

O desastre de Cheche

No dia 6 de Fevereiro de 1969, morrem afogados nas águas do Corubal, na Guiné, 47 militares portugueses (25 da Companhia de Caçadores 1790 e 22 da Companhia de Caçadores 2405). A tragédia - conhecida como o Desastre de Cheche - dá-se na travessia do rio, durante a operação de retirada de Madina do Boé, quando a jangada carregada com quatro pelotões se virou por excesso de peso.

Designado por Salazar para os cargos de governador e de comandante-chefe da Guiné, o brigadeiro Spínola toma posse no Ministério do Ultramar, em Lisboa, no dia 20 de Maio de 1968, numa auspiciosa segunda-feira de sol radioso. Na sexta-feira seguinte, 24, desembarca na pista de Bissalanca, nos arredores de Bissau.

Por que razão Salazar nomeou Spínola para a Guiné? Não o fez seguramente num gesto de simpatia pessoal. O brigadeiro do monóculo tinha todos os tiques que o presidente do Conselho pouco apreciava. A começar pelo ar marcial - que Salazar detestava. Spínola era em tudo um homem diferente: irascível e inconveniente, frontal e leal, admirado na alta sociedade, cheio de confiança em si próprio e corajoso, apreciador dos prazeres da vida, cavaleiro, decidido e firme nos princípios. Mas o presidente do Conselho sabia que a Guiné - já em 1968 à beira do colapso militar - era um tabuleiro demasiado arriscado para a ciência da maior parte dos oficiais-generais. Poucos generais aceitariam expor-se aos riscos da Guiné. Spínola, militar dos pés à cabeça, era o homem certo: tinha as virtudes e os defeitos para não se importar de queimar a carreira no inferno da Guiné. Salazar sabia uma outra coisa.

O presidente do Conselho sofria só de imaginar que podia acontecer na Guiné o mesmo que ocorrera na Índia: a rendição incondicional da tropa portuguesa. Estava certo, pois, que Spínola nunca se renderia - em caso algum.

António de Spínola desembarca em Bissau no dia 24 de Maio, uma sexta-feira, quatro dias depois de ter tomado posse. Chega pela tarde - uma tarde húmida, abafada, pegajosa - e faz o seu primeiro discurso na Guiné: proclama que está empenhado numa "acção essencialmente baseada nos princípios da justiça social e do respeito pelo valor e dignidade da pessoa humana". Na era Spínola nada na Guiné fica como antes.



Viatura da Companhia 1790 passa o Rio Corubal

Retracção do dispositivo

Do ponto de vista militar, Spínola não altera grande coisa no início: mantém a preocupação de ocupar o território segundo o modelo tradicional. Mas, a partir do Verão de 1968, começa a mudar tudo: centraliza a coordenação operacional no comando-chefe - e transforma o Comando Territorial Independente da Guiné, o Comando Naval e o Comando da Zona em estruturas logísticas com a responsabilidade de aprontamento das forças. Também altera a política. Spínola é, agora, um político - ou, pelo menos, pretende sê-lo. Preocupa-se - ao mesmo tempo que altera a estratégia militar - em pôr em marcha uma nova política com vista ao bem-estar das populações, reagrupando-as em aldeamentos protegidos, de modo a retirá-las ao controlo da guerrilha. Esta iniciativa - que se traduzirá no slogan por 'Uma Guiné melhor' - é tornada pública numa directiva com data de 17 de Dezembro de 1968 - a Directiva n.º 60/68. Escreve Spínola: "(...) Um plano de contra-subversão não se projecta no campo imediato das forças das armas, mas sim da promoção social e cultural das populações (...) A guerra na Guiné não se ganha pela força das armas, mas sim pela força da razão. E a razão conquista-se na medida em que a Província atinja um nível de bem-estar social que satisfaça os anseios imediatos das populações, anseios que lhe foram instigados pelo inimigo e que estão na base da sua propaganda, constituindo a sua principal força (...)".

O comandante-chefe levou a cabo, ainda, a retracção do dispositivo militar. É uma visão pragmática do modo de fazer a guerra: defender o que importa mesmo defender - e abandonar as áreas sem qualquer interesse estratégico e operacional. É assim que em Junho de 1968, um mês depois de chegar à Guiné, decide retirar de Madina do Boé - onde a guarnição portuguesa, constituída por uma companhia de Caçadores apoiada por um pelotão de Artilharia, era frequentemente atacada: vivia enfiada dentro dos abrigos, açoitada pelos bombardeamentos da guerrilha, e sem capacidade operacional.

Madina do Boé, cercada de elevações de terreno, muito próxima da fronteira com a Guiné-Conacri, não tinha a mais pequena importância. Um sacrifício inútil.

Madina do Boé - como Béli, também abandonada - era uma posição muito difícil de defender e de reabastecer. A região, semi-desértica, era escassamente habitada. Não havia necessidade de ocupar uma unidade sem população para enquadrar ou proteger. Seria mais sensato libertar a Companhia de Caçadores 1790 - a que lá estava - da inútil e inglória tarefa de ocupar, com tremendos sacrifícios, uma área difícil e sem interesse operacional. A ocupação de Madina do Boé, de resto, só era justificável por um preconceito: retirar podia ser visto como uma derrota. Spínola, porém, vivia bem com isso. Tinha razões de sobra para mandar sair - e foi isso mesmo que fez.

A caminho de Cheche

A retirada da Companhia de Caçadores 1790, comandada pelo capitão José Aparício, iniciou a marcha de retirada, a partir de Madina do Boé, em 5 de Fevereiro de 1969, uma quarta-feira. A manobra - em direcção a Norte, pela picada que leva a Cheche, nas margens do Rio Corubal - faz-se sobre protecção da Companhia de Caçadores 2405, comandada pelo capitão miliciano Novais Jerónimo, enviada de Galomaro para repelir qualquer ataque à coluna em retirada. A manobra de abandono de Madina do Boé, com o nome de código Operação Mabecos Bravios, foi conduzida sob o comando do tenente-coronel Hélio Felgas.

Os homens da Companhia 1790 iam deixar finalmente o inferno de Madina do Boé - onde tinham passado duros 13 meses enfiados em abafados e irrespiráveis abrigos cavados na terra e constantemente flagelados pela artilharia da guerrilha. Começam a abandonar o quartel ao início da manhã de Fevereiro, uma quarta-feira.

