

# GUINÉ

Jorge Alves Araújo, ex-Furriel Mil. Op. Esp./RANGER, CART 3494  
(Xime-Mansambo, 1972/1974)

## O RIO GEBA E O MACARÉU - O NAUFRÁGIO NO DIA 10.AGO.1972 -



### I – O NAUFRÁGIO NO RIO GEBA – 10.AGO.1972

No intervalo das duas emboscadas sofridas pela **CART 3494** na Ponta Coli, local situado na estrada entre o Xime e Bambadinca, e já objecto de narração anterior (Postes: 148 e 152), focalizamo-nos hoje em mais um acontecimento que marcou a vida colectiva dos seus membros, em particular daqueles que directamente nele estiveram envolvidos, e que ficou conhecido, na história da Companhia e do Batalhão, como o «**Naufração no Rio Geba**».

E este episódio verificou-se exactamente a meio dos dois acontecimentos anteriormente assinalados, contabilizando-se um período de cento e onze dias entre cada um deles, o que é uma coincidência interessante.

Durante alguns minutos vivemos entre a água e o céu, entre a terra e o inferno, entre a vida e a morte, sendo que esta última expressão/conceito viria a aplicar-se, lamentavelmente, a três dos catorze militares que naquela 5ª feira, dia 10 de Agosto de 1972, faz hoje quarenta anos, tinham por missão fazer a travessia entre as margens esquerda e direita do Rio Geba, por esta ordem, com o objectivo

operacional de sinalizar eventuais vestígios deixados no terreno pelo IN, vulgo reconhecimento à zona circunvolvente ao Destacamento de Mato Cão.

Curiosamente, nessa mesma data, foi testemunhado o movimento de um meteoro, que se tornou conhecido como «**A Grande Bola de Fogo Diurna de 1972**», sobre as Montanhas Rochosas do Sudoeste dos EUA em direcção ao Canadá e que, caso tivesse explodido (dizem os cientistas) seria semelhante à explosão de Hiroshima (Bomba Atómica Little Boy), ocorrida em 03.Ago.1945, ou seja vinte e sete anos antes, e que acabaria por estar ligada ao término da II Guerra Mundial concretizado oficialmente após a assinatura do armistício verificada em 02.Set.1945, na Baía de Tóquio.

Entretanto, a travessia do Rio Geba, a iniciar-se no Cais do Xime, seria feita com recurso a um bote de fibra de vidro conhecido por «**Sintex**», com motor fora de bordo de 50 cavalos, sendo sugerida, como elemento de segurança, que a sua lotação não deveria ultrapassar a dezena de indivíduos, incluindo o barqueiro.

Para se ter a noção deste tipo de embarcação, uma vez que não existem imagens reais da ocorrência, seleccionámos a foto ao lado, publicada pelo Correio da Manhã em 27.Jun.2010, na rubrica “A Minha Guerra”, e que serviu para enquadrar a História de Guerra contada pelo nosso amigo e camarada ex-alferes Joaquim Mexia Alves naquele órgão de comunicação social.



Porém, tudo leva a crer que estamos perante o mesmo bote que foi utilizado naquele dia 10 de Agosto, uma vez que o ex-alferes Mexia Alves, ao ser nomeado CMDT do Pel. Caç. Nat. 52 algum tempo depois, viria a ser colocado no Destacamento de Mato Cão, ficando este sob a jurisdição do BART 3873, e, portanto, dependente do seu apoio logístico.

Com efeito, e porque ainda hoje subsistem algumas dúvidas sobre como tudo aconteceu, nomeadamente causas e efeitos das decisões tomadas pela linha de comando, este texto corresponde tão só e apenas ao que ainda guardamos em memória deste tema (e ainda bem que o ser humano tem memória), uma vez que também neste caso estivemos envolvidos até ao tutano.

Procuramos, através da informação retida e das muitas imagens ainda bem presentes, caracterizar cada elemento do todo fenomenal, com o objectivo de

acrescentar algo mais ao que já foi tornado público em outras ocasiões, em particular no Blogue da CART 3494 (vidé: poste 17 (10.fev.2009); poste 29 (22.mar.2009) e poste 44 (12.nov.2009).

Tal como nos depoimentos anteriores, o método utilizado assenta numa estrutura organizada cronologicamente a partir de cada um dos diferentes momentos: o antes, o durante e o depois dos factos.

