

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR
2016/2017**



TIG

**O APOIO DE SERVIÇOS NA CAMPANHA MILITAR NO TEATRO DE
OPERAÇÕES DA GUINÉ-BISSAU (1963-1974)**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL
REPUBLICANA.**

**CAPITÃO, INFANTARIA Nelson Filipe Neves Inácio
CAPITÃO, INFANTARIA Xavier da Costa
CAPITÃO, ARTILHARIA António Joaquim Félix Almeida
CAPITÃO, CAVALARIA Eduardo Jorge Pereira Gomes
CAPITÃO, ADMINISTRAÇÃO MILITAR Nuno R. da Gama V. F. de Castro**



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**O APOIO DE SERVIÇOS NA CAMPANHA MILITAR NO TEATRO
DE OPERAÇÕES DA GUINÉ-BISSAU (1963-1974)**

CAPITÃO, INFANTARIA Nelson Filipe Neves Inácio

CAPITÃO, INFANTARIA Xavier da Costa

CAPITÃO, ARTILHARIA António Joaquim Félix Almeida

CAPITÃO, CAVALARIA Eduardo Jorge Pereira Gomes

**CAPITÃO, ADMINISTRAÇÃO MILITAR Nuno R. da G. V. F. de
Castro (Coordenador)**

Trabalho de Investigação de Grupo do CPOS

Pedrouços 2017



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

O APOIO DE SERVIÇOS NA CAMPANHA MILITAR NO TEATRO
DE OPERAÇÕES DA GUINÉ-BISSAU (1963-1974)

CAPITÃO, INFANTARIA Nelson Filipe Neves Inácio

CAPITÃO, INFANTARIA Xavier da Costa

CAPITÃO, ARTILHARIA António Joaquim Félix Almeida

CAPITÃO, CAVALARIA Eduardo Jorge Pereira Gomes

CAPITÃO, ADMINISTRAÇÃO MILITAR Nuno R. da G. V. F. de
Castro (Coordenador)

Trabalho de Investigação de Grupo do CPOS

Orientador: MAJOR DE MATERIAL

Tiago José Moura da Costa

Pedrouços 2017



Declaração de compromisso Antiplágio

Eu, Nuno Ricardo da Gama Vieira Ferreira de Castro, na qualidade de coordenador do presente Trabalho de Investigação de Grupo, declaro por minha honra e dos restantes elementos do Grupo que o documento intitulado “O APOIO DE SERVIÇOS NA CAMPANHA MILITAR NO TEATRO DE OPERAÇÕES DA GUINÉ-BISSAU (1963-1974)” corresponde ao resultado da investigação por nós desenvolvida enquanto auditores do Curso de Promoção a Oficial Superiores Armas e Serviços do Exército 2016/2017 no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas. Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, 03 de julho de 2017

Nelson Filipe Neves Inácio

Xavier da Costa

António Joaquim Félix Almeida

Eduardo Jorge Pereira Gomes

Nuno R. da Gama V. F. de Castro



Agradecimentos

Ao Major de Material Tiago Moura da Costa, orientador deste trabalho, pela disponibilidade, apoio, orientação e conselhos transmitidos durante o desenvolvimento do mesmo.

Ao Coronel de Cavalaria na Reforma, Henrique Sousa, pela sua solícita disponibilidade em facultar documentação de apoio de elevada utilidade para a elaboração do trabalho.

Ao Coronel de Administração Militar na Reforma, Duran Clemente, por amavelmente nos ter concedido uma entrevista, permitindo-nos desse modo, dirimir e confirmar muita da informação encontrada em diversas fontes, bem como, auxiliar na compreensão de aspetos de cariz eminentemente empírico-práticos, decorrentes de uma intensa experiência no TO derivadas do desempenho das funções de 2º Comandante do Batalhão de Intendência do Comando Territorial Independente da Guiné no período de julho de 1973 a setembro de 1974.

Por último, à Associação do Serviço de Administração Militar, na pessoa do Dr. José António Rosado, pois sem o seu inestimável auxílio não nos teria sido possível chegar ao desiderato de realizar uma entrevista a um elemento tão proeminente no contexto do tema deste trabalho.



Índice

Introdução.....	1
1. Revisão da Literatura.....	4
1.1. Introdução.....	4
1.2. O conceito de Apoio de Pessoal – atual e durante a campanha.....	4
1.3. O conceito de Logística – atual e durante a campanha.....	5
1.4. Metodologia da investigação.....	7
2. O Apoio de Pessoal.....	9
2.1. A Manutenção de Efetivo.....	9
2.2. A Administração de Pessoal – Prisioneiros de Guerra.....	10
2.3. Desenvolvimento e Manutenção do Moral.....	11
2.4. Síntese Conclusiva.....	13
3. A Logística durante a campanha.....	14
3.1. A função logística Reabastecimento.....	15
3.1.1. Organização e funcionamento.....	15
3.1.2. O reabastecimento das Classes Logísticas.....	16
3.2. A função logística Manutenção.....	19
3.2.1. Estrutura.....	19
3.2.2. Organização.....	19
3.2.3. Funcionamento.....	20
3.3. A função logística Movimentos e Transporte.....	20
3.3.1. Estrutura.....	21
3.3.2. Organização.....	21
3.3.3. Funcionamento.....	23
3.4. A função logística Apoio Sanitário.....	24
3.4.1. A importância do Serviço de Saúde.....	24
3.4.2. O processo de evacuação.....	25
3.5. A função logística Infraestruturas.....	25
3.5.1. Infraestruturas existentes na Guiné.....	26
3.5.2. Desenvolvimento das Infraestruturas.....	27



3.6. Síntese Conclusiva.....	27
Conclusões.....	29
Bibliografia.....	31

Índice de Anexos

Anexo A — Entrevista ao COR ADMIL na Reforma Manuel Duran Clemente. Anx A-1	
Anexo B — Dispositivos dos Serviços no TO da Guiné (1963-1974)	Anx B-1

Índice de Figuras

Figura 1 – Orgânica do SInt na Guiné.....	15
Figura 2 – Dispositivo do SInt no TO da Guiné.....	16
Figura 3 – Organograma da ChSvcTransp	22
Figura 4 – Organograma do Terminal da Guiné	22
Figura 5– Dispositivo do SEng, STms e STransp no TO da Guiné	Anx B-1
Figura 6– Dispositivo do SMat no TO da Guiné.....	Anx B-1
Figura 7– Dispositivo do SS no TO da Guiné	Anx B-2

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Áreas de Atividade	5
Tabela 2 – Quadro de Efetivos nos três Teatros (Referidos a 31 dezembro)	10
Tabela 3 – Mortos na Guiné	12
Tabela 4 – Sistema de meios de frio implantados no TO da Guiné	17



Resumo

O presente trabalho, cujo tema é “O Apoio de Serviços (ApSvc) na Campanha Militar no Teatro de Operações (TO) da Guiné-Bissau (1963-1974)”, pretende caracterizar a função de combate ApSvc tendo em conta a realidade vivida à época.

Assim, com o objetivo de analisar as duas vertentes da função de combate – Logística e Apoio de Pessoal (ApPess) – foi efetuada uma revisão de conceitos e definições tendo em consideração a evolução doutrinária que ocorreu no Exército português e a matéria alvo de estudo.

Neste sentido, sob a perspetiva do atual conceito da função de combate ApSvc, procedemos a uma análise da doutrina, organização e funcionamento que se verificavam no TO no período em referência com a finalidade de avaliar o respetivo papel e desempenho ao longo da campanha.

Assim, a investigação deste trabalho tem como propósito analisar de forma resumida o ApPess e cinco das funções logísticas (Reabastecimento, Manutenção, Movimentos e Transporte, Apoio Sanitário e Infraestruturas).

Da investigação realizada, concluímos que a função de combate alvo de estudo enfrentou nesta campanha enormes dificuldades, pelo que de certo modo consideramos que a situação militar particularmente agonizante para que se evoluiu no final do conflito, em parte, terá sido influenciada pelo ApSvc.

Palavras-chave

Guiné, Apoio de Serviços, Reabastecimento, Manutenção, Apoio de Pessoal, Apoio Sanitário.



Abstract

The present paper, which theme is "The Service Support in the Military Campaign of Guinea-Bissau (1963-1974)", intends to characterize the combat function Service Support considering the reality of that time.

Therefore, in order to analyze the two main areas of this combat function – Logistics and Personnel Support – we conducted a revision of concepts and definitions taking into account the doctrinal evolution that occurred in the Portuguese Army.

In this sense, from the perspective of the current concept of the Service Support, we proceeded analyzing the doctrine, organization and functioning implemented in the Joint Operation Area in the period in reference (1963-1974) in order to evaluate their respective role and performance during the Campaign.

Accordingly, the investigation of this work has the purposes to analyze Personnel Support and five logistic functions (Supply, Maintenance, Transportation, Medical Support and Infrastructures) in a summarized way.

From the research carried out, we have concluded that the Service Support faced enormous difficulties during the campaign, which in some extent we consider that has affected the operational circumstances of the military forces developing to a agonizing situation in the lately years of the conflict.

Keywords

Guinea-Bissau, Service Support, Supply, Maintenance, Transportation, Medical Support and Infrastructures



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

A

A/D	Apoio Direto
A/G	Apoio Geral
ApLog	Apoio Logístico
ApPess	Apoio de Pessoal
ApSan	Apoio Sanitário
ApSvc	Apoio de Serviços

B

BEng	Batalhão de Engenharia
------	------------------------

C

CECA	Comissão para o Estudo das Campanhas de África
CompDepMat	Companhia de Depósito de Material
ChSvcTransp	Chefia do Serviço de Transportes
CTIG	Comando Territorial Independente da Guiné

D

DBI	Depósito Base de Intendência
DBV	Depósito Base de Víveres
DSP	Direção do(s) Serviço(s) de Pessoal

F

FFAA	Forças Armadas
FAP	Força Aérea Portuguesa

G

GEAEM	Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar
-------	---

H

HM241	Hospital Militar 241
HMP	Hospital Militar Principal

M

MM	Manutenção Militar
M&T	Movimentos e Transporte

N

NT	Nossas Tropas
----	---------------

O



OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
OGFE	Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento
OGME	Oficinas Gerais de Material de Engenharia
P	
PAIGC	Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde
PDE	Publicação Doutrinaria do Exército
PG	Prisioneiro(s) de Guerra
PInt	Pelotão(ões) de Intendência
PIDE	Polícia Internacional e de Defesa do Estado
PS	Posto(s) de Socorros
Q	
QD	Questão(ões) Derivada(s)
QG	Quartel-General
QP	Questão de Partida
S	
SEng	Serviço de Engenharia
SInt	Serviço de Intendência
SMat	Serviço de Material
SPM	Serviço Postal Militar
SS	Serviço de Saúde
STransp	Serviço de Transportes
SvcMil	Serviço Militar
T	
TFP	Terminal de Frio Principal
TFSec	Terminal de Frio Secundário
TN	Território Nacional
TO	Teatro de Operações
U	
UEC	Unidade Escalão Companhia



Introdução

A 4 de abril de 1949, Portugal aderiu à Organização do Tratado do Atlântico Norte, passando a adotar a doutrina preconizada por aquela organização, centrando-se essencialmente na sustentação de forças no âmbito de conflitos convencionais (Cann, 2005, p. 187).

