586 m3		Porte bruto: 8.226 Toneladas	
Propulsão: Um motor diesel, de 8 cilindros, construído em 1953 pela Société Anonyme John Cockerill, em Seraing, Bélgica.			
Potência: 6.850 Cavalos	Velocid. máxima: 17,5 nós	Velocidade normal: 16 nós	
Passageiros Alojamentos para 4 em classe de luxo, 74 em primeira classe, 493 em classe turística, no total de 571 passageiros.		Tripulantes: 139	
Armador: Companhia Colonial de Navega�o – Lisboa			



NAVIO VERA CRUZ

Tipo: Navio de passageiros de duas hélices			
Construtor: Société Anonyme John Cockerill			
Local de constru�o: Hoboken – Bélgica			
Lançamento � �gua: 1951		Abate: 1973	
Registo: Capitania do porto de Lisboa, em 18 de Março de 1952, com o número H 409			
Sinal de código: C S A J			
Comprimento fora-a-fora 185,80 m	Boca máxima 23,09 m	Calado � proa 8,44 m	Calado � popa 8,44 m
Arquea�o bruta: 21.765,27 Toneladas		Arquea�o líquida: 12.603,48 Toneladas	
Capacidade: 5.495 m3		Porte bruto: 7.832 Toneladas	
Propulsão: Dois grupos de turbinas, construídos em 1952 pela Société Anonyme John Cockeryll, em Seraing, Bélgica. Seis caldeiras, para 32 K/cm2 de pressão.			
Potência: 25.500 cavalos	Velocid. máxima: 22 nós	Velocidade normal: 20 nós	
Passageiros Alojamentos para 8 em classe de luxo, 190 em primeira classe, 200 em segunda classe, e 844 em terceira, no total de 1242 passageiros.		Tripulantes: 300	
Armador: Companhia Colonial de Navega�o – Lisboa			



AVIÃO BOEING 707-300

Ficha técnica	
Comprimento: 46.61 M Envergadura: 44.42 M — Altura: 12.93	4 motores Pratt & Whitney PW-JT3P Potência total: 1000 Kgf
Peso e capacidade	Velocidade e Autonomia
Peso vazio: 66406 Kg Peso máximo/descolagem: 151315 Kg Numero de suportes p/ armas: 0 Capacidade de carga: 40324 Kg Tripulação e passageiros: 2+2+189	Velocidade Máxima: 1050 Km/h Máxima (nível do mar): Não disponível De cruzeiro: 977 Km/h Autonomia standard /carregado: 8500 Km Autonomia máxima / leve 9265 Km.

Nos começos da década de 1970, o estado português equipou a Força Aérea com dois aparelhos Boeing 707, modelo 300, para transporte das forças militares entre o continente e as então designadas províncias ultramarinas.

Com os números respectivos 8801 e 8802, o transporte passou a realizar-se a partir de 1971 e manteve-se até aos finais do conflito.

No espaço de cerca de oito horas de viagem entre Portugal e Angola, em apenas quatro vezes, era transportado um batalhão completo, cons-

tituído por três Companhias de Caçadores e uma Companhia de Comandos e Serviços, num total de mais de 400 militares.

Com o final do conflito após o 25 de Abril de 1974, os aparelhos deixaram de ter interesse para a Força Aérea. Foram cedidos à TAP e, posteriormente, vendidos à Força Aérea Italiana, devido às suas características serem diferentes dos restantes aparelhos utilizados pela transportadora nacional.

Cacienses por Terras de Além-mar