## **II – O DIA 09 DE AGOSTO DE 1972**

Tendo por cenário as ocorrências contabilizadas durante a primeira emboscada sofrida pela CART 3494, através do seu 4.º GComb, no dia 22.Abr.1972, levando-o a ficar inoperacional por algum tempo, como consequência dos diferentes graus de enfermidade e de inferioridade física de parte significativa dos seus elementos, foi decidido superiormente que transitaríamos de imediato para o 1.º pelotão, em virtude deste GComb estar desfalcado de quadros de comando.

Esta transferência, que no início tinha carácter provisório acabaria por ser definitiva, pelo que nos mantivemos neste pelotão até ao final da comissão de serviço no CTIG, justificada, em certa medida, pela transferência do seu oficial adstrito (ex-alferes Carneiro) para uma C. Caç, e que, por motivos que desconhecemos, não viria a ser rendido.

Assim, em conformidade com o plano das acções/missões atribuídas a cada pelotão, o dia 09 de Agosto de 1972 foi passado no cumprimento das diferentes tarefas logísticas internas como sejam a limpeza, recolha e abastecimento de água pelos diferentes abrigos e outros serviços de manutenção ao aquartelamento, sob a orientação operacional dos três furriéis do grupo: Godinho, Ferreira e eu próprio.

Concluídas as diferentes missões, o restante tempo que faltava para encerrar o dia foi utilizado no jantar, na messe, e depois recolhemos ao nosso «T0», procurando recuperar energias para o dia seguinte, já que a missão atribuída na escala era de «**intervenção**», desconhecendo-se, naquele momento, o que estava previsto ou pensado para esse efeito.

Já na posição horizontal, recebendo o ar fresco da ventoinha suspensa na estrutura da cabeceira da cama, eis que entra no quarto o ex-furriel Ferreira, com ar de

poucos amigos, contando que tinha sido chamado ao Gabinete do CMTD da Companhia, ex-Cap. António José Pereira da Costa, líder da CART 3494 desde 22.Jun.1972, recebendo instruções para preparar a sua secção (Bazuca) reforçada com mais alguns elementos do pelotão, com o objectivo de no dia seguinte, de manhã, participar num patrulhamento a efectuar na margem direita do Rio Geba, estando prevista a inclusão, na acção, do Major de Operações do BART 3873, ex-Major de Art. Henrique Jales Moreira.

Perante os sinais de ansiedade transmitidos em cada frase emitida e o nervosismo sentido em cada movimento corporal, logo o questionámos – eu e o Godinho – o que se passa contigo?

A resposta não foi imediata. Mas, depois de alguma insistência, afirmou sentir-se um pouco em baixa de forma. Perguntei-lhe se queria que eu fosse no seu lugar. A sua resposta foi afirmativa, deixando cair, então, um grande fardo que tinha sobre os seus ombros.

Seria que estava a adivinhar ou a persentir algo negativo?

Questionado se já tinha dado instruções aos seleccionados para a missão, a sua resposta foi positiva.



Passado algum tempo chega a informação de que o bazuqueiro, ex-soldado Ricardo Teixeira (imagem ao lado), tinha ficado ferido durante o serviço de limpeza, em consequência de ter espetado um prego no pé, ao tentar compactar o lixo que se encontrava na viatura, deixando-o,

assim, incapacitado para a tarefa agendada para o dia seguinte.

### **III – O DIA 10 DE AGOSTO DE 1972 – o naufrágio no Rio Geba**

As actividades militares do dia em referência foram iniciadas com a concentração vs organização dos militares destacados para a acção identificada no dia anterior, grupo constituído por nove praças devidamente equipados para a missão, por mim próprio, a quem tinha sido entregue um rádio de transmissões AVP1, a que se juntou, no Cais do Xime, o CMTD da Companhia, ex-Cap. Pereira da Costa, o ex-Alferes

Guimarães, em situação de Estágio Operacional e o ex-Major de Operações Henrique Jales Moreira, totalizando treze elementos.

A este número faltava adicionar, ainda, o barqueiro do **Sintex**, perfazendo então um universo de catorze militares a transportar no bote que, como referido no ponto I, era aconselhada uma lotação máxima de dez indivíduos.

Parecendo estarem reunidas todas as condições operacionais para o sucesso da missão, embarcámos para o bote «**Sintex**», distribuindo-se a totalidade dos elementos de modo equitativo, dando-se então início à navegação por volta das 09:00 horas.