A longa coluna em retirada, onde se incluíam 28 viaturas pesadas e três auto-metralhadoras Daimler, move-se devagar a serpentear a picada. A zona, muito próxima da fronteira com a Guiné-Conacri, onde a guerrilha do PAIGC tinha os seus santuários, é perigosa e traiçoeira. A marcha faz-se com protecção dos flancos e da retaguarda a cargo da Companhia 240 - comandada pelo capitão Jerónimo - e com cobertura de helicópteros e aviões T-6 da Força Aérea. Os aparelhos da Força Aérea, a voar aos círculos sobre a coluna, têm uma tripla missão: dissuadir qualquer acção do inimigo, detectar movimentações da guerrilha, dar apoio de fogo aéreo em caso de ataque.

A picada, sabe-se, está minada. Batedores picam o chão, à testa da coluna, à procura de minas. Algumas minas são levantadas. A marcha é, por isso difícil e vagarosa - tão penosa e lenta que os cerca de 40 quilómetros até Cheche, nas margens do Rio Corubal, apenas são vencidos já ao cair da tarde. Espera-os aí um grupo de combate, comandado pelo alferes Dinis - oficial que tem como missão

06Fev1969 – Guiné – O desastre de Cheche

coordenar a travessia do rio. Mais de duas centenas de homens e toneladas de material teriam que passar o Corubal a bordo de uma barçaça.

A embarcação é artesanal: um estrado rectangular construído em madeira e colocado sobre seis bidões - três de cada lado - para lhe dar flutuabilidade.

A derradeira travessia

Durante toda a noite, a barçaça não pára entre as duas margens. O ex-alferes Rui Felício, comandante do 3.º grupo de combate da Companhia de Caçadores 2405, recorda o vai e vem constante da barçaça - que deslizava na água à força de braços, através de uma corda amarrada num lado e no outro, e rebocada por uma pequena canoa com um motor fora de borda. Primeiro, ainda de noite, passaram alguns pelotões de apoio. A seguir, foram as viaturas - uma de cada vez. A jangada andou toda a noite de um lado ao outro. Sem qualquer problema. Ao nascer do Sol, todo o material já estava do outro lado: 28 viaturas pesadas, três auto-metralhadoras Daimler, 100 toneladas de munições e de equipamento diverso.

Naquele local o Corubal era profundo. O rio de cor verde-garrafa estava manso. A operação, até aqui, tinha decorrido sem incidentes. Às primeiras horas da manhã de 6 de Fevereiro, quinta-feira, apenas

restavam na margem sul dois pelotões da companhia em retirada (a 1790) e o 1.º e o 3.º grupo de combate da Companhia 2405 comandados, respectivamente, pelos alferes Jorge Rijo e Rui Felício. O 4.º grupo de combate da 2405, do alferes Paulo Raposo, já tinha passado (1.º testemunho - nestas páginas). Entre o último grupo que aguardava passar o rio, estavam um major e o comandante da 1790, capitão José Aparício.