Para dar resposta às necessidades das Unidades enviadas para os territórios coloniais, foi necessário adaptar a doutrina vigente à época em relação à realidade vivida no terreno, tendo a logística de campanha, vocacionada para a guerra convencional, sido relegada para segundo plano (Moreira, 1999, p. 9).

O tema do presente trabalho de investigação de grupo, “O Apoio de Serviços na Campanha Militar no Teatro de Operações da Guiné-Bissau”, assume relevância já que a temática relativa às campanhas militares de Portugal nos territórios africanos no período de 1961-1974, incidem sobre aspetos de natureza operacional, sendo menos focadas as questões relativas ao apoio logístico (ApLog) e à área de pessoal.

De acordo com a doutrina atualmente em vigor, importa compreender o papel que o ApSvc, enquanto função de combate, teve na condução das operações no TO da Guiné. Neste sentido, o objeto da nossa investigação será analisar como se desenvolvia a função de combate ApSvc no TO da Guiné no período de 1963-74, procurando fazer uma associação entre as várias áreas em que se decompõe esta função de combate e as atividades que eram conduzidas no terreno de acordo com a doutrina de então.

Considera-se assim necessário delimitar o objeto de estudo: temporalmente ao hiato de tempo compreendido entre 1963 e 1974, período correspondente aos anos de conflito armado no TO; e, espacialmente, a todo o território da Guiné-Bissau onde teve lugar a condução da campanha militar. No tocante ao conteúdo, optámos por delimitar o trabalho a apenas cinco funções logísticas (Reabastecimento, Manutenção, M&T, ApSan e Infraestruturas), bem como às funções específicas de Pessoal: Assuntos Mortuários, Moral e Serviços de Pessoal e Efetivos.

Para analisarmos o objeto de estudo, a investigação teve como objetivo geral (OG) caracterizar o ApSvc na vertente atual de função de combate no quadro da campanha militar do TO da Guiné entre 1963-1974. Para concretizar este OG, definimos os seguintes objetivos específicos (OE):

- OE1: Analisar o Apoio de Pessoal (ApPess) no âmbito das seguintes áreas e funções específicas, respetivamente:



- Manutenção do efetivo: efetivos e repletamentos;
- Administração do pessoal: Prisioneiros de Guerra (PG);
- Desenvolvimento e manutenção do moral: moral e serviços de Pessoal; e, assuntos mortuários.

- OE2: Analisar a Logística nas funções logísticas: Reabastecimento, Manutenção, Movimentos e Transporte (M&T), Apoio Sanitário (ApSan) e Infraestruturas.

Assim, para focalizar a investigação no OG, formulou-se a seguinte questão de partida (QP): De que forma contribuiu o ApSvc para as Operações no TO da Guiné?

Neste sentido, para auxiliar a atingir os objetivos específicos, formularam-se duas questões derivadas (QD) concorrentes com a QP:

- QD1: De que forma funcionaram as seguintes atividades de ApPess:
 - A gestão dos efetivos foi eficaz correspondendo às necessidades operacionais do TO?
 - Como era efetuado o processamento dos PG?
 - Como se processava o tratamento dos mortos?
 - Como funcionava o Serviço Postal Militar (SPM)?
- QD2: Como se processavam as atividades logísticas e que limitações existiram no apoio às Unidades?

Para a elaboração deste TIG foi utilizada metodologia fundamentalmente indutiva, assente numa estratégia de investigação qualitativa baseada num desenho de pesquisa do tipo estudo de caso, apoiada para o efeito em análise documental e em entrevistas.

O trabalho é constituído pela Introdução, à qual se seguem três capítulos e as conclusões no final.

No primeiro capítulo abordam-se os conceitos fundamentais sobre o tema e é apresentada uma explicação sucinta das diferenças entre doutrina e base conceptual atual e aquela que vigorava no período em apreço.

No segundo capítulo debruçamo-nos sobre a temática do ApPess sucintamente, tendo-nos focalizado apenas em algumas áreas específicas e dentro destas, em determinados aspetos principais, como sejam: baixas e mortos, processamento de PG, gestão de efetivos e Serviço Postal Militar (SPM).

No terceiro capítulo incidimos sobre a Logística, analisando no âmbito das funções logísticas Reabastecimento, Manutenção, M&T, ApSan e Infraestruturas, como estas eram



desenvolvidas, qual a sua organização e que constrangimentos foram encarados ao longo da campanha.

No final de cada capítulo é apresentada uma síntese conclusiva de forma a resumir a ideia-chave da análise, concorrendo assim para as conclusões onde se pretende dar resposta à QP da investigação.



1. Revisão da Literatura

1.1. Introdução

O presente capítulo tem por finalidade realizar uma revisão da literatura utilizada para a elaboração deste trabalho, assim como detalhar a metodologia seguida ao longo do mesmo.

Do conjunto das obras consultadas verificámos que a grande maioria aborda a Campanha Militar no TO da Guiné sob uma perspetiva fundamentalmente histórica, incidindo grande parte delas sobre operações militares, conduzidas ao longo do conflito, ou, inclusive no relato de experiências vividas pelos próprios intervenientes.

Constata-se haver um incipiente trabalho de investigação acerca da organização e funcionamento do Exército durante os mais de dez anos de conflito naquele TO, sendo de salientar neste âmbito o enquadramento muito secundário e pouco desenvolvido que é dado às áreas ligadas ao Pessoal e à Logística nas obras que tratam sobre o conflito da Guiné durante a Guerra Colonial.

Assim, para desenvolver o tema deste trabalho, efetuámos uma revisão da literatura aos atuais conceitos de ApSvc, ApPess e de Logística, bem como relativamente às bases conceptuais que sustentam estas grandes áreas, designadamente quanto a cinco funções logísticas (Reabastecimento, Manutenção, M&T, ApSan e Infraestruturas) bem como relativamente à organização do ApPess por áreas e funções específicas uma vez que o seu entendimento é fundamental para a compreensão do trabalho. Para além disto, procurámos fazer a ligação entre estes conceitos e a doutrina vigente à época de modo a permitir uma perceção coerente da realidade vivida no TO, preocupação igualmente constante ao longo do trabalho para casos mais pontuais.

1.2. O conceito de Apoio de Pessoal – atual e durante a campanha

O atual conceito de ApPess constitui-se como um conjunto de atividades interdependentes que auxiliam a ação de comando, permitindo desenvolver e manter bons índices de moral das tropas. Engloba tarefas orientadas para o bem-estar, as necessidades e a qualidade de vida do pessoal (PDE (2016, p. 1_1)).

A gestão e administração dos recursos humanos à disposição de um Comando deve ser uma preocupação constante a todos os níveis e escalões, tendo sido ao nível da doutrina atual organizada num conjunto de funções elementares designadas por Funções Específicas, por sua vez agrupadas em Áreas Específicas, de acordo com afinidades existentes entre as mesmas, conforme Tabela 1.



Tabela 1 – Áreas de Atividade

Funções Específicas	Áreas
Efetivos	Manutenção do Efetivo
Recompletamentos	
Pessoal Militar	
Pessoal Civil	Administração do Pessoal
Prisioneiros de Guerra	
Pessoal Prisioneiro do Inimigo Recuperado	
Segurança do Pessoal	
Moral e Serviços de Pessoal	Desenvolvimento e Manutenção do Moral
Condecorações e Recompensas	
Relatórios de Baixas	
Assuntos Mortuários	
Manutenção da Disciplina, Lei e Ordem	Manutenção da Disciplina, Lei e Ordem
Administração Interna	Administração Interna
Administração do Potencial Humano	Administração do Potencial Humano

Fonte: (Exército Português, 2016, p. 1_4)

Em termos de orgânica e funcionamento, a área do Pessoal mantém algumas similaridades relativamente à existente no período em estudo. Na época em questão, no topo da hierárquica encontrava-se o Ajudante-General que acionava a 1ª Repartição do Estado-Maior do Exército e a Direção do Serviço de Pessoal (DSP), entre outras. À DSP competia executar os assuntos relativos à administração do pessoal em serviço, designadamente: recrutamento; promoções; mudanças de situação; colocação e transferências; baixas de serviço; graduações e licenças (CECA, 1988, pp. 217-218), aspetos que nos dias de hoje se encontram integrados na área específica Administração do Pessoal.

1.3. O conceito de Logística – atual e durante a campanha

De acordo com o PDE (2013, p. 2_3), a Logística é definida como a ciência do planeamento e da execução de movimentos e sustentação de forças, estando a ela associadas as seguintes atividades:

- Conceção e desenvolvimento, obtenção, receção, armazenagem, movimentos, distribuição, manutenção, evacuação e alienação de materiais, equipamentos e abastecimentos;
- Transporte de pessoal e material;
- Construção, conservação, operação e disposição de instalações;



- Sustentação e fornecimento de serviços;
- ApSan.

De igual modo, a finalidade da Logística nos termos da mesma publicação, “consiste em equipar e manter uma força em condições de ser empregue em operações militares, durante o tempo necessário, quer no Território Nacional (TN), quer num qualquer TO a uma distância considerável do primeiro.”

Atualmente existem sete funções logísticas (Reabastecimento, M&T, Manutenção, ApSan, Infraestruturas, Aquisição, Contratação e Alienação, e Serviços), das quais apenas iremos abordar as abaixo indicadas devido ao facto de terem sido sobre estas que a revisão da literatura proporcionou dados quantitativa e qualitativamente adequados para análise (Exército Português, 2013, pp. 5_1-5):

- **Reabastecimento:** conjunto de atividades realizadas com vista à obtenção, receção, armazenagem e distribuição de abastecimentos, incluindo a determinação em qualquer altura do tipo e quantidade necessária, e a reafectação dos artigos a destinatários que não os originais e inclui todos os materiais usados no apoio e sustentação das forças militares.

- **Manutenção:** conjunto de atividades com a finalidade de manter os equipamentos, em condições de operacionalidade e restaurar tal condição aos equipamentos que não se encontram operacionais.

- **Movimentos e Transporte (M&T):** A missão no âmbito dos M&T comporta o planeamento, a direção e o controlo dos meios de transporte e necessidades a estes associados, com o objetivo de deslocar pessoal, material e abastecimentos para um determinado local, em tempo, nas quantidades desejadas, nas necessárias condições de operacionalidade e da forma mais económica, tendo em vista a satisfação operacional da missão.