Depois de percorridas algumas dezenas de metros, verificou-se que o plano de água não permitia o avanço da embarcação, uma vez que a hélice do motor batia no fundo do rio, pois



estávamos ainda na situação de baixa-mar, pelo que era necessário aguardar pela passagem do «**macaréu**». Por isso regressámos ao local da partida, dando por concluída a primeira tentativa da travessia do Geba.

Uma vez que o Aquartelamento distava do cais entre 250/300 metros, e a nossa presença não era necessária naquele contexto, decidimos ali regressar. Quando estávamos já no seu interior, muito perto da parada, depois de ultrapassada a porta de armas original, cujo modelo ou patente julgamos não ter sido registada, ouvimos um sinal sonoro no nosso rádio AVP1, que atendemos. O conteúdo da informação recebida dava conta da passagem do «**macaréu**», pelo que se solicitava a presença de todos os militares no cais, para dar-se início a nova viagem.

Contudo, foi com algum espanto e muita perplexidade que recebemos a notícia da passagem do «**macaréu**», na medida em que conhecíamos mais ou menos bem a sua evolução no processo de enchimento da maré, devido à situação de proximidade com o rio, facto que suscitou em nós, desde o início, uma natural curiosidade pela observação deste fenómeno da natureza.

E o que é o fenómeno «**macaréu**»?

A hidrografia explica que o «**macaréu**» é o choque das águas de um rio caudaloso com as ondas durante o início da maré enchente.

Este fenómeno das marés, que dá origem à elevação do nível das águas oceânicas, faz com as mesmas invadam a foz dos rios, podendo formar ondas até dezenas de metros de largura, com três a cinco metros de altura, atingindo uma velocidade entre trinta e cinquenta quilómetros por hora. Esta poderosa massa de água que se transforma em onda pode durar entre quinze minutos e uma hora.

Para além do Rio Geba, este fenómeno é observado em vários pontos dos cinco continentes, nomeadamente no Brasil, na foz do rio Amazonas e afluentes do litoral paraense e amapaense, como sejam os rios Araguari, Maicaré, Guamá, Capim e Moju, e na foz do rio Mearim, no Maranhão.

Nessa região amazónica, esse fenómeno é designado por «**pororoca**», «**mupororoca**» ou «**macaréu**». Porém, outras designações são atribuídas ao mesmo fenómeno, com diferentes escalas, observado em diferentes rios do mundo, de que é exemplo o caso de Inglaterra, na foz dos rios Severn, Tamisa e Trent, conhecido por «**bore**».

Eis algumas imagens de cada um dos diferentes fenómenos.



Macaréu subindo o rio Amazonas, Brasil



Macaréu subindo o rio Severn, Inglaterra



Macaréu subindo o rio de Hangzhou, na China, denominado em chinês como trovão.

Na França, o exemplo observado na foz dos rios Gironda, Charante e Sena é conhecido por «**mascaret**» ou «**barre**».

De regresso ao cais, as dúvidas suscitadas inicialmente quanto à oportunidade de dar-se início à travessia não se dissiparam, antes pelo contrário, elas ampliaram-se em função da qualidade de agitação da água do rio. Esta nossa avaliação era coincidente com a do Cabo Silva (um militar da marinha, que durante mais de duas décadas, viveu as experiências das diferentes marés por onde andou, por ter estado ligado às actividades dos submarinos) e que naquela ocasião se encontrava no cais, dirigindo os trabalhos de carregamento de madeiras para a embarcação civil «CP10».

Esta conclusão resultou do facto de ter escutado a parte final da conversa havida entre aquele militar e o Major de Operações, em que o primeiro tentou convencer o segundo a não se fazer à água naquele momento, aconselhando-o a aguardar mais algum tempo de modo a diminuir o risco de um eventual acidente, mas sem sucesso.

À ordem de avançar porque se fazia tarde, eis a mensagem que circulou, entrámos pela segunda vez no bote «**Sintex**», mantendo-se a distribuição anterior.



A partida aconteceu no local indicado na foto ao lado (Cais do Xime), agora em ruínas.

O sentido da navegação corresponde igualmente à da imagem apresentada, sendo a margem esquerda aquela que se encontra à direita e a margem direita

a que se encontra à esquerda.

Demos, então, início à segunda tentativa da travessia do Rio Geba.