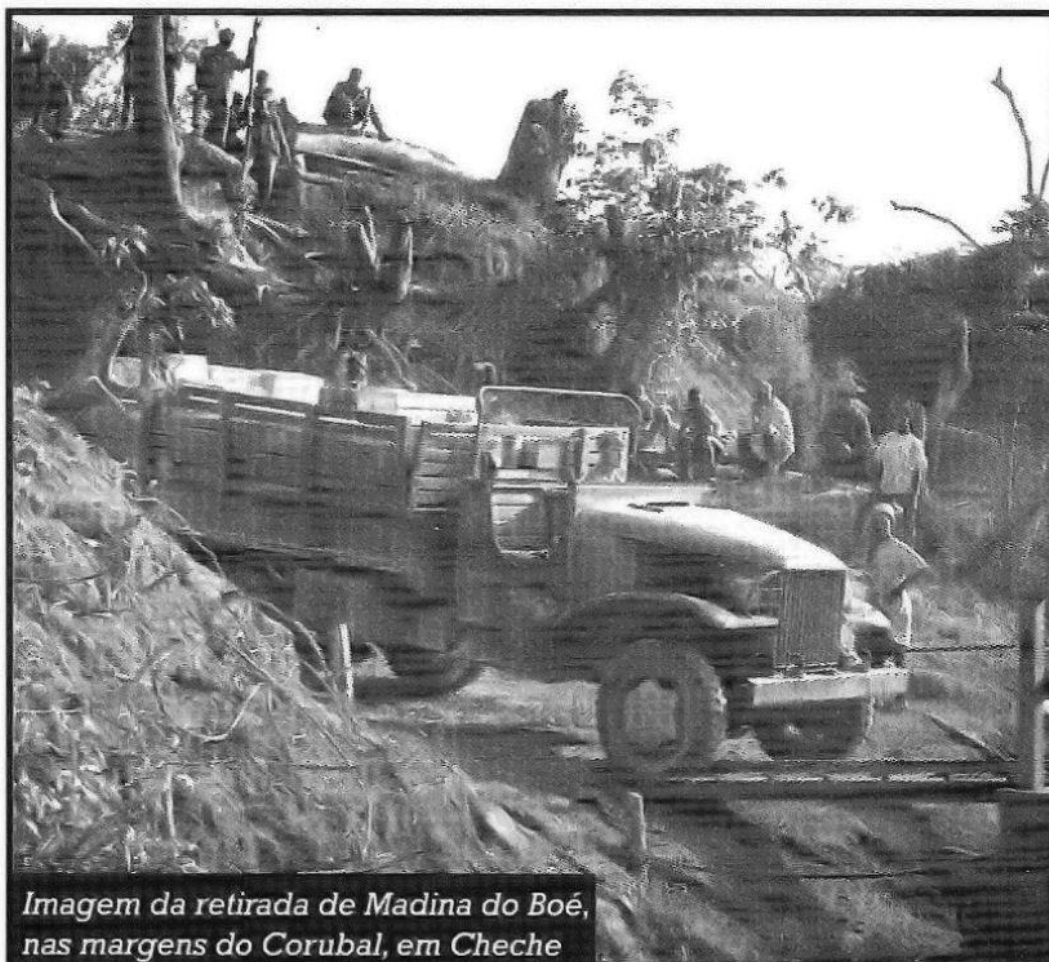


Imagem da retirada de Madina do Boé, nas margens do Corubal, em Cheche

06Fev1969 – Guiné – O desastre de Cheche

Quando a jangada chega vazia à margem sul, apenas deviam ter entrado dois grupos de combate - 60 homens. O alferes Dinis, que coordenava a travessia, tinha ordens precisas para não deixar embarcar mais do que dois grupos de combate - o máximo que permitia a lotação de segurança da jangada. À semelhança do que fizera nas viagens anteriores, Dinis manda embarcar os dois pelotões da Companhia 2405 - enquanto os dois pelotões da Companhia 1790, o major (adjunto do comandante da operação, tenente-coronel Hélio Felgas) e o capitão Aparício aguardavam pela derradeira volta da jangada: seriam os últimos a atravessar o Corubal.

Rui Felício lembra-se como se tivesse sido ontem: o major insistiu com o alferes Dinis para embarcar os quatro pelotões: "O alferes Dinis disse-lhe que tinha ordens para não deixar entrar na jangada mais do que dois pelotões, mas o major, que já não consigo identificar, não quis saber e respondeu-lhe que quem mandava ali era ele" - recorda Rui Felício, 41 anos depois. O alferes acaba por ceder às ordens do major. Os quatro pelotões, entre 100 a 120 homens, embarcam para a última viagem.

Morte no Corubal

Ainda não tinham sido percorridos dez metros, a jangada inclina-se repentinamente para um lado - e atira soldados à água. Balança para o outro - e faz desequilibrar mais uns tantos. A frágil embarcação continua a balançar nas águas paradas do Corubal - até que se imobiliza. Ninguém fica a bordo: todos são projectados para o rio. Muitos soldados não sabem nadar. Mesmo os bons nadadores vêem-se e desejam-se em dificuldades: a arma, as botas, o peso das cartucheiras e das granadas no cinturão leva-os ao fundo.

O ex-alferes Rui Felício recorda os momentos que passou na água: "Estava a ir ao fundo. Percebi - se calhar muitos não perceberam - que tinha muito peso. Larguei a G-3, que pesava cinco ou seis quilos, e desapertei o cinturão com cartucheiras de munições e granadas, com outros cinco ou seis quilos. Descalcei as botas e nadei para a jangada". A embarcação estava semi-submersa: ele e outros que conseguiram subir para bordo ficaram com água pelos joelhos. Alguns soldados alcançaram a margem a nado. Nesta altura, ainda ninguém fazia ideia da dimensão do desastre. Os que já estavam a salvo na jangada, como Rui Felício, até acharam graça ao banho forçado: "Rimo-nos e comentámos uns com os outros como nos soube bem, com aquele calor, termos caído à água". Estavam longe de imaginar que 47 militares não tiveram a mesma sorte.

Rui Felício não ouviu ninguém a gritar por socorro, não se apercebeu do mais leve sinal de pânico, não viu ninguém a esbracejar. Nada. Quem se afogou, foi rapidamente ao fundo sugado pelo peso.

"Só na margem norte do rio, quando mandei formar o meu pelotão e o vi reduzido a quase metade é que tive a noção exacta da desgraça" - recorda Rui Felício. Morreram no desastre 25 militares da Companhia 1790, a que retirava de Madina do Boé, e 22 da Companhia de Caçadores 2405.

Duas semanas depois do naufrágio, fuzileiros e mergulhadores recolheram alguns corpos e enterraram-nos nas margens do Corubal. A maior parte dos cadáveres nunca foi encontrada. A imprensa internacional noticiou a tragédia. O jornal 'The New York Times', na edição de 9 de Fevereiro, três dias depois do desastre, dava uma breve notícia: "As autoridades militares da Guiné portuguesa informaram, em comunicado, que se afogaram 47 soldados quando a sua jangada se afundou na travessia do rio Corubal". Os jornais portugueses, vigiados pela censura, limitaram-se a noticiar o caso em meia dúzia de linhas e discretamente, como convinha, citando o parco comunicado oficial e sem acrescentar uma vírgula.