- **ApSan:** conjunto de atividades de carácter sanitário que têm por finalidade o aprontamento, a prevenção dos efetivos e a recuperação dos indisponíveis¹. O ApSan deve estar em condições de contribuir para a proteção da força e garantir o seu moral através da prevenção de doenças, de evacuações rápidas e do melhor tratamento de doentes e feridos.

- **Infraestruturas:** conjunto de atividades exercidas no sentido de dotar todos os intervenientes com as instalações necessárias. Relaciona-se com a conceção, construção,

¹Doentes e feridos, humanos ou animais.



remodelação, manutenção, operação e disposição de instalações para projeção, acomodação, instalação, sustentação e retração das forças.

Todavia, durante as campanhas do Ultramar, encontravam-se estabelecidas cinco funções logísticas: abastecimento, evacuação e hospitalização, transporte, manutenção e serviços. Para materializarem o apoio às tropas no terreno estas organizavam-se nos seguintes serviços, com as respetivas missões (Afonso & Gomes, 2001, p. 342):

- Serviço de Engenharia (SEng): trabalhos de construção, reparação e manutenção de instalações e vias de comunicação, montagem e exploração de redes de distribuição elétrica, pesquisa e exploração de fontes de água e fornecimento de cartas topográficas;
- Serviço de Transmissões: comunicações entre Comandos e Unidades, fornecimento do respetivo material, sua manutenção e reparação;
- Serviço de Transportes (STransp): organização e execução de transportes marítimos, aéreos e terrestres;
- Serviço de Material (SMat): operações de carácter técnico, relativas a armamento, viaturas e munições;
- Serviço de Intendência (SInt): abastecimento de víveres, combustíveis e lubrificantes, de fardamento, calçado, equipamentos e material de aquartelamento;
- Serviço de Saúde (SS): preservação da saúde das tropas e recuperação dos feridos e doentes, produção e distribuição de medicamentos.

1.4. Metodologia da investigação

O percurso metodológico assentou nos princípios de orientação metodológica para a elaboração de trabalhos de investigação estabelecidos pelo Instituto Universitário Militar (Santos, et al., 2016), tendo o estudo se baseado fundamentalmente no método indutivo recorrendo-se para tal aos dados recolhidos de diversas fontes.

A metodologia de investigação foi de carácter qualitativo, tendo a recolha de dados recaído sobre a análise documental e recurso a entrevista do tipo semiestruturada a um militar que interveio ativamente no TO da Guiné (Coronel de Administração Militar na Reforma Duran Clemente), com a finalidade de obtermos uma perspetiva mais real e centrada na experiência direta de quem desempenhou funções naquele território.

No tocante ao desenho de pesquisa, o mesmo consistiu num estudo de caso dadas as características do tema, nomeadamente: particular; descritivo; heurístico; indutivo; holístico; e planificação (Santos, et al., 2016, p. 39).



Por fim, o percurso de investigação, dividiu-se em três etapas: exploratória, analítica e conclusiva. A primeira etapa, compreendeu leituras preliminares e a consulta de documentação de referência tendo em vista um enquadramento geral e a construção de um plano de trabalho em que foram estabelecidas as estratégias de investigação, o quadro cronológico e a articulação inicial. Durante a fase analítica, realizou-se a recolha de dados submetendo-os à verificação através das questões derivadas para análise dos mesmos. Por último, na etapa conclusiva, efetuou-se uma revisão dos resultados obtidos numa lógica retrospectiva, com a apresentação dos novos contributos para o conhecimento em resultado do trabalho.



2. O Apoio de Pessoal

2.1. A Manutenção de Efetivo

De acordo com o recenseamento geral da população em Portugal², a população residente era de: continente e ilhas³ - 8 889 392; Angola - 4 830 283; Guiné – 525 437; Moçambique – 6 603 653.

De acordo com a faixa etária para prestar serviço militar⁴ os números fixavam-se em: continente e ilhas – 336 672; Angola – 208 853, Guiné – 21 256; Moçambique – 250 000 (CECA, 1988, p. 214).

Numa breve análise aos números constata-se que nos três territórios africanos os efetivos incorporáveis, na sua totalidade excediam os efetivos da metrópole e ilhas. A possível utilização destes recursos era efetuada através da Administração de Pessoal.

Em 1960 estavam previstos três sistemas de obtenção de recursos para o Exército: a conscrição, o voluntariado e o misto⁵. No essencial, o sistema mais utilizado era o misto. O voluntariado era admissível, sobretudo aos indivíduos com idades inferiores a 20 anos, não se constituindo no entanto, como um número de efetivos significativo para o recrutamento (CECA, 1988, p. 214).

Para o Ultramar, a Lei n.º 2060, de 03 de abril de 1953, regulava sobre o recrutamento e estabelecia que todos os cidadãos portugueses nascidos nas colónias poderiam ser obrigados a prestar serviço militar (SvcMil), enquadrados nas mesmas condições estabelecidas para o SvcMil no continente e ilhas. A legislação em vigor determinava também que todos os cidadãos portugueses, de origem ou naturalizados, eram obrigados a prestar SvcMil de acordo com a sua robustez física e aptidões intelectuais e profissionais⁶ e respeitando uma duração geral de SvcMil⁷ (CECA, 1988, p. 215).

Assim, os efetivos no TO em 1961 totalizavam 4 736 elementos e durante o período compreendido entre 1961 e 1964 cresceram de forma substancial, continuando a aumentar de modo intenso até 1973, atingindo a cifra de 32 035 efetivos. No final de 1962 e até ao ano de 1966, os efetivos oriundos da metrópole, subiram de 4 070 para 17 760, sendo que em

² Relativo a 15 de dezembro de 1960 (CECA, 1988).

³ Madeira e Açores.

⁴ Dos 20 aos 24 anos (CECA, 1988).

⁵ Combinação de ambos os sistemas atrás referidos (CECA, 1988).

⁶ Lei do Recrutamento e SvcMil (Lei n.º 1961, s.d.) com as alterações da Lei n.º 2034, de 18 de julho de 1949 e (Decreto-Lei n.º 38 918, s.d.).

⁷ A prestação de serviço nas fileiras, dividia-se em três escalões: tropas ativas - oito anos; tropas licenciadas - doze anos; tropas territoriais – cinco anos. Como nos dias de hoje, os períodos de prestação de serviço, dividiam-se em efetividade de serviço e disponibilidade (CECA, 1988).



dezembro de 1969 rondavam os 22 866 efetivos, alcançando o seu máximo valor em 1974, com um efetivo a rondar os 26 000 elementos (Bacelar, 1999, p. 59).

Tabela 2 – Quadro de Efetivos nos três Teatros (Referidos a 31 dezembro)

Anos \ TO	Angola	Moçambique	Guiné	Total
1960	—	—	—	—
1961	33 477	11 209	4 736	49 422
1962	44 925	11 852	5 070	61 847
1963	47 400	14 246	9 650	71 296
1964	52 493	18 049	15 195	85 737
1965	57 073	22 856	17 252	97 181
1966	55 816	30 588	20 801	107 205
1967	57 420	34 721	21 650	113 791
1968	58 230	36 615	22 839	117 684
1969	55 574	39 096	26 581	121 251
1970	55 233	38 712	26 775	120 720
1971	62 060	44 505	29 210	135 775
1972	60 317	46 723	29 957	136 997
1973	65 592	51 463	32 035	149 090

Fonte: (CECA, 1988, p. 159)

Nos três TO do Ultramar, incluindo a Guiné, os efetivos locais aumentaram de forma substancial num processo hoje conhecido como “africanização”⁸, permitindo ao Estado português colmatar a crescente escassez de efetivos da metrópole e possibilitar o levantamento de Unidades menos dispendiosas, com enorme conhecimento e adaptação ao terreno, tendo sido também utilizados como fontes de informação e contrainformação (Afonso e Gomes, 2001, p. 551).

2.2. A Administração de Pessoal – Prisioneiros de Guerra

Tendo por base a Tabela 1, a Área de Atividade de Administração de Pessoal, abrange a função específica de PG, que em 1961 e durante os treze anos de conflito, a experiência portuguesa no tratamento, administração e guarda de PG era inexistente.

Este facto poderá justificar-se pela dificuldade de tornar extensível aos territórios do Ultramar o regime jurídico do Estado Português, no reconhecimento da existência de um estado de beligerância contra as FFAA de um outro Estado opositor, ficando vedado ao Exército Português agir de acordo com os princípios consignados na Convenção Relativa ao Tratamento dos PG (CECA, 1988, p. 230).

⁸ Sextuplicou de 1961 a 1973.



Por outro lado, as características do próprio conflito e perante um Inimigo de efetivo reduzido e que não fazia uso de uniformes⁹, não permitia a captura de elevados efetivos, tornando até a mesma extremamente difícil.

O objetivo fundamental das capturas visava a recolha de informações, pelo que, logo após a realização dos interrogatórios, os combatentes capturados eram entregues às autoridades civis da população para realizarem a respetiva reinserção na sociedade. Os elementos com maiores responsabilidades nas ações militares do inimigo e que detinham comando eram entregues às forças policiais – inclusive à Polícia Internacional de Defesa do Estado (PIDE) – para serem detidos (Pinto, et al., 2008). Este procedimento originou que não fosse necessário constituir e administrar campos de PG por parte do Exército na Guiné (CECA, 1988, p. 248).

2.3. Desenvolvimento e Manutenção do Moral

Durante o conflito, o desenvolvimento e manutenção do moral, conhecido à data por “Serviços de Moral e Bem-Estar”, assentava essencialmente em três pilares: o Serviço de Assistência Religiosa, Serviços Sociais das FFAA e o SPM.

Os primeiros dois Serviços obtiveram grande preponderância entre os militares, pelo que existia por cada Batalhão um Capelão militar. Este, além do respetivo apoio religioso às tropas, desempenhava um trabalho importante junto das populações civis (CECA, 1988, p. 248).

O SPM funcionava sob administração própria, independente da administração dos Correios de Portugal (CTT¹⁰), de modo a se conseguir maior mobilidade no TO e assegurar todas as necessidades militares, onde a relação institucional entre estes dois serviços se limitava à troca de correspondência (CECA, 1988, p. 249).

O SPM tinha chefia em Lisboa. Existia uma Estação Postal Principal no TO, a Estação Postal Militar 8 (indicativo da Guiné), que distribuía o correio pelas várias Estações Postais Secundárias que por sua vez distribuía pelos Postos Militares de Correio, cada um apoiando até 2 500 homens. No fim da cadeia havia em cada Unidade um Encarregado da Delegação Postal (normalmente um cabo escriturário), que recebia formação específica para essas funções.

De acordo com a entrevista realizada, o serviço era eficiente e notável e era efetuado por via aérea. Entregavam-se desde aerogramas, a cartas, encomendas, vales do correio e

⁹ Que permitissem uma clara identificação dos insurgentes e a distinção clara entre combatentes e população civil.

¹⁰ Significado: Correios, Telégrafos e Telefones.



valores declarados. Os aerogramas¹¹ foram muito impulsionados pelo Movimento Nacional Feminino para apoio aos militares. Os seus impressos tinham tamanho A4 e no caso de servirem para envio de mensagens da metrópole para o TO possuíam cor Azul (“representando o Mar que os separava!”), no caso inverso, se fossem para enviar mensagens da Guiné para o continente, apresentavam cor amarela (“significado de otimismo, alegria, a prosperidade e felicidade”) (Clemente, 2017).

No âmbito dos assuntos relacionados com baixas, o processo por si só era delicado, longo e moroso.

Nos primeiros anos do conflito a responsabilidade dos custos dos transportes dos militares falecidos em combate para a metrópole era das respetivas famílias. Outros casos existiram, em que os militares falecidos foram sepultados em cemitérios, construídos e organizados, nas localidades onde se situavam os aquartelamentos, e outros, foram sepultados nas matas por impossibilidade de transporte para os aquartelamentos. Estas baixas (mortos) não eram transportadas por via aérea por falta de meios e por estarem destinados ao transporte dos feridos para os postos de socorros (PS) ou enfermarias nos setores das Forças (Afonso e Gomes, 2001, p. 226).

Tabela 3 – Mortos na Guiné

Ano	Em combate		Por acidente com armas de fogo		Por acidente de viação		Por outras causas		Soma		Obs.
	Rect. da Metrópole	Rect. da Província	Rect. da Metrópole	Rect. da Província	Rect. da Metrópole	Rect. da Província	Rect. da Metrópole	Rect. da Província	Rect. da Metrópole	Rect. da Província	
1961	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1962	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1963	28	6	7	—	5	1	6	1	46	8	
1964	68	10	6	4	6	—	30	2	110	16	
1965	75	8	3	1	13	—	33	10	124	19	
1966	114	19	14	4	11	—	15	7	154	30	
1967	132	20	11	3	9	3	18	15	170	41	
1968	102	30	19	5	18	3	28	16	168	53	
1969	103	16	26	5	13	1	25	18	167	40	
1970	85	24	9	1	12	—	31	24	137	50	
1971	78	25	16	1	7	1	46	19	147	46	
1972	61	20	27	3	14	2	23	14	125	39	
1973	88	51	17	4	7	3	25	20	137	78	
1974	43	25	5	4	10	1	5	6	63	36	Até 25-4-74
	8	1	10	2	10	3	23	9	51	15	Após 25-4-74
SOMA	985	255	170	37	135	18	309	161	1 599	471	
TOTAIS	1 240		207		153		470		2 070		

Fonte: (CECA, 1988, p. 265)

Tendo como referência a Tabela 3, constata-se que o período mais agudo quanto ao número de mortos, foi o de 1967-1969, tendo a média anual de baixas no TO nos onze anos de conflito rondado os 188 mortos.

¹¹ Carta que se envia por correio aéreo.



2.4. **Síntese Conclusiva**

Ao longo deste capítulo caracterizámos de forma sucinta o ApPess no TO da Guiné. Deste modo, pudemos concluir que os recursos humanos com idade de ingressar nas fileiras satisfizeram as necessidades para a campanha no TO, sem que fosse necessário recorrer aos elementos na disponibilidade de serviço, facilitando desta forma os repletamentos quando necessários.

No que se refere ao processamento de PG, inferimos que o Exército não levantou quaisquer campos de PG, uma vez que os elementos capturados ao Inimigo eram entregues às autoridades policiais nos casos de detenção.

Por outro lado, em relação ao moral, o SPM assumiu um papel central durante a campanha, tendo funcionado de forma eficaz e cumprido um importante papel crucial no âmbito do moral das tropas.

Por último, constatámos que o processamento dos mortos foi uma questão bastante delicada, nem sempre tendo havido um repatriamento dos militares falecidos no TO para as respetivas origens, tendo até nalguns casos o referido repatriamento sido feito a expensas das próprias famílias.

Face ao exposto consideramos ter respondido à QD1 no âmbito dos aspetos elencados relativamente a esta questão.



3. A Logística durante a campanha

O sistema de ApLog adotado no TO da Guiné teve por base a experiência adquirida em Angola, sendo condicionado pela especificidade daquele território (Cann, 2005, p. 189). Face à pequena extensão territorial do TO, escassez de infraestruturas e inexistência de povoações apenas Bissau se constituiu como base logística (CECA, 1990, p. 294). O ApLog foi organizado em apenas uma área de apoio, sendo a partir de Bissau que se processava todo o esforço com um recurso limitado a órgãos ou depósitos avançados. Bissau constituiu-se como a única porta de entrada dos abastecimentos, os quais, dada também as fracas possibilidades de obtenção de recursos locais, eram na sua esmagadora maioria oriundos da metrópole. Era também em Bissau que se encontravam centralizadas todas as Unidades de ApSvc e a partir de onde eram dirigidas todas as operações logísticas.

Por outro lado, embora a distância de Lisboa a Bissau¹² fosse mais reduzida quando comparada com as distâncias entre Lisboa e Luanda ou Lourenço Marques¹³, os meios disponíveis para o transporte foram mais escassos do que para os outros dois territórios, levando à necessidade de constituir elevados níveis de abastecimentos. Por seu lado, a economia local era de subsistência, sendo incapaz de suprir a esmagadora maioria das necessidades do Comando Territorial Independente da Guiné (CTIG), levando a que praticamente todos os produtos fossem importados da metrópole (Cann, 2005, p. 189).

No que respeita à distribuição, a opção pela via fluvial demonstrou ser a mais eficaz, muito embora os horários das marés condicionassem o planeamento, a pequena dimensão do território, o corte provocado pelo vasto sistema fluvial e uma rede estradal precária e minada pelo Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC), levaram a que 84% da carga fosse movimentada através desta via (CECA, 1990, p. 312).

Aos constrangimentos impostos pelo transporte intra-teatro juntava-se ainda a falta de instalações de base para armazenamento em condições adequadas dos abastecimentos idos da metrópole (Afonso e Gomes, 2001, p. 347).

Como fator adicional de dificuldade, havia ainda a considerar as condições climáticas adversas, não só para a saúde das tropas, como para a manutenção e conservação dos diversos materiais, munições e víveres, obrigando estes últimos a uma cuidada organização dos meios de conservação.

¹² cerca de 3100km.

¹³ Atual Maputo, distando 8400km de Lisboa.



3.1. A função logística Reabastecimento

3.1.1. Organização e funcionamento

De acordo com a doutrina vigente à época, a função reabastecimento assentava fundamentalmente no SInt cuja organização no TO da Guiné era a que se apresenta no organograma seguinte:

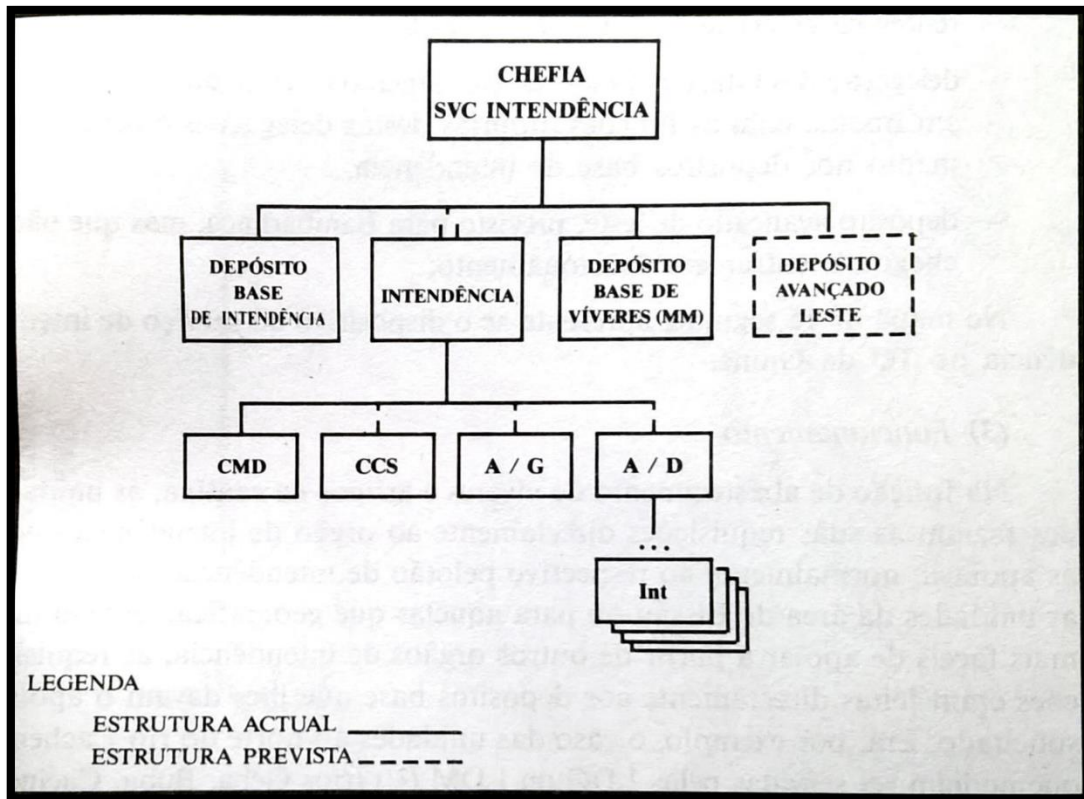


Figura 1 – Orgânica do SInt na Guiné

Fonte: (CECA, 1990, p. 303)

A estrutura do SInt abrangia um órgão de direcção, a Chefia, sediada em Bissau e os respetivos órgãos de execução, nomeadamente:

- Batalhão de Intendência (BInt): a duas Companhias, Companhia de Apoio Direto¹⁴ (A/D) e Companhia de Apoio Geral¹⁵ (A/G), ambas com sede em Bissau. A Companhia de A/D compreendia quatro Pelotões de Intendência¹⁶ (PInt), não tendo até 1972 como função principal o apoio às Unidades da sua área, funcionando ao invés disso como depósitos de trânsito.
- Depósito Base de Intendência (DBI) e delegação das Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento (OGFE);

¹⁴ Apoio prestado às Unidades consumidoras ou utentes dos abastecimentos (Exército Português, 2013, p. 6_3).

¹⁵ Apoio prestado às Unidades de reabastecimento de A/D (Exército Português, 2013, p. 6_3).

¹⁶ Cada um com uma localização específica: Bissau, Farim, Bambadinca e Buba.



- Depósito Base de Víveres (DBV).