Com a navegação a cargo do barqueiro, com o motor em funcionamento e com as águas muito agitadas, certamente que cada um de nós se interrogou quanto ao sucesso da «aventura» em que tínhamos embarcado e que não tinha hipóteses de retrocesso.

Logo nas primeiras dezenas de metros, os “palpites” começaram-se a escutar, na medida em que a embarcação não podia tomar o rumo certo. Uma ordem foi

escutada: “desligue-se o motor”, o que foi acatado pelo barqueiro. Mas, mesmo assim, dava a sensação de que o bote continuava com o motor ligado, tal era a velocidade com que o mesmo deslizava naquelas águas revoltas.

O pânico subia à medida que a embarcação se aproximava da cabeça do «**macaréu**», cada vez com mais agitação e remoinhos à mistura. Naquele momento, um novo conceito surgiu no léxico dos militares, particularmente nas praças, que traduzia o sentimento que estavam a viver, ou seja “eu não sei nadar”, no princípio entredentes e depois mais audíveis e expressivos.

O cenário começava, então, a ficar cinzento, diria mesmo muito cinzento no sentido da cor negra, independentemente de estar um dia óptimo, cheio de sol e com a temperatura ambiente a aumentar.

A pergunta filosófica que, certamente, cada um formulou para si, era a de saber como poderíamos sair daquele imbróglio, sãos e salvos?

Entretanto, uma nova ordem foi dada, visando criar algumas réstias de esperança quanto à possibilidade de sobrevivência colectiva, apontando para uma “navegação o mais perto possível da margem esquerda”, ou seja, a mesma donde partíramos.

Quando nos encontrávamos a cerca de quatro/cinco metros do tarrafo – zona de lodo ainda não submersa, e onde habitualmente a comunidade de crocodilos (alfaiates) se organiza em frisa apanhando os seus banhos de sol – eis que se escuta uma nova ordem: “haja um que salte para o tarrafo levando consigo as correntes do bote com o objectivo de o poder suster”.

Olhando à minha volta, e perante a ausência de candidatos e/ou voluntários disponíveis para o cumprimento deste desiderato, eis que tomámos em mãos esse desafio. Porque a embarcação continuava instável face à movimentação das águas, o salto só poderia acontecer quando a distância entre o bote e a lodo fosse de molde a facilitar a operação proposta.

Não sendo possível identificar o melhor momento para o salto, eis que no tempo «X» saltámos levando nas mãos a dita corrente já referida anteriormente. Durante o salto, feito de frente para o tarrafo, ouvimos, vindo da nossa rectaguarda, um ruído provocado pelo embate da proa do bote na parte mais alta do lodo, tendo como consequência a inclinação do mesmo projectando para a água todos os seus ocupantes, primeiro os que se encontravam no lado esquerdo da embarcação e

depois os do lado direito, por efeito do desequilíbrio de peso que entretanto ocorrera (lei da física).

Quanto a nós e na sequência do salto, ficámos de imediato enterrados no lodo até aos joelhos, procurando, mesmo assim, manter o controlo da embarcação através do uso da sua corrente, mas não por muito tempo. Face à diminuição da nossa resistência por via da força da maré, que nos conseguiu arrancar ao lodo arrastando-nos num espaço de alguns metros quase até à posição de «pino», não tivemos outra alternativa senão deixar o bote entrar à deriva.

Como podem imaginar todo esta descrição corresponde a uma fracção de tempo diminuto entre alguns segundos e poucos minutos, mas que no terreno mais parece uma eternidade.

Entretanto, na água, a luta era extremamente desigual entre o poder do homem e o poder da maré. Cada um dos militares, equipados e vestidos com os seus camuflados que lhes dificultava a mobilidade dentro de água, procuravam chegar a terra firme o mais rapidamente possível, pondo-se a salvo. E isso aconteceu a oito de um total de catorzes elementos.

Dos seis em falta, três conseguiram entrar no bote: o barqueiro (nome que desconhecemos, pois era elemento da CCS), o Miranda (1.º cabo de dilagramas) que remando com a sua sacola das granadas permitiu recolher o ex-Major de Operações Jales Moreira em situação muito difícil. E os três seguiram ao sabor da corrente na direcção de Bambadinca, local onde estava sediado o Batalhão.