As causas do desastre

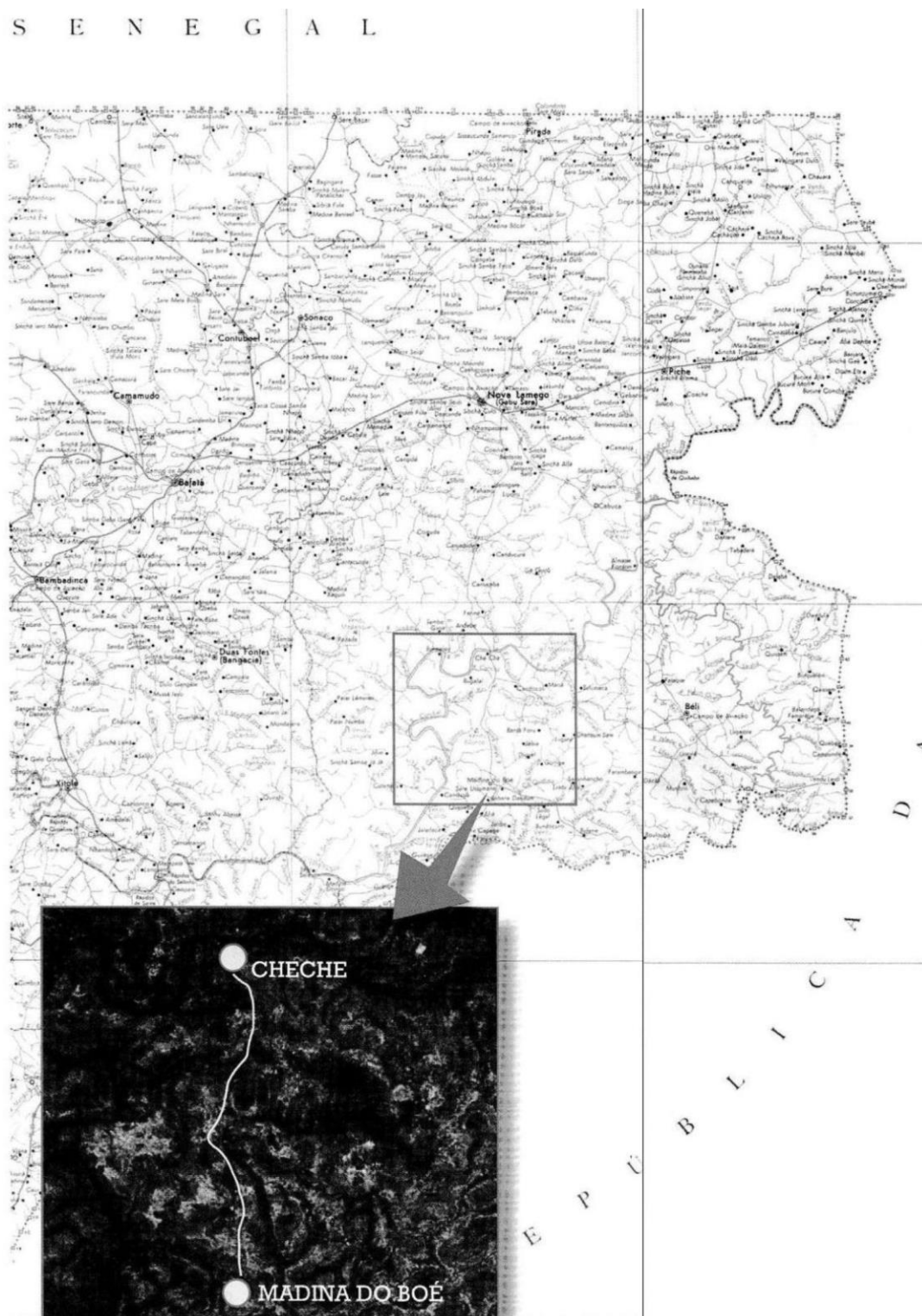
Por que razão se virou a jangada? Não é preciso ser grande especialista no assunto para apontar o excesso de peso como a principal causa do desastre. Ainda assim, se o peso tivesse sido convenientemente distribuído a jangada, naquelas águas mansas, teria atingido a outra margem sem problemas de maior. Aconteceu, após ter navegado escassos 10 metros, que um bom número de soldados se deslocou para um dos lados da embarcação. Por que o fez? As opiniões dividem-se.

José Aparício, comandante da Companhia 1790, garante que houve pelo menos um tiro de morteiro, disparado pela guerrilha, e que os homens entraram em pânico. O ex-alferes Paulo Raposo (2.^o testemunho - nestas páginas), que já estava na outra margem com o seu pelotão, também diz que lhe pareceu ter havido fogo de morteiro momentos antes do desastre. Mas Rui Felício, que seguia a bordo com o seu grupo de combate, está seguro de que não se deu qualquer disparo - e, mesmo que se tenha dado, afirma que os homens já tinham

06Fev1969 – Guiné – O desastre de Cheche

experiência suficiente para não entrarem em pânico. Houve fogo de morteiro, sim, mas efectuados pelas nossas tropas, a partir da margem norte, depois do afundamento da jangada - e para impedir qualquer acção do inimigo.

Uma coisa é certa: a embarcação virou-se por excesso de peso num dos lados - e isso, muito provavelmente, pode ser explicado porque muitos soldados, inadvertidamente, debruçaram-se para encher os cantis. Tudo aconteceu muito rapidamente. Seja como for, o peso excessivo foi a causa directa do desastre. Se as coisas tivessem sido feitas como queria o alferes Dinis, a tragédia teria sido evitada. Mas o tal major tinha pressa em alcançar a segurança da margem norte do Corubal...



1.º Testemunho:

"Não ouvi fogo de morteiro"

Testemunho do ex-alferes Rui Felício, comandante do 3.º grupo de combate da Companhia 2405, que fazia a travessia do Corubal no momento em que a jangada se virou.

"Não ouvi fogo de morteiro na altura do desastre.

O então capitão Aparício diz que houve disparos de morteiros, o que terá levado ao pânico dos soldados e à inclinação da jangada. Mas

eu, sinceramente, não ouvi. Aliás, a experiência operacional daqueles homens era já apreciável e não entrariam em pânico por um simples disparo de morteiro que, estou certo, não existiu. Houve alguns disparos de morteiro, é verdade, mas após o desastre e feitos pelas nossas tropas no intuito de prevenir qualquer reacção do inimigo que estivesse emboscado nas imediações.

"O desastre do Corubal ficou a dever-se, em minha opinião, ao excesso de peso na jangada.

A mesma jangada já tinha feito dezenas de travessias sob as ordens directas do alferes Dinis sem nunca se ter detectado qualquer problema.

Esse problema surgiu de forma trágica na última travessia, ou seja, naquela em que o responsável, alferes Dinis, não pôde efectivamente proceder segundo o que estava estabelecido, deixando entrar na jangada o dobro da sua capacidade, por ordem do segundo-comandante da operação a que, pela natureza da hierarquia militar, não poderia opor-se.

'Mas fê-lo, e disso dei testemunho no âmbito do inquérito que se seguiu, advertindo previamente o seu superior hierárquico para o facto de estar a infringir as determinações que tinha sobre a forma de fazer a travessia do rio e da lotação definida para a embarcação.

"Estou convencido que a rapidez do desaparecimento das vítimas nas águas calmas, escuras e profundas do Corubal se ficou a dever ao facto de todos transportarem pesado equipamento de guerra que lhes tolheu os movimentos e os conduziu para o fundo do rio de forma tão rápida.

"Sei da existência de crocodilos naquele troço do Rio Corubal. Alguns corpos de soldados foram encontrados dias mais tarde com sinais de terem sido dilacerados por crocodilos. Mas naquele dia as águas apresentavam o tom natural verde-escuro de um rio calmo e profundo. Tenho dúvidas que os crocodilos estivessem ali com o barulho dos helicópteros sobrevoando as águas a baixa altitude."

2.º Testemunho:

"Viviam em Madina como toupeiras"

Testemunho do ex-alferes da Companhia de Caçadores 2405, Paulo Raposo, que participou na Operação Mabecos Bravios e foi testemunha do desastre de Cheche.

"Madina do Boé ficava junto à fronteira da Guiné-Conacri. A unidade que lá estava - a Companhia de Caçadores 1790 - era flagelada quase todos os dias. Como estavam distantes, a sua capacidade ofensiva tinha sido praticamente anulada pelo inimigo.

"O comandante-chefe, general Spínola, resolveu retirar aquela guarnição. Para a retirada, foi montada uma operação de grande envergadura, a Operação Mabecos Bravios. Mais uma vez, a nossa companhia - CCAÇ 2405 - foi chamada para

06Fev1969 – Guiné – O desastre de Cheche

tomar parte nessa operação comandada superiormente pelo então tenente-coronel Hélio Felgas, comandante do Agrupamento 2947, de Bafatá.

"Todas as companhias que tomavam parte nesta operação reuniram-se no quartel de Nova Lamego, localizado a meio caminho, entre Bafatá e a fronteira leste com a Guiné-Conacri. Lá chegámos todos, por fim, ao quartel de Nova Lamego, jantámos uma ração de combate e dormimos sabe Deus como.

Estávamos em Fevereiro de 1969.

"Como a operação tinha 10 dias de duração, quando passámos por Bafatá a caminho de Nova Lamego deitei no correio um aerograma para os meus pais a dizer para não ficarem preocupados com a ausência de notícias durante aquele período. O aerograma era muito singelo e a minha mãe desconfiou de algo. Desde que eu embarcara, os meus pais escreviam-me todos os dias. Receber notícias de casa, quando estávamos a sofrer toda aquela adversidade, era a coisa que melhor nos sabia.

No outro dia formou-se a grande coluna e largámos para Madina do Boé. Mais uma vez, a Força Aérea tinha deslocado muitos meios para protecção: estavam sempre no ar a acompanhar a coluna dois aviões T6, fora os helis que andavam no seu vai- vem. "Chegados ao Cheche, junto ao Rio Corubal, encontrámo-nos com um destacamento, a nível de grupo de combate, comandado pelo alferes Dinis.

Para a travessia do rio havia uma jangada, que levava um carro pesado de cada vez. O meu grupo de combate foi o primeiro a passar a fim de montar a segurança no outro lado da margem. Por ali passámos a noite enquanto os carros da coluna iam atravessando o rio.

"No dia seguinte fizemos a pé o percurso até Madina do Boé. Foram 40 quilómetros. Aquela picada parecia um cemitério de viaturas pesadas militares. Até Madina havia para cima de 15 carros destruídos por efeito das minas. Geralmente o carro que seguia à frente das colunas era chamado o rebenta-minas: ia cheio de sacos de areia para absorverem a onda de choque provocada pela explosão. O condutor, um voluntário, ia sentado em cima de um saco de areia. O problema, às vezes, era a falta de protecção das pernas.

"Logo pela manhã, um T6 que nos sobrevoava avisa-nos que havia inimigos à frente e, portanto, devíamos ter cuidado. A vegetação era pouco densa e não havia população. Em determinada altura, sofremos um ataque de abelhas do mato. Foi terrível: "O alferes Rijo foi o mais massacrado. As abelhas não o largavam, ele bem pedia ajuda, mas ninguém se aventurava. Mal recomposto, lá continuou. Bem podia ter pedido uma evacuação, mas não o fez. Continuou no comando do seu grupo de combate.

"À medida que o dia ia avançando, o cansaço, a fome e a sede iam dando cabo de nós. A noite começou a cair e tal, como é costume em África, caiu depressa. Foi nesta altura que nos começámos a desagregar: uns paravam, outros não. Foi assim que começámos a entrar no quartel de Madina do Boé. Entrávamos em pequenos grupos. Se o inimigo andasse por ali, tinha-nos apanhado à mão.

"O capitão José Aparício, que comandava a unidade aquartelada em Madina do Boé, foi-nos espalhando pelos abrigos, recomendando para só nos deslocarmos entre abrigos pelas valas que por lá havia. Como a cozinha já tinha sido desmantelada, deram-nos apenas uma sopa que nos soube muito bem. Os abrigos, onde dormimos no chão, tinham umas aberturas muito pequenas e eram muito abafados. Mais uma noite de primeira ...

"No dia seguinte, com a luz do dia, é que nos apercebemos dos pormenores daquele aquartelamento. Eles viviam como toupeiras. As partes laterais dos abrigos tinham uns troncos de palmeiras deitados para se protegerem quando respondiam ao fogo em caso de ataque. Estes troncos estavam todos queimados por cima. Nos ataques mais prolongados que tinham tido, e que foram muitos, as armas faziam tanto fogo e ficavam tão quentes que queimavam os troncos de palmeira.

"Ainda cansados e estoirados da véspera, não nos deram descanso e lá nos mandaram ainda mais para Sul, precisamente para junto da fronteira, para fazer protecção avançada. Ali passámos 24 horas, o tempo necessário para as viaturas chegarem e serem carregadas com tudo o que a companhia em retirada tinha. Estas 24 horas foram passadas no maior

06Fev1969 – Guiné – O desastre de Cheche

silêncio, pois o inimigo andava por perto. No nosso rádio bem o ouvíamos, em francês. No exterior e à volta de Madina do Boé, havia vários abrigos feitos e utilizados pelo inimigo para estarem mais protegidos quando lançavam qualquer ataque ao aquartelamento.

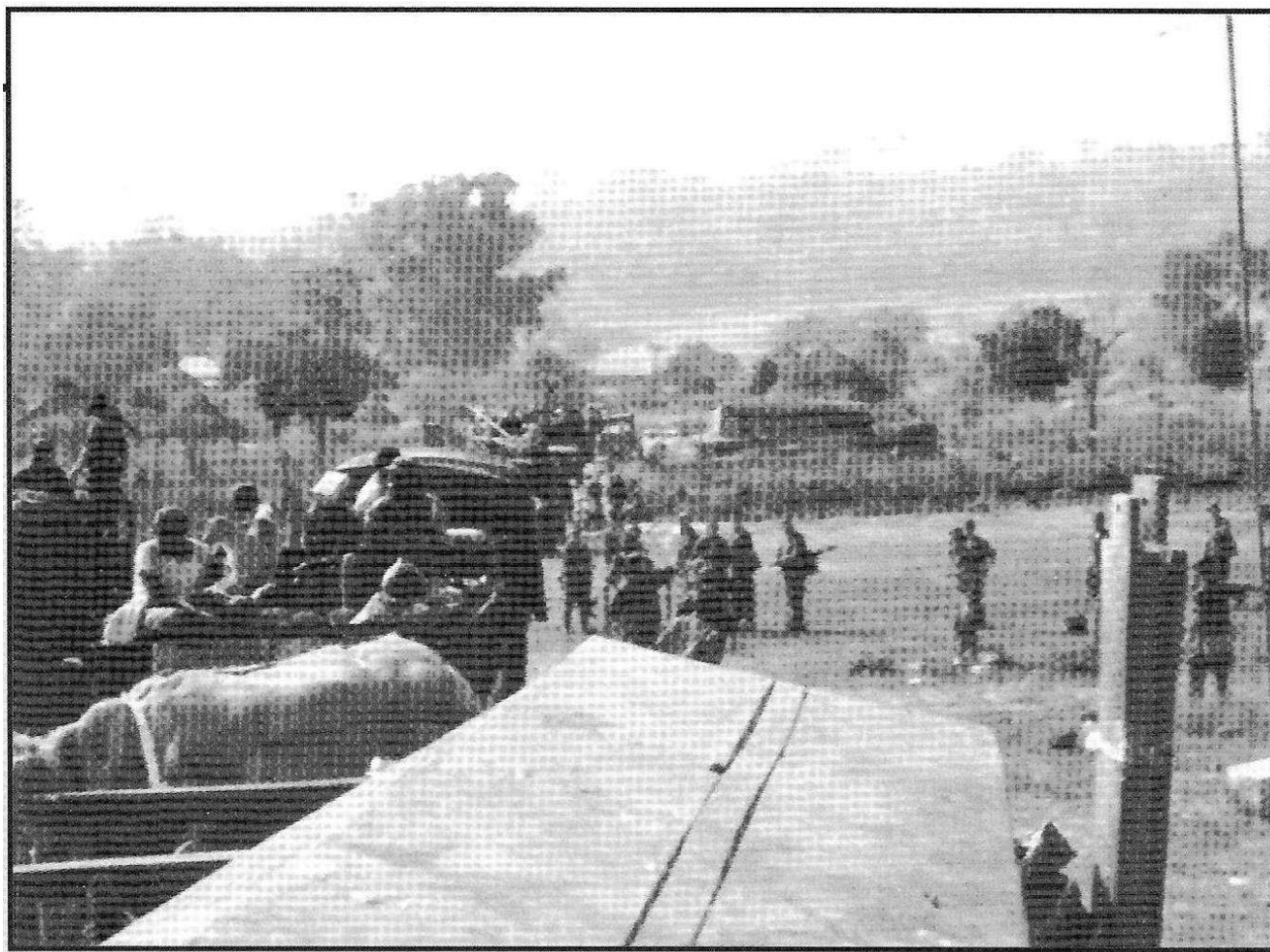
"De madrugada, deram-nos ordem para fechar a coluna que já estava a serpentear a estrada. Se a nossa companhia fechava a coluna, o meu grupo de combate foi o último. Foi assim que a posição de Madina do Boé foi abandonada.

"A progressão até ao Rio Corubal, os mesmos 40 quilómetros, foi novamente penosa, embora não tão perigosa uma vez que íamos todos em bloco. Recordo-me que, à vinda, a coluna tinha levantado várias minas e, curiosamente, no regresso, levantaram-se mais umas tantas lá colocadas, entretanto, pelo inimigo. Estacionámos na margem sul do rio Corubal, nós e a companhia de Madina, a 1790, durante toda a noite.

"Durante a noite, a jangada foi transpor tando para a outra margem todas as viaturas. Já de madrugada, no dia 6 de Fevereiro de 1969, e passados todos os carros, foi a nossa vez de atravessar o rio.

Como tínhamos por hábito rodar as nossas posições assim que parávamos, a nossa companhia passou para a frente da de Madina e o meu grupo de combate, por sua vez, passou para a frente da minha companhia. Com o meu grupo de combate na frente, a companhia dirigiu-se para a jangada para fazer a travessia. A jangada já estava praticamente cheia e só coube o meu grupo. Para trás ficaram dois grupos da minha companhia (CCAÇ 2405) e toda a companhia de Madina (CCAÇ 1790).

"Durante a travessia aproveitámos para nos lavarmos um pouco e encher o cantil de água.



06Fev1969 – Guiné – O desastre de Cheche

A jangada fez várias viagens. Até que restaram para a travessar dois grupos de combate da minha companhia e outros dois da companhia de Madina. Como ninguém quis ficar para trás, os que estavam do outro lado do rio entraram juntos na jangada para a última travessia. Aqui, facilitou-se. Eu estava do outro lado e assisti a tudo.

“A jangada, ainda a poucos metros da margem, adornou para um dos lados e atirou vários rapazes à água. Por falta de peso de um dos lados, a jangada adornou de repente para o outro lado atirando mais uns tantos à água. Depois disto, a jangada ficou meio submersa. A meu lado estava um major que deitou as mãos à cabeça e disse: “Deus meu!”.

Como não vi ninguém a gritar ou a esbracejar, pensei para mim que talvez se tivessem afogado um ou dois rapazes.

“A jangada que estava de reserva, foi por duas vezes buscar o pessoal. No Cheche, estavam no chão dois helis que levantaram vôo mas nada podiam fazer para ajudar. Uma vez formadas as companhias, é que demos conta da extensão da tragédia: 45 homens de ambas as companhias desaparecidos. Com as botas, o peso das cartucheiras, das granadas e, ainda, responsabilidade de não perder as armas, aqueles rapazes à medida que iam entrando na água iam logo para o fundo agarrando-se uns aos outros. Um dos rapazes da nossa companhia estava em França a trabalhar e, regressara a Portugal só para cumprir o seu dever. Ali ficou”.

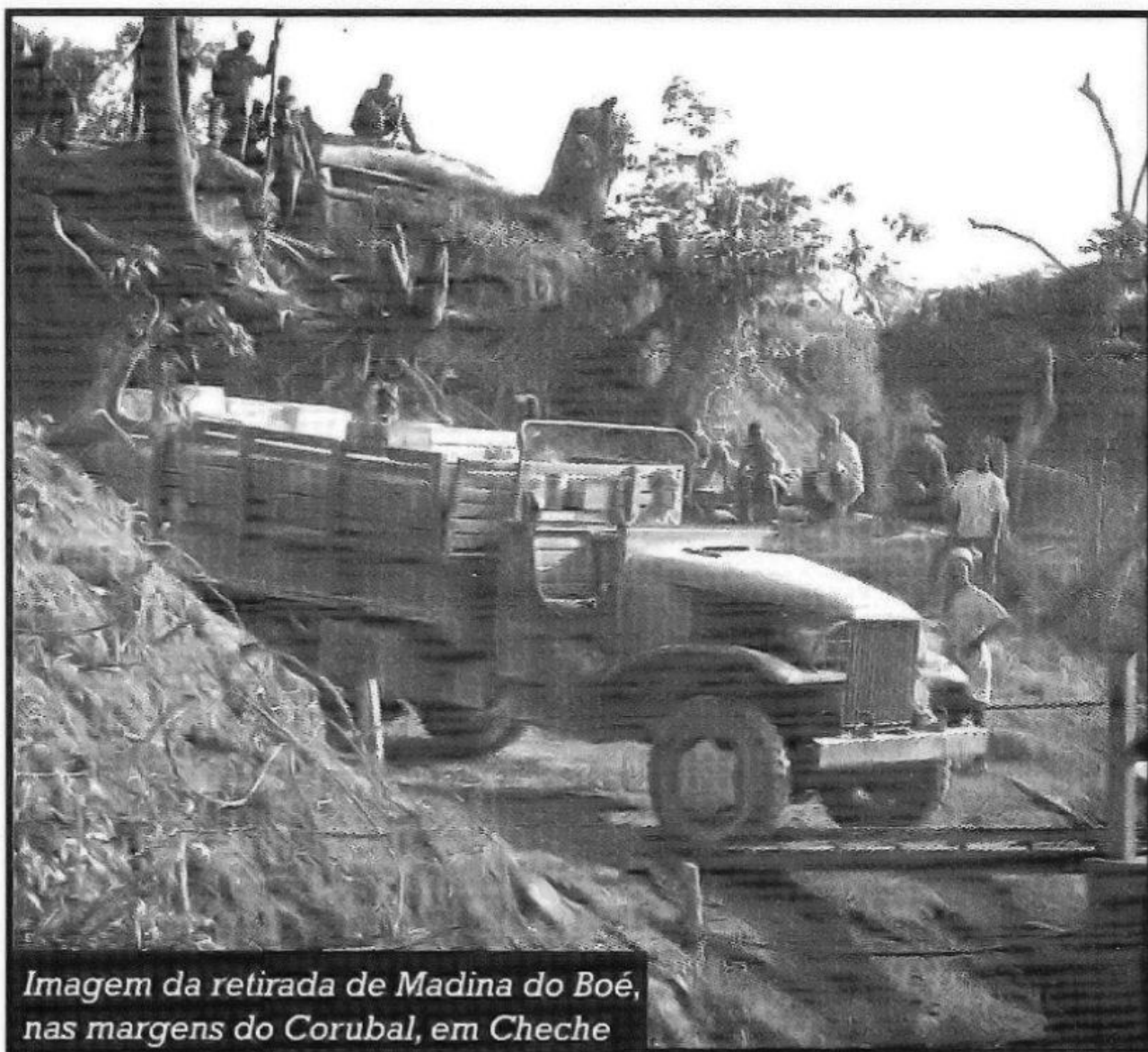


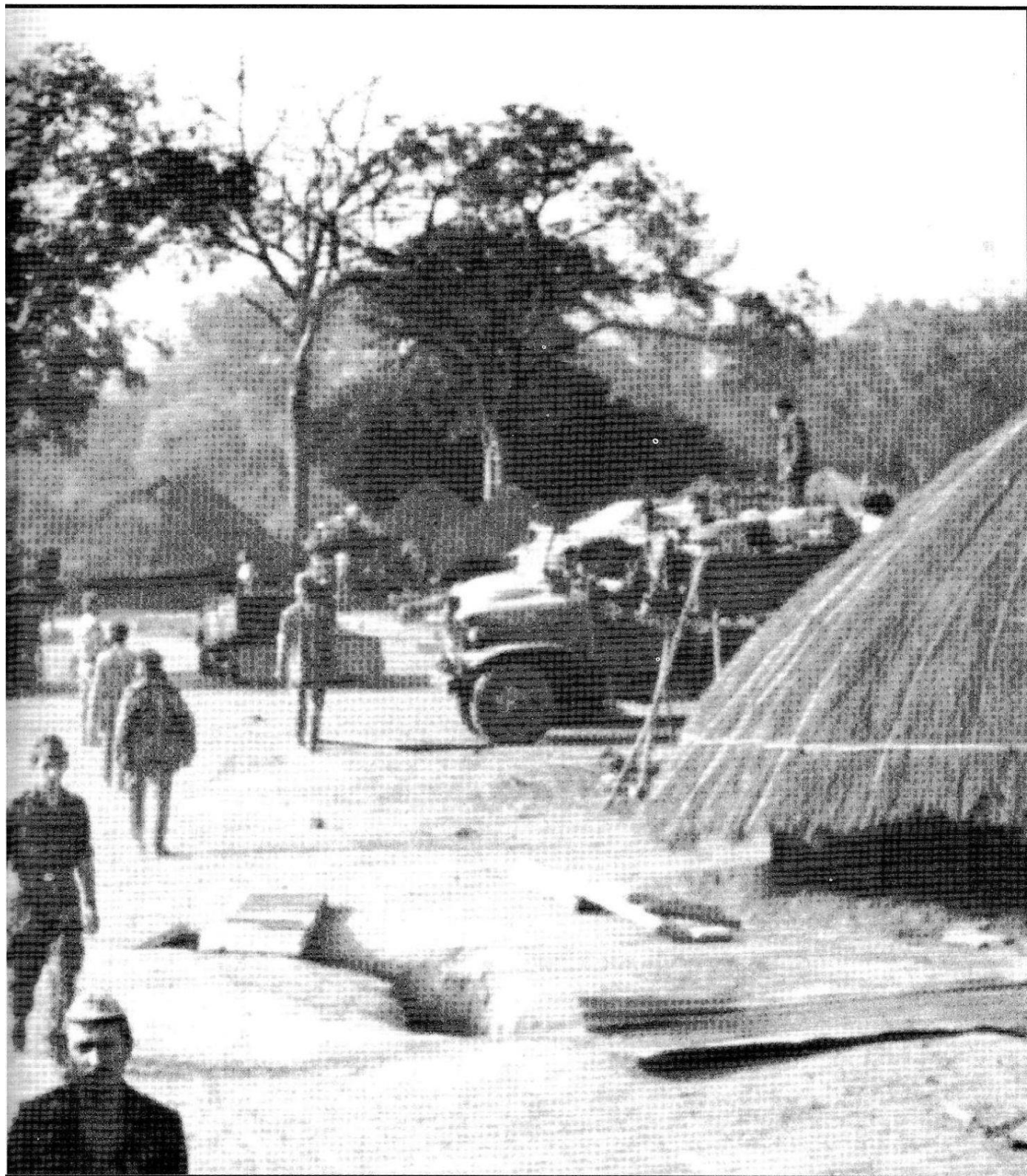
Imagem da retirada de Madina do Boé, nas margens do Corubal, em Cheche

06Fev1969 – Guiné – O desastre de Cheche





Aquartelamento da Companhia de Caçadores 1790, em Madina do Boé, no início da retirada





Companhia de Caçadores 2405

Pertencia ao Batalhão de Caçadores 2852, comandado, sucessivamente, pelos tenentes-coronéis Manuel Maria Pimentel Bastos, Álvaro Nuno Lemos de Fontoura e Jovelino Moniz de Sá Pamplona Corte Real.

Comandante da Companhia 2405: capitão miliciano José Miguel Novais Jerónimo

Partida: Embarque, em Lisboa, no dia 24 de Julho de 1968

Regresso: Embarque, em Bissau, no dia 28 de Maio de 1970

Actividade operacional:

A CCaç 2405 seguiu, em 30 de Julho de 1968, para Mansoa, onde efectuou treino operacional, até 21 de Agosto, sob orientação do Batalhão de Caçadores 1912. Seguidamente, substituiu a Companhia de Caçadores 1686 na sua função de intervenção e reserva do sector: efectuou operações em Chagalana, Cubongo e Inquida. Deslocou, ainda, grupos de combate, por períodos variáveis, para as regiões de Bissá e Bindoro. Participou numa operação levada a cabo na região de Cã-Quebo-Morés em reforço do Batalhão de Caçadores 2851.

Em Dezembro de 1968 foi substituída, por fracções, pela Companhia de Caçadores 1685, seguindo para Fá Mandinga e, depois, para Galomaro onde assumiu, em 24 de Dezembro de 1968, a responsabilidade do respectivo subsector, rendendo a Companhia de Caçadores 2436, ficando integrada no dispositivo e manobra do seu batalhão, mantendo destacamentos em Pate Gibel, Campata e Cansambra e, a partir de Março de 1969, em Samba Juli, Dulombi e Samba Cumbera.

Em 28 de Julho de 1969, passou estar às ordens operacionais do COP 7, mantendo-se em Galomaro e, agora, com pelotões destacados em Imilo, Cantacunda, Dulo Gengele e Mondajane e, mais tarde, em Samba Cumbera e Cancelim.

Em Dezembro de 1969, assumiu a responsabilidade do subsector de Dulombi, permanecendo um pelotão em Galomaro, e passando a integrar o dispositivo de manobra do Batalhão de Caçadores 2851.

06Fev1969 – Guiné – O desastre de Cheche

No dia 10 de Maio de 1970, foi rendida pela Companhia de Caçadores 2700 e recolheu a Bissau para, no dia 28, embarcar de regresso a Portugal.

Companhia de Caçadores 1790

Pertencia ao Batalhão de Caçadores 1933, comandado, sucessivamente, pelos tenentes-coronéis Armando Campos Saraiva e Renato Nunes Xavier.

Comadante da Companhia 1790: capitão José Ponces de Carvalho Aparício

Partida: Embarque, em Lisboa, no dia 27 de Setembro de 1967

Regresso: Embarque, em Bissau, no dia 20 de Agosto 1969

Actividade operacional:

A CCaç 1790, após a chegada a Bissau, seguiu para Fá Mandinga, onde, sob orientação do Batalhão 1888, realizou treino operacional na região de Xitole. É-lhe atribuída a missão de força de reserva do comando-chefe - entre 27 de Outubro de 1967 e 16 de Novembro de 1967 - tendo actuado em operações nas regiões de Sinchá Jobel e Caresse, em reforço do Batalhão de Cavalaria 1905, e na região de Poidom, em reforço do Batalhão de Caçadores 1888.

Em 16 de Novembro de 1967, passa a força de reserva do Comando Territorial Independente da Guiné, com sede em Bolama e depois em Bissau, tendo realizado outras operações na região de Poidom, em reforço do Batalhão de Caçadores 1888, e na região de Porto Gole, em reforço do Batalhão de Caçadores 1912.

Em 8 de Janeiro de 1968, assumiu a responsabilidade do subsector de Madina do Boé, com um destacamento em Béli, inicialmente na dependência do seu batalhão e, depois, do Batalhão de Caçadores 2835.

Após a extinção do subsector de Madina do Boé, com a consequente evacuação do aquartelamento, foi colocada em Nova Lamego, onde substituiu a Companhia de Caçadores 2403, na função de intervenção e reserva do Batalhão de Caçadores 2835, com vista à realização de patrulhamentos, escoltas, acções ofensivas e reforço da guarnição da respectiva zona de acção.

Em 20 de Abril de 1969, recolheu transitoriamente a Bissau.

Em 7 de Maio de 1969, rendendo a Companhia de Artilharia 1744, assumiu a responsabilidade do subsector de São Domingos integrando-se no dispositivo e manobra do seu batalhão.

Em 1 de Agosto, foi rendida pela Companhia de Cavalaria 2539 e recolheu a Bissau, onde aguardou o embarque de regresso à Metrópole.