O Mapa que se segue apresenta o dispositivo do SInt no TO da Guiné:

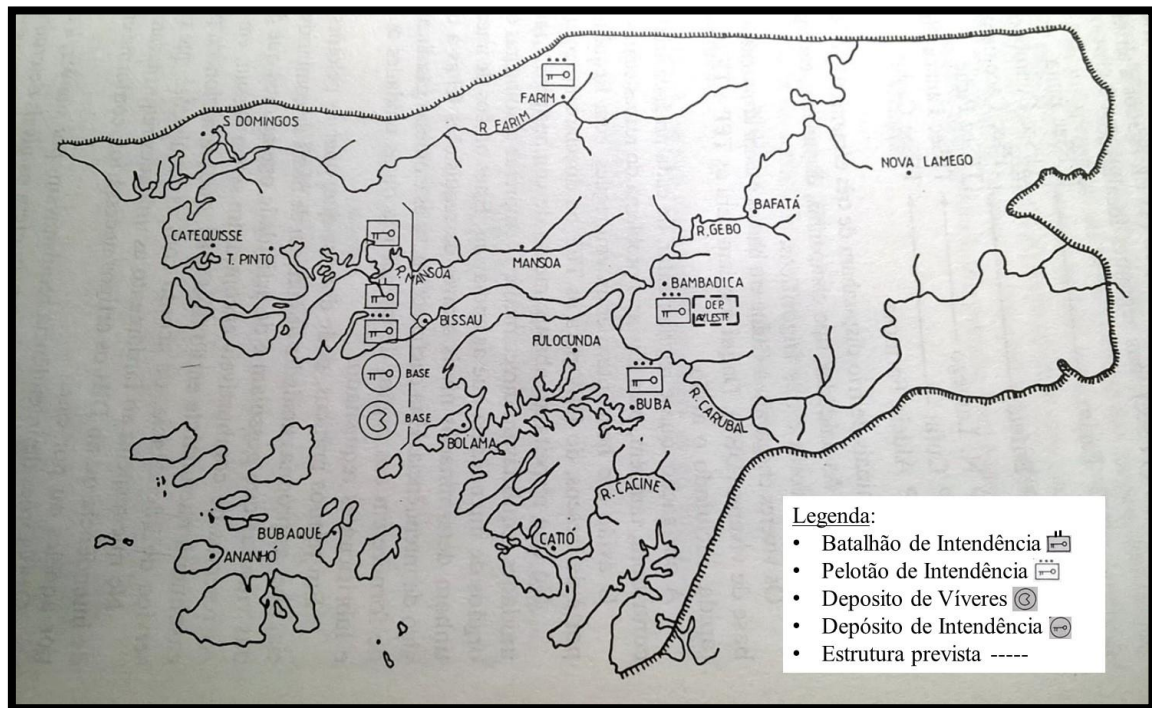


Figura 2 – Dispositivo do SInt no TO da Guiné

Fonte: (CECA, 1990, p. 305)

No entanto, de acordo com a entrevista realizada (Clemente, 2017), os PInt tinham uma localização ligeiramente diferente da indicada na bibliografia referenciada. Ou seja, dos quatro PInt indicados na figura 2 (Bissau, Farim, Bambandinca e Buba), o de Bissau terá sido possivelmente deslocado mais tarde em Cufar¹⁷ devido a necessidades operacionais.

3.1.2. O reabastecimento das Classes Logísticas

A nível de funcionamento, as tropas na Guiné dependiam fundamentalmente dos abastecimentos vindos da metrópole, inclusive os víveres, uma vez que as populações locais se dedicavam pouco à agricultura (CECA, 1990, p. 304).

O reabastecimento dos víveres (Classe I) e particularmente dos frescos constituiu-se sempre uma questão sensível do ApLog naquele TO, implicando um planeamento atempado e rigoroso. Obrigou há existência de uma cadeia de frio bastante alargada no território. A implantação deste sistema estava organizada com base numa unidade de frio de elevada capacidade instalada no DBV em Bissau e terminais de frio principais (TFP) ligados a terminais de frio secundários (TFSec) distribuídos conforme a Tabela 4:

¹⁷ Junto a Catió.



Tabela 4 – Sistema de meios de frio implantados no TO da Guiné

TFP	TFSec
Farim	Binta
	Contuboel
Bafatá	Cacomaro
	Piche
Nova Lamego	Paunca-Pirada
Cufar	Cacine
Aldeia Formosa	(sem correspondência)

Fonte: Adaptado de (CECA, 1990)

Cada terminal de frio dispunha de três câmaras frigoríficas e de duas de congelação, enquanto que as Unidades Escalão Companhia (UEC) dispunham geralmente de três frigoríficos e quatro arcas frigoríficas. Conquanto, a rede de frio instalada no TO não supria as necessidades, o que levou à obrigatoriedade das UEC criarem hortas, embora nem sempre os resultados tenham sido os esperados.

Quanto ao fluxo de abastecimentos, os víveres chegavam a Bissau por via marítima e eram armazenados no DBV, seguindo posteriormente para os TFP e TFSec, pela via mais rápida incluindo o avião e o helicóptero. As Unidades efetuavam os seus pedidos aos respetivos órgãos de apoio e dispunham de elevados *stocks* para fazer face a períodos de isolamento. No entanto, muitas Unidades foram apoiadas diretamente através de Bissau. Era o caso daquelas que podiam ser reabastecidas por lanchas de desembarque grandes (LDG) ou lanchas de desembarque médias (LDM), as Unidades, a norte do rio Cacheu, e ainda as que podiam ser reabastecidas por terra através de colunas logísticas organizadas pelo BInt. Por sua vez, as respetivas Unidades operacionais organizavam também colunas até às áreas dos PInt na dependência do BInt para se reabastecerem, sendo sobretudo sobre estas que o PAIGC executava emboscadas (Clemente, 2017).

Foram também utilizados, com alguma frequência, meios aéreos no transporte de frescos do DBV diretamente para as Unidades, em virtude das limitações e condicionamentos resultantes da utilização das vias terrestres ou marítimas.

O reabastecimento das Classes II¹⁸ e III¹⁹ era também garantido pelo BInt, que em ligação com as delegações das OGFE e da Manutenção Militar (MM), sob a direção da Chefia do SInt, recebiam ordens de fornecimento com vista à satisfação das necessidades manifestadas previamente pelas Unidades operacionais (Clemente, 2017).

¹⁸ Vestuário, fardamento, equipamento individual, material de bivaque, etc. (Exército Português, 2013, p. 6_4).

¹⁹ Combustíveis, óleos e lubrificantes (Exército Português, 2013, p. 6_4).



Quanto à Classe V²⁰ as Unidades faziam as requisições diretamente à Chefia do SMat, a qual dava ordem de fornecimento ao depósito de base e que, por conseguinte, as enviava diretamente às mesmas. Neste âmbito, é ainda de realçar as dificuldades impostas pelo clima, pelo terreno e também pelo inimigo, que não raras vezes procurava afetar o fluxo logístico das nossas tropas (NT) flagelando colunas logísticas, com a finalidade de deteriorar o potencial de combate e baixar o moral. Para colmatar estes aspetos, eram fornecidas munições suplementares, além das orgânicas, as quais correspondiam a cerca de 30 dias de consumo normal de munições (CECA, 1990, p. 309), embora nalguns casos tenham chegado a níveis críticos, designadamente nos seguintes artigos: granadas de mão ofensivas; granadas de morteiro 60mm e 81mm; granadas foguete Anticarro; granadas de fumos de Artilharia (CFAG, 1971).

Quanto à Classe IX²¹, (atualmente integrada no âmbito da função logística Manutenção), o fornecimento era garantido pelo dispositivo do SMat implantado na Guiné, tendo as Unidades que requisitar à Companhia de Depósito de Material (CompDepMat) as quantidades necessárias. Porém, o reabastecimento desta Classe apresentou algumas deficiências, uma vez que o material chegado ao TO apenas permitia na maioria das vezes a satisfação dos pedidos urgentes (CFAG, 1971).

Relativamente aos artigos da Classe VII²², devido ao facto de nesta época a logística do Exército se encontrar organizada por Serviços, o fornecimento destes abastecimentos era assegurado pelos próprios Serviços através dos Depósitos²³ na sua dependência. Na prática, às Unidades utentes competia a requisição dos artigos à Chefia, que após sancionamento davam ordem de fornecimento dos artigos necessários ao Depósito. Porém, muitas vezes os fornecimentos ficavam aquém daquilo que eram as necessidades, situação que ao nível do armamento era particularmente crítica “afetando largamente a atividade operacional” (CFAG, 1971).

No âmbito da Classe IV²⁴, era seguida a mesma regra, encontrando-se sediado em Bissau o Depósito Base de Material de Engenharia e em Bambandica o Depósito Avançado de Engenharia.

²⁰ Munições de todos os tipos, bombas, explosivos, etc (Exército Português, 2013, p. 6_4).

²¹ Todos os sobressalentes e componentes necessários à manutenção dos equipamentos, incluindo coleções para reparação, conjuntos e subconjuntos (Exército Português, 2013, p. 6_5).

²² Artigos completos principais (combinações finais de produtos acabados que se encontram prontos para utilização) (Exército Português, 2013, p. 6_4).

²³ Estando os Depósitos Base todos sediados em Bissau.

²⁴ Material de construção e materiais de organização do terreno e de fortificação (Exército Português, 2013, p. 6_4).



Finalmente, no tocante ao material sanitário e seus sobressalentes (Classe VIII), o reabastecimento constituía uma responsabilidade do SS, que à semelhança dos restantes Serviços, possuía órgãos com função de reabastecimento: Sucursal do Laboratório Militar de Produtos Químicos e Farmacêuticos (para o fornecimento de medicamentos) e do Depósito de Material Sanitário (para todo o material desta tipologia). Neste âmbito, é de assinalar a existência de atrasos na satisfação de requisições feitas à metrópole (CFAG, 1971).

3.2. A função logística Manutenção

A função logística Manutenção encontrava-se enquadrada pelo Serviço de Material (SMat), como nos dias de hoje. Ainda assim, a abordagem a esta função implica conhecer o funcionamento e organização do SMat no TO (CECA, 1990, pp. 307-308).

3.2.1. Estrutura

A estrutura deste serviço compreendia um órgão de direção, com a respetiva Chefia, instalada em Bissau e um órgão de execução, de escalão Batalhão, também instalado em Bissau (CECA, 1990, pp. 307-308).

3.2.2. Organização

O Batalhão de SMat tinha à sua disposição:

- Uma CompDepMat;
- Uma Companhia de Recuperação;
- Um Pelotão de A/D reforçado (CECA, 1990, pp. 307-308).

A Manutenção de 3º escalão²⁵, a cargo do Pelotão acima referido, era manifestamente insuficiente, criando-se uma Companhia de A/D com mais dois Pelotões. Todavia, a dificuldade de obtenção de pessoal especializado, levou a que se tentasse obter elementos nos Pelotões dos Batalhões Operacionais, situação que acabou por não se concretizar em virtude ter ocorrido, entretanto a independência da Guiné (CECA, 1990, pp. 307-308).

De acordo com o COR Clemente, não havia dificuldades ao nível da manutenção das viaturas, uma vez que as mesmas eram reparadas com militares especializados formados no continente. Ainda que, a substituição de peças fosse célere, de acordo com as circunstâncias e possibilidades da altura, incumbindo às Unidades a manutenção de 1º escalão²⁶ e 2º

²⁵ De acordo com o PDE (2013, p. 8_14), corresponde ao atual 2º Nível – Manutenção Intermédia A/D – a qual é caracterizada pela alta mobilidade e a reparação à frente de artigos por substituição dos módulos avariados.

²⁶ De acordo com o PDE (2013, p. 8_14), corresponde ao atual 1º Nível – Manutenção de Unidade da responsabilidade do Utilizador, a qual diz respeito às operações de manutenção preventiva realizadas pelo operador/utilizador.



escalão²⁷, por vezes também se recorria à canibalização de viaturas que tendo sido alvo de emboscadas, tinham ficado praticamente destruídas e sem viabilidade de reparação (Clemente, 2017). No entanto, a realidade macro do TO, evidenciava alguns problemas ao nível desta função logística, como por exemplo a falta do elo A/D às Unidades em virtude da referida escassez de pessoal especializado (CECA, 1990, pp. 307-308).

3.2.3. Funcionamento

O apoio de Manutenção estava praticamente todo sediado em Bissau e as Unidades requisitavam os sobressalentes que necessitavam, desde o 1º ao 3º escalão, diretamente ao Depósito²⁸ também localizado em Bissau. Deste modo, foi estabelecida a regra de que para o 1º e 2º escalão as reparações efetuavam-se nas Unidades de origem e para o 3º e 4º escalão²⁹ nas Unidades de SMat, para que o custo e o tempo de demora da resolução dos problemas de manutenção fossem reduzidos. Em último caso as Unidades de SMat poderiam dar ordem de evacuação para as Oficinas Gerais de Material de Engenharia (OGME) na Metrópole, uma vez ultrapassada a sua capacidade material e humana para realizar as intervenções necessárias. No entanto, as dificuldades de evacuação de material neste TO eram muito significativas, levando a que os Comandantes dos Batalhões Operacionais muitas vezes tivessem que intervir diretamente na resolução dos problemas para que as evacuações fossem efetivadas.

Todos estes aspetos contribuíram para a degradação do Parque Automóvel no TO não se conseguindo, por um lado evacuar o material incapaz tornando-se desnecessário e por outro repor aquele de que se necessitava para o normal funcionamento das atividades no TO (CECA, 1990, p. 308).

3.3. A função logística Movimentos e Transporte

Entre as datas em estudo, a atual função logística M&T enquadrava-se no âmbito do STransp (CECA, 1990, p. 309).

²⁷ De acordo com o PDE (2013, p. 8_16), o 2º Escalão corresponde ao atual 1º Nível – Manutenção de Unidade – sendo que na época era feita a distinção entre a manutenção feita pelo próprio operador (1º escalão) e aquela que era conduzida por elementos da Unidade à qual pertencia a viatura (2º escalão).

²⁸ Designado de Depósito Base.

²⁹ De acordo com o PDE (2013, p. 8_18), o 4º escalão corresponde ao atual 2º Nível – Manutenção Intermédia de A/G – caracterizando-se por estruturas semifixas sendo o seu objetivo fundamental apoiar o sistema de reabastecimento do TO através da reparação de equipamentos e componentes.



3.3.1. Estrutura

No TO da Guiné, o STransp compreendia um Órgão de Direção, a Chefia do próprio Serviço e dois Órgãos de Execução, a Companhia de Transportes e a Companhia de Terminal (CECA, 1990, p. 309).

3.3.2. Organização

A existência da Chefia do STransp (ChSvcTransp) no TO da Guiné foi inteiramente justificada, uma vez que os transportes eram deveras importantes para o desenrolar das operações. O transporte inter-teatro dependia dos meios marítimos e aéreos para sustentar a Campanha na Guiné, através do pessoal e material que era projetado da Metrópole (CECA, 1990, p. 309).

Neste TO em particular, os transportes fluviais e aéreos tinham maior peso relativamente aos terrestres. O transporte de pessoal e material para o desenrolar das operações era sobretudo feito por estas vias devido à fácil mobilidade no TO, assim como à dificuldade e perigosidade de utilização das poucas vias de comunicação terrestres. A principal dificuldade eram os deslocamentos pelas Picadas e a ocorrência de emboscadas, que ocorriam com frequência (Clemente, 2017). A utilização das Picadas tornava-se então imperativa sempre que os transportes fluviais não conseguiam colocar o pessoal e material nos locais necessários³⁰ ou quando não havia aeródromos ou pistas improvisadas para que as aeronaves pudessem aterrar. Por estes motivos, a ChSvcTransp no TO foi-se desenvolvendo e aumentando ao longo da Campanha³¹, para que os transportes pudessem satisfazer, praticamente todas as necessidades, sobretudo das operações (CECA, 1990, p. 309).

³⁰ Devido à inexistência de canais com profundidade suficiente para as embarcações utilizadas ou no caso de não haver ligação aos pontos de origem (CECA, 1990, p. 309).

³¹ À custa de pessoal de outros comandos, ficando estes, mais desfalcados (CECA, 1990, p. 309).

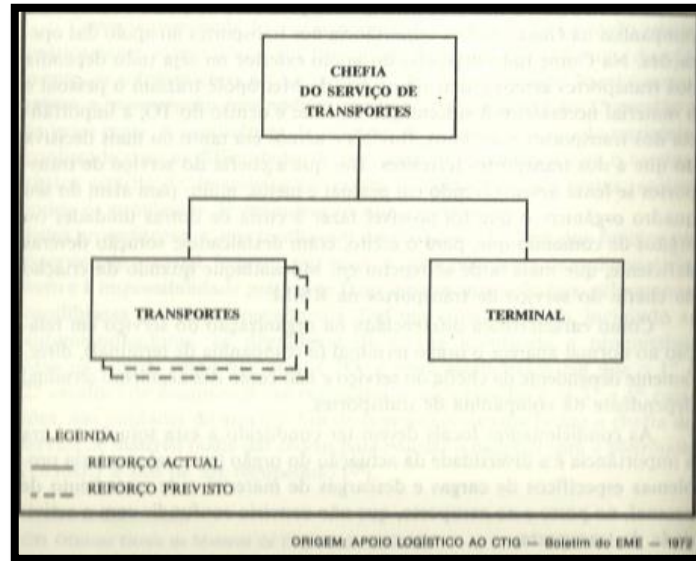


Figura 3 – Organograma da ChSvcTransp

Fonte: (CECA, 1990, p. 310)

Em relação à Companhia de Terminal, criada em 1972 e nunca completada em termos de pessoal e material, teve inúmeras dificuldades de cargas e descargas de material e de tratamento de pessoal, quer ao nível do porto de Bissau, quer ao nível aeroportuário. Esta Comp atuava apenas no porto e aeroporto de Bissau no âmbito das cargas e expedições, descargas e receções, triagem e armazenamento e controlo do material que chegava e partia da e para a Metrópole (CECA, 1990, pp. 309-311).

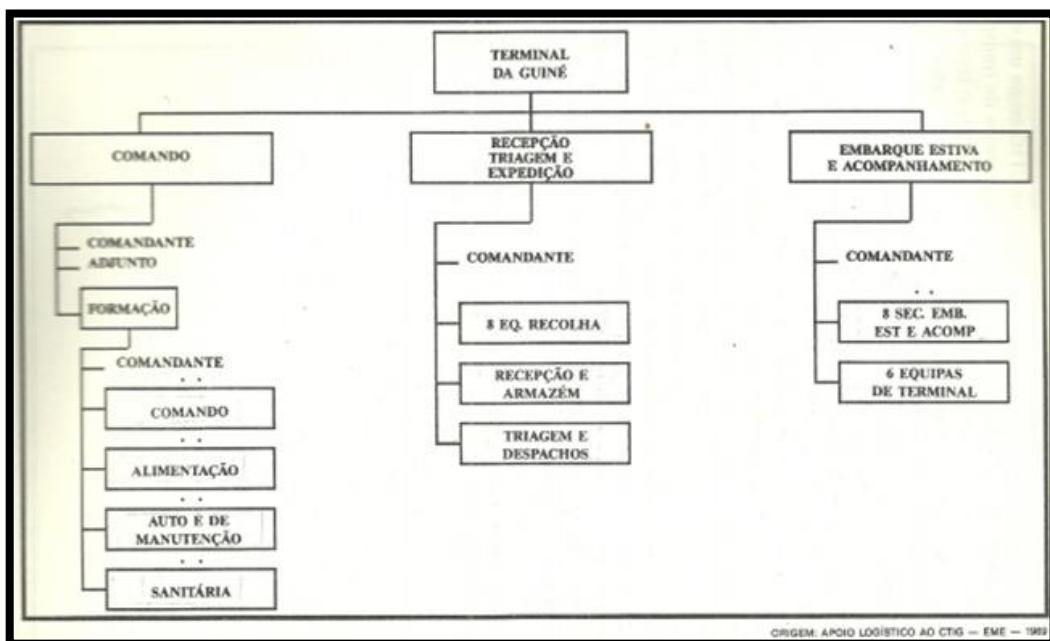


Figura 4 – Organograma do Terminal da Guiné

Fonte: (CECA, 1990, p. 311)



3.3.3. Funcionamento

O funcionamento do STransp esteve em constante mudança, atualização e coordenação, pois nem todos os meios de transporte pertenciam ao Exército³², mas havendo também alguns contratados a entidades civis, embora ficassem sob responsabilidade deste Ramo a nível de planeamento e coordenação do transporte do pessoal, material e dos víveres em apoio das operações e das populações locais (CECA, 1990, pp. 312-313).

Os meios de transportes marítimos, quer da Marinha, quer os fretados a entidades civis, desempenharam um papel muito importante no transporte de pessoal e de carga. No entanto o TO era servido por um único porto marítimo, situado em Bissau, cujas condições rudimentares tornavam muito difícil a condução das atividades portuárias e de armazenamento dos abastecimentos enviados pela Metrópole nas condições apropriadas (CECA, 1990, pp. 312-313).

Além disso, dadas as características geográficas da Guiné e as limitações das vias de comunicação terrestres, os transportes fluviais foram fulcrais durante toda a Campanha, uma vez que eram os meios mais solicitados, quer em operações, quer em atividades de ApLog³³. Porém, a dependência das comunicações fluviais, devido aos horários das marés, condicionava a maioria das operações, tendo em conta os condicionamentos impostos pela profundidade das águas, especialmente junto das margens, *versus* os respetivos calados das embarcações utilizadas, que maioritariamente eram alugadas, dado que o Comando da Defesa Marítima da Guiné apenas garantia 20% das necessidades (CECA, 1990, p. 474; DIE, 2014, p. 41; Cann, 2005, p. 189).

Não obstante, os meios de transporte terrestres terem aumentado de importância ao longo da campanha, recorreu-se muitas vezes ao aluguer. Todavia, segundo o COR Clemente a Guiné era muito pobre, não tendo tido conhecimento de tal aspeto, quer ao nível intra-teatro, quer em termos de contratos estabelecidos com os países fronteiriços³⁴, dado que estes inclusivamente apoiavam o PAIGC (Clemente, 2017).

O recurso à contratação externa acabou por ser uma necessidade, pois para além de faltarem viaturas militares, que prioritariamente eram empregues em operações táticas, faltavam instalações de base para armazenamento e distribuição. Do total de meios, apenas 30% eram viaturas militares (CFAG, 1971), sendo que do total de carga, apenas

³² Caso das Lanchas da Marinha e das aeronaves da FAP (CECA, 1990, pp. 312-313).

³³ Representando cerca de 84% de toda a carga movimentada na Província (CECA, 1990, p. 474; DIE, 2014, p. 41; Cann, 2005, p. 189).

³⁴ Guiné Conacry e Senegal.



transportaram cerca de 14% das necessidades totais no TO (CECA, 1989, pp. 309-313; CECA, 1988, pp. 468-474; Cann, 2005, p. 189).

Por seu turno, o transporte aéreo, na totalidade garantido pela Força Aérea Portuguesa (FAP), apesar de ter movimentado apenas cerca de 2% de toda a carga transportada no TO, o seu precioso contributo permitiu assegurar com a rapidez e segurança que se impunham, a evacuação das baixas, o abastecimento de frescos e de materiais urgentes e ainda o serviço postal. Embora, o número de aeródromos e pistas bem como as respetivas capacidades fossem inferiores em relação aos outros dois TO³⁵ o transporte aéreo não deixou de ter um papel de grande importância e influência na movimentação de pessoal e material em todo o território da Guiné (CECA, 1990, pp. 312-313; Cann, 2005, pp. 189-192).

Durante a Campanha estiverem na Zona de Operações da Guiné um total de cerca de 32 000 efetivos, sendo necessário satisfazer os pedidos de transporte, tanto inter como intra-teatro que eram solicitados à ChSvcTransp no TO que os coordenava e acionava através dos meios que tinha à disposição³⁶ com a agravante da distância à Zona do Interior³⁷, ou seja, da metrópole (CECA, 1990, pp. 312-313; DIE, 2014, p. 41).

3.4. A função logística Apoio Sanitário

A função logística que hoje em dia se conhece como ApSan mediante a doutrina nacional em vigor, no período retratado neste trabalho aproxima-se da então denominada função logística Evacuação e Hospitalização, sendo que, para a efetivar na prática existia o SS. Tal como fora referido anteriormente, o SS tinha como missão a preservação da saúde das tropas e recuperação dos feridos e doentes e ainda a produção e distribuição de medicamentos (Afonso e Gomes, 2001).

3.4.1. A importância do Serviço de Saúde

O ambiente a que as FFAA portuguesas foram sujeitas no TO da Guiné fez com que este serviço tivesse uma importância decisiva, primordialmente devido à elevada violência dos confrontos e às condições climatéricas que se faziam sentir, bem como toda a envolvência de fauna³⁸ e flora densa que tornavam ainda mais difícil atuar neste TO.

Todos estes fatores provocavam elevado número de baixas por ferimentos e por doença, aos quais o SS pretendeu dar resposta através de um sistema de evacuação apoiado

³⁵ Um aeródromo para aviões B-707 / DC-8, de maior capacidade de transporte, e vinte pistas de menores dimensões.

³⁶ Marítimos, fluviais, terrestres e aéreos.

³⁷ Cerca de 3 200 km.

³⁸ Nomeadamente animais e insetos potencialmente perigosos.



principalmente em meios da FAP. Na indisponibilidade de apoio dos meios da FAP ou no caso do tratamento não o justificar, os militares eram tratados nos próprios órgãos, através das enfermarias, postos avançados de sangue e de reanimação, ou eventualmente até no Hospital Militar 241 (HM241), sediado em Bissau. Porém, havia escassez de médicos especialistas no HM241, o único para todo o TO, e apesar dos pedidos efetuados pelo CTIG, com a agravante da precariedade das respectivas instalações.

Todavia, o SS revelou especial importância na assistência sanitária às populações, a qual, na medida do possível, era prestada com o fim último de desenvolver relações positivas com a população, por forma a contribuir para as ações psicossociais que eram parte integrante da estratégia portuguesa.

3.4.2. O processo de evacuação

Aquando da existência de um ferido, fosse devido a combate ou não-combate, os primeiros cuidados de saúde eram prestados por um socorrista ou enfermeiro, que acompanhava a respetiva Unidade. Nalguns casos, os militares que desempenhavam estas funções não tinham a formação profissional e material adequada, fazendo autênticos “milagres” (Pratas, 2014). Mediante a gravidade eram evacuados de helicóptero ou viatura para a Unidade de SS mais próxima, normalmente um PS ou uma enfermaria de setor, onde seriam vistos por um médico, recebendo tratamento mais adequado. Neste primeiro nível, o qual poderemos correlacionar ao atual *Role I*³⁹, o importante era estabilizar a vítima e manter o ferido vivo, por forma a garantir as condições para este ser evacuado para o HM241, podendo em última instância o ciclo da evacuação terminar no Hospital Militar Principal, em Lisboa, por via aérea (Clemente, 2017), sendo este conceito hoje conhecido como *Role IV*.

Os feridos que apresentassem necessidade de continuidade de tratamentos de recuperação eram transferidos para o Centro de Recuperação do Hospital da Parede, mais tarde para o de Alcoitão e ainda para o de Hamburgo (Afonso e Gomes, 2001, p. 526).

3.5. A função logística Infraestruturas

Segundo o PDE (2013, p. 10_1) a função logística Infraestruturas refere-se a todas as atividades relacionadas com os bens imóveis em utilização pelo Exército num determinado local, relacionados com: fortificações, edifícios, abastecimento de água, saneamento,

³⁹ Também designado Escalão 1: providencia cuidados primários de saúde, cuidados de primeiros socorros diferenciados, triagem, reanimação e estabilização. Este escalão prevê também a evacuação do indisponível desde o local onde sofreu a lesão, e a sua preparação para evacuação para uma Instalação Sanitária adequada (Exército Português, 2013, p. 9_6).



fornecimento de energia, comunicações, segurança contra incêndio, vigilância, vias de comunicação, aeródromos, portos marítimos, portos fluviais e zonas de aterragem e lançamento.

No período retratado neste trabalho, este conceito de função logística era inexistente, podendo-se, no entanto, retirar ilações com base em elementos relativos essencialmente aos Serviços de Engenharia e de Transmissões implantados no TO à época.

O SEng tinha como missão os trabalhos de construção, reparação e manutenção de instalações e vias de comunicação, montagem e exploração de redes de distribuição elétrica, pesquisa e exploração de fontes de água e fornecimento de cartas topográficas.

Por sua vez o Serviço de Transmissões tinha como missão as comunicações entre comandos e Unidades, fornecimento do respetivo material e sua manutenção e reparação (Afonso e Gomes, 2001, p. 400).

3.5.1. Infraestruturas existentes na Guiné

As infraestruturas existentes no TO eram quase inexistentes e muito pouco eficazes no apoio às FFAA. Apesar da costa da Guiné ser bastante recortada, a navegação de longo curso não dispunha de muitos locais acessíveis, sendo os principais portos abertos à navegação os de Bissau, Bolama e Binta, apesar de apenas o de Bissau permitisse o desembarque de navios de longo curso.

Quanto à rede estradal da Guiné, esta era muito fraca, tendo uma extensão total de 3410 km, dos quais 370 km correspondiam a estradas pavimentadas, 1200 km a estradas de terra e 1840 km a picadas, agravando o facto do clima, que fazia com que só cerca de 2000 km destas vias permitissem o trânsito durante todo o ano (DIE, 2014, p. 23).

Existia um aeroporto internacional em Bissalanca, com pista asfaltada e com condições para ser utilizado por aviões de longo curso, nove aeródromos principais, sendo algumas das pistas em terra batida e dezasseis aeródromos secundários, todos de terra batida.

Os serviços de saúde existentes no território distribuíam-se pelos concelhos de forma eficaz, de onde se destacavam 15 hospitais, 16 maternidades e 39 postos sanitários.

O sistema de telecomunicações implementado no TO permitia a ligação rádio e telefónica de Bissau com as sedes de concelho, das circunscrições, dos postos administrativos e destes entre si. Satisfaziam assim as necessidades de comunicações dos principais meios civis e militares.

Existiam centrais elétricas em todas as sedes de concelho e ainda em alguns postos administrativos mais importantes.



Nas centrais do interior o fornecimento de energia elétrica estava limitado ao período noturno. Alguns dos polos industriais tinham centrais privadas para a laboração da sua indústria e iluminação da parte residencial. Toda a energia elétrica produzida era de origem térmica.

3.5.2. Desenvolvimento das Infraestruturas

Com o objetivo de contribuir para o melhoramento das infraestruturas em apoio às forças na Guiné, entre outras missões atribuídas, foi destacada para o TO, a Companhia Mista de Engenharia n.º 447, sediada inicialmente em Bissau prestando Apoio Geral e depois de instaurado o Batalhão de Engenharia da Guiné, com base na Companhia 447, dispondo ainda de uma delegação do Serviço de Fortificações e Obras Militares (DIE, 2014, p. 39).

Durante os dez anos de atuação da Engenharia Militar Portuguesa no território da Guiné, esta desenvolveu inúmeras obras e melhoramentos em apoio às tropas portuguesas e à população. Destaca-se a construção de obras de fortificações e redes de arame farpado, construção e reparação de aquartelamentos de carácter semipermanente e permanente, incluindo edifícios, redes de água e esgotos, rede elétrica e rede de segurança, construções hospitalares e oficinais; ficando a Guiné ao nível das melhores instalações militares existentes à data no território português.

No que diz respeito ao abastecimento de água, a Engenharia Portuguesa conseguiu garantir fornecimento de água potável até ao nível dos centros populacionais de dimensão média, através da execução de furos artesianos, montagem de depósitos, estações de tratamento de água e de esgotos, bem como da implementação de redes de água (DIE, 2014, p. 68).

A Engenharia Militar colaborou para a montagem de centrais geradoras de energia elétrica e na construção das respetivas redes de iluminação e redes de proteção, na execução de redes de saneamento, no desenvolvimento, construção e melhoria da rede estradal e pistas de aviação, servindo tanto as necessidades militares como civis (DIE, 2014, pp. 104-105).

3.6. Síntese Conclusiva

Conforme descrito neste capítulo, o TO da Guiné sob o ponto logístico esteve durante toda a campanha muito dependente do apoio proveniente da metrópole. Este facto, verificava-se não só por a Guiné ser a mais pobre e menos desenvolvida economicamente das colónias, mas também resultava da escassez de meios e de infraestruturas de base à disposição que permitissem um maior grau de autossustentação das Forças.

Da análise efetuada, e respondendo à QD4, podemos inferir o seguinte:



- Ao nível da função logística Reabastecimento, praticamente todos os artigos vinham do continente⁴⁰, inclusive os víveres. Tal situação levava a que por vezes as limitações relativamente ao fornecimento de frescos, forçassem que em sua substituição fossem fornecidos enlatados com impacto desfavorável no moral das Tropas já severamente afetadas pelos ataques da insurgência e das características físicas do TO. Em relação a outras Classes de abastecimentos, eram também preocupantes as situações relativas a artigos da Classe V e VII.

- No âmbito da Manutenção, havia uma notória carência de pessoal repercutindo-se a mesma numa ausência quase total do elo A/D na cadeia de manutenção obrigando com frequência as Unidades a ultrapassarem o escalão de manutenção que lhes incumbia com todos os problemas daí decorrentes.

- No âmbito do M&T, o transporte fluvial teve um papel preponderante através das LDM/G. Relativamente ao transporte terrestre, o número de viaturas ligeiras e pesadas era claramente insuficiente para o volume de cargas a movimentar no TO, situação ainda agravada por deficiências ao nível do reabastecimento de artigos da Classe IX e pelo risco de emboscadas ou de rebentamento de minas nos itinerários. No tocante ao transporte aéreo, destaque para o papel terminante que teve ao nível do SPM e do reabastecimento de frescos (víveres), pese embora a sua insuficiência no suprimento completo das necessidades.

- O ApSan viu a sua missão dificultada pela precariedade das instalações HM241, insuficiência de pessoal técnico, dispersão das tropas e fraca rede de comunicações.

- No tocante às Infraestruturas, assistiu-se a uma melhoria contínua e muito relevante, graças sobretudo às obras desenvolvidas pelo SEng num claro esforço para melhorar toda a rede infraestrutural do território tanto ao nível das construções horizontais como das construções verticais. Neste particular, é sobretudo de salientar as atividades desenvolvidos no sentido de melhorar as condições de vida das populações autóctones, onde à semelhança do ApSan, se procurava que funcionassem como um fator facilitador para a aceitação das Forças, e em última análise contribuir para a estratégia nacional que era conduzida naquele território.

⁴⁰ Território português na Europa, correspondente ao que hoje designamos por Portugal continental.



Conclusões

A presente investigação procurou desenvolver o tema, “O ApSvc na campanha militar no TO da Guiné (1963-1974), tendo sido definido como OG do trabalho: Caracterizar o ApSvc na vertente atual de função de combate no quadro da campanha militar do TO da Guiné entre 1963-1974. Para o operacionalizar, decomposemos o OG em dois OE que levaram a nossa investigação a focar-se na QP formulada e que recordamos: De que forma contribuiu o ApSvc para as Operações no TO da Guiné?

Neste enquadramento, na realização deste trabalho utilizámos uma metodologia de cariz indutivo, assente numa estratégia de investigação qualitativa que se alicerçou num estudo de caso em termos de desenho de pesquisa, apoiado numa entrevista e em análise documental de diversas fontes.

Deste modo, fizemos refletir esta abordagem em três capítulos, sendo que no primeiro capítulo foi efetuada uma revisão da literatura, onde procurámos evidenciar a evolução doutrinária e conceptual do emprego do ApSvc no sentido de poder compreender-se cabalmente as diferenças entre a atualidade e o período em análise.

No segundo capítulo, abordámos a temática do ApPess de forma limitada, tendo-nos focalizado apenas em algumas áreas específicas e dentro destas, em determinados aspetos essenciais, tais como: gestão de efetivos, baixas e mortos, processamento de PG e SPM.

No terceiro capítulo, analisámos a Logística incidindo sobre cinco funções logísticas Reabastecimento, Manutenção, M&T, ApSan e Infraestruturas, com a finalidade de compreender como estas foram desenvolvidas, qual a sua organização no TO e quais os constrangimentos principais surgidos durante a campanha.

De toda a análise efetuada, assumimos que encontrámos respostas sustentadas para as QD que formulámos.

Neste contexto, entendemos que relativamente ao ApPess, a gestão dos efetivos, de forma geral, decorreu sem problemas significativos tendo sido satisfeitas adequadamente as necessidades de recursos humanos que a campanha militar da Guiné exigiu. Em relação ao processamento de PG, pudemos apurar que as FFAA não implementaram nenhum campo de PG, cabendo unicamente às Unidades a incumbência da realização dos interrogatórios preliminares aos capturados, após os quais, e se assim se justificasse, os mesmos eram entregues às forças policiais – inclusive à PIDE – para serem detidos.. Relativamente ao tratamento dos mortos, constatámos que esta questão foi desde o início muito delicada, nem sempre tendo havido um repatriamento dos militares falecidos no TO para as respetivas



origens, tendo inclusive nalguns casos o referido repatriamento sido feito a expensas das próprias famílias. Com a identificação destes factos, consideramos ter encontrado resposta aos aspetos levantados pela QD1.

Relativamente à Logística, consideramos que as atividades logísticas procuraram, na medida do possível corresponder às necessidades operacionais do TO. Todavia, verificaram-se constrangimentos graves no apoio às tropas, especialmente no que se refere ao reabastecimento de frescos (víveres), munições, armamento, material sanitário e sobressalentes. Também ao nível da Manutenção existiam problemas significativos, donde se destaca a falta de pessoal especializado e de elo A/D às Forças dispersas pelo território. Quanto ao ApSan a situação não era também a melhor donde se destaca a carência de médicos em algumas especialidades e a precariedade das instalações do HM241. No que respeita ao M&T, dadas as características do TO, houve um esforço notável de diversificação dos meios de transporte por forma a disponibilizar com celeridade e nas melhores condições possíveis os fornecimentos necessários às Unidades. Por fim, em relação às infraestruturas, destacamos as ações desenvolvidas com vista à melhoria das condições de vida das populações autóctones, que à semelhança do que foi feito ao nível do ApSan, tinha como fim último funcionar como fator potenciador da aceitação das Forças no TO, e facilitando assim a ação estratégica defendida pelo Estado à época para o território da Guiné. Face ao exposto, considera-se ter sido respondida a QD2.

Como corolário de todo o trabalho e na sequência do que atrás aludimos, julgamos que foi dada a resposta à QP, considerando que contribuímos para o aflorar de alguns aspetos que não estarão ainda suficientemente estudados.

Neste contexto, consideramos que dadas as limitações no que respeita à dimensão destes trabalhos, ainda existe margem para efetuar uma abordagem mais incisiva, focalizando o objeto de estudo apenas sobre determinadas áreas, quer no âmbito do ApPess, quer da Logística.

Não obstante, consideramos que demos o nosso contributo para um documento sintetizante sobre o papel da função de combate ApSvc no quadro da campanha militar no TO da Guiné no período entre 1963-1974.



Bibliografia

- Afonso, A. e Gomes, C. M., 2001. *Guerra Colonial*. 3ª Edição ed. Lisboa: Editorial Notícias.
- Afonso, A. e Gomes, C. M., 2009. *1963 - Guiné, uma nova frente de combate*. Lisboa: QuidNovi.
- Bacelar, S. A. L., 1999. *As Estratégias Operacional, Estrutural e Genética adoptadas pelas FFAA nos TO de Angola, Guiné e Moçambique nas Campanhas de 1961/1974*. Lisboa: IAEM.
- Cann, J. P., 2005. *Contra-Subversão em África: Como os portugueses fizeram a guerra em África 1961-1974*. Lisboa: Prefácio.
- CECA, 1988. *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961 - 1974)*. 2ª ed. Lisboa: Estado-Maior do Exército.
- CECA, 1989. *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961-1974) 3º Volume*. Lisboa: Estado-Maior do Exército.
- CECA, 1990. *Subsídios para o Estudo da Doutrina Aplicada nas Campanhas de África (1961-1974)*. Lisboa: Estado-Maior do Exército.
- CFAG, 1971. *Relatório anual do Comando-Chefe*, Bissau: Comando-Chefe FAG.
- Clemente, M. D., 2017. [Entrevista] (15 Maio 2017).
- DIE, 2014. *A Engenharia Militar na Guiné*. Lisboa: Etado-Maior do Exército.
- EME - Comissão para o Estudo das Campanhas de África, 1990. *Subsídios para o Estudo da Doutrina Aplicada nas Campanhas de África (1961-1974)*. Lisboa: Pentaedro.
- Exército Português, 2013. *Publicação Doutrinária do Exército 4-00 LOGÍSTICA*. Lisboa: EME.
- Exército Português, 2016. *Publicação Doutrinária do Exército 01-00 PESSOAL*. s.l.:EME.
- Gomes, A. A. e. C. M., 2000. *Guerra Colonial*. s.l.:Noticias Editorial.
- guerracolonial, s.d. www.guerracolonial.org. [Em linha] Disponível em: www.guerracolonial.org/index.php?content=325, [Acedido em 06 Jun. 2017].
- Moreira, F. J. F. B., 1999. *Logística Funcional - Uma perspectiva abrangente*. Pedrouços: IAEM.
- Pinto, A. et al., 2008. *Caminhos da Memória*. [Em linha] Disponível em: <https://caminhosdamemoria.wordpress.com/2009/11/24/a-questao-mais-incomoda-da-guerra-colonial/>, [Acedido em 01 Jun. 2017].
- Pratas, J., 2014. [Em linha] Disponível em: http://ultramar.terraweb.biz/06livros_JosePratas.htm, [Acedido em 27 Jun. 2017].



Santos, L. A. B. d. et al., 2016. *Orientações metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação*. Porto: Fronteira do Caos.



Anexo A — Entrevista ao COR ADMIL na Reforma Manuel Duran Clemente

NOME: Manuel Duran Clemente

POSTO: Coronel de Administração Militar (Reforma)

FUNÇÕES: 2º Comandante do Batalhão de Intendência

LOCAL: Guiné

PERÍODO: Julho de 1973 a 28 de Setembro de 1974

LOCAL E DATA DA ENTREVISTA: Lisboa, 15 de maio de 2017

O APOIO DE SERVIÇOS NA CAMPANHA MILITAR NO TEATRO DE OPERAÇÕES DA GUINÉ-BISSAU (1963-1974)

O trabalho de investigação de grupo faz parte do programa curricular do CPOS. Com este trabalho de investigação, pretende-se realizar uma análise da Campanha Militar no Teatro de Operações da Guiné-Bissau, tendo sido atribuído ao nosso grupo, a tarefa de analisar a função de combate ApSvc, durante o período de 1963-1974.

Até ao presente momento, alicerçámos a nossa pesquisa, fundamentalmente, em fontes escritas. A consulta de livros, artigos, biografias, relatórios e trabalhos académicos possibilitaram-nos a recolha de informação relativamente à doutrina em vigor e a sua evolução, assim como os procedimentos a no âmbito do objeto de estudo.

Pretendíamos, porém, enriquecer e complementar o nosso trabalho. Daí, termos sentido que nada melhor do que o contacto com quem realmente viveu o conflito