Os outros três elementos em falta eram: o José Maria da Silva Sousa, o Manuel Salgado Antunes e o Abraão Moreira Rosa, que acabariam por desaparecer nas águas barrentas do Rio Geba, sem que existisse qualquer hipótese de salvamento. No caso do José Sousa ainda o vi emergir três vezes. Mas como tinha em seu poder a bazuca e esta estava presa à paleta da camisa, provavelmente esta situação não lhe foi favorável, dificultando-lhe ainda mais os movimentos.

Para além de não se ter concretizado a travessia, de o grupo ter ficado fraccionado e com baixas, de termos ficado desarmados e sem meios de comunicar com a nossa Companhia, tínhamos ainda pela frente um longo caminho a percorrer até chegarmos ao nosso Aquartelamento, no Xime.

Assim, os oito elementos que estavam aparentemente a salvo, mas ainda dentro de água tentando localizar alguma das armas perdidas, tinham ainda pela frente um osso difícil de roer, passe a imagem metafórica, uma vez que faltava transpor o obstáculo «tarrafo» até chegar a terra mais sólida.

E a primeira dificuldade com que nos deparámos tinha a ver com a necessidade de percorrer cerca de quinze metros de lodo extremamente mole, num momento em que as águas continuavam a subir a um ritmo veloz, e em que o movimento de elevação de cada perna, correspondente a cada passo, era sempre maior que o anterior, fazendo lembrar que estávamos perante um contexto de areia movediça.

Após os primeiros passos, não nos restava outra alternativa senão tentar nadar no lodo, agora cada qual em tronco nu mas com os seus objectos sob controlo (roupa, cinturão e carregadores). Na sequência de cada braçada, esses objectos eram arremessados para a frente, para depois se efectuar nova braçada e novo arremesso. Todo o nosso corpo era lodo: o cabelo, o rosto, a boca, os membros, etc., etc., etc..

Para percorrer os tais quinze metros de tarrafo, aproximadamente, foram gastos cerca de vinte e cinco minutos, o que diz bem das dificuldades sentidas. A meio da viagem, por efeito de estar verdadeiramente exausto, pensei que já não seria capaz de ali sair. A força e a energia tinham-se esgotado.

Depois de um curto descanso a pedido do corpo e da mente, aconteceu um novo impulso antes da última transcendência (a morte), conseguindo então chegar ao fim da linha. Espalhados ao longo do lodo encontravam-se ainda os meus sete camaradas, cada um lutando para ultrapassar as suas dificuldades.

Fazendo uso da faca de mato, que usávamos presa ao cinturão, procedemos ao corte de alguns troncos dos arbustos existentes na zona, arremessando-os na sua direcção, visando facilitar a mobilidade nos últimos metros da tortura. Os pequenos troncos, porque foram colocados entre os corpos e o tarrafo, funcionando como estrado, acabariam por provocar ligeiros ferimentos, particularmente no peito e zona abdominal, devido às suas saliências.

Tendo saído vitoriosos da primeira batalha, outra seguir-se-ia, mas esta sem alvo pré-definido, uma vez que o itinerário era desconhecido, impondo-se, então, uma decisão quanto ao rumo a tomar (sentido de orientação). É que estávamos no início de uma bolanha (exemplo: imagem ao lado) e tanto quanto o horizonte visual nos permitia enxergar, não víamos alma nem qualquer vestígio da presença humana.



Avançámos de forma empírica corrigindo a direcção por simpatia, sabendo-se, no entanto, que aquela zona estava sob controlo das NT, e que provavelmente estávamos em presença da bolanha de Nhabijões, o que se veio a confirmar depois.

Durante a caminhada, sob um sol abrasador e com uma temperatura a rondar os 35/40 graus (a estação da época era a das chuvas), a resistência de cada um de nós voltou a ser, uma vez mais, posta à prova, concluindo-se que o humano não conhece os seus limites. A exaustão e a desidratação eram compensadas com um mergulho na bolanha a cada dez metros, distância suficiente para fazer secar os corpos e a roupa.

Passado algum tempo não cronometrado - esse detalhe não era importante naquela situação - avistámos ao longe umas chapas de zinco brilhando por efeito do sol, tendo seguido nessa rota. Estávamos então nas traseiras da Tabanca de Nhabijões. Aí chegados, impunha-se conquistar uma merecida sombra e a ingestão de líquidos e de alguns alimentos. Mas há falta de recursos, bebemos água e eu comi uma lata de salada de frutas de conserva que jamais esquecerei.

O CMDT do pelotão aí residente estranhou a nossa presença, pois não sabia do que nos tinha acontecido. E foi a partir desse momento que sinalizámos a nossa existência na rede de comando, solicitando uma viatura para nos transportar até ao Xime, onde chegámos a meio da tarde.

À chegada, foi-nos confirmado o desaparecimento dos três camaradas anteriormente referenciados, bem como a ancoragem do Sintex no Cais de Bambadinca transportando os três elementos que nele entraram para uma viagem única em que foi aproveitada a força da maré.

Entretanto, e porque o ex-Major de Operações Jales Moreira foi o primeiro a dar a notícia da ocorrência, logo se providenciou no sentido de se mobilizarem os meios operacionais, nomeadamente a partir dos recursos humanos da **CART 3494**. Sob o comando do ex-Cap. Pereira da Costa foi encetado um novo patrulhamento com maior incidência na zona do naufrágio, visando encontrar os corpos dos militares afogados, mas sem sucesso. Esta acção contou com o apoio de meios aéreos.

O regresso ao Xime aconteceu já de noite.

#### **IV – CAUSAS/EFEITOS DO NAUFRÁGIO**

O dia seguinte foi vivido, por todos, sob o efeito das diferentes ocorrências do dia anterior, todas elas contribuindo para um estado de espírito francamente negativo, em particular pela perda, de uma assentada, de três membros do nosso grupo, num acidente inquestionavelmente estúpido, como são todos aqueles que poderiam ser evitados. Deste modo, a angústia e a ansiedade dominaram este e os dias seguintes, desenvolvendo-se a crença e/ou a expectativa dos corpos dos desaparecidos poderem ser recuperados.

Essa crença e/ou expectativa apenas se concretizou uma vez, lamentavelmente.

Decorridas mais de trinta horas após o acidente foi localizado um corpo/cadáver



junto ao Cais do Xime (imagem ao lado); era o do José Maria da Silva Sousa (o bazuqueiro). O seu corpo estava desnudo e em processo de transformação, o que é natural neste tipo de ocorrência. O seu comprimento aumentara substancialmente,

ultrapassando largamente os dois metros, assim como o seu peso, agora com valores a rondar os cento e cinquenta quilos.

Dois dias depois procedemos à realização do funeral, numa tarde de autêntico dilúvio e com direito a Honras Militares, ficando o seu corpo sepultado no cemitério de Bambadinca,



conforme se demonstra na foto ao lado, cedida pelo ex-1.º cabo auto – Abílio Soares Rodrigues.

Durante mais alguns dias, todos os olhares estiveram direccionados para o Rio Geba, esperando que ele nos devolvesse os restantes corpos, mas em vão.

Entretanto, devido a ter-se verificado mortes e desaparecido material de guerra, foi decidido pelo CMDT do Batalhão 3873, ex-Tenente-Coronel Tiago Martins (que já não está entre nós) a abertura de um Auto de Averiguações, que decorreu durante os primeiros meses, tendo sido consultados/inquiridos os militares envolvidos neste acidente.

Treze meses depois do naufrágio – Setembro de 1973 – fomos convocados para comparecer no Tribunal Militar Territorial, em Bissau, para participar no acto de julgamento do processo, tendo como Réu o ex-Major Henrique Jales Moreira, e na qualidade de testemunhas oculares, eu próprio e o 1.º Cabo Miranda.

Tratou-se de uma nova aventura e de uma grande experiência que não gostaríamos de repetir, em função do ambiente em que decorreu.

O veredicto final do Tribunal determinou a absolvição do Réu.

Por último, resta-nos referir que esta nova história que ousei narrar sobre um tema sensível no contexto da CART 3494 / BART 3873, escrita na primeira pessoa e que agora vos dei a conhecer, ocorrida durante o projecto militar desenvolvido no CTIGuiné (1972/1974), ficará gravada indelevelmente para sempre na minha história de vida, na medida em que é difícil fazer-se o seu «luto».

Em cada um dos diferentes momentos foi possível retirar lições de vida, ajudando-nos a melhor compreender os desempenhos socioculturais e sociopolíticos do ser humano.

Assim, deixo à consideração de cada um dos leitores a competente avaliação do valor do escrito e das lições que dele julguem poder retirar.

Um grande abraço para todos, e até à próxima história.

Jorge Araújo.

Agosto/2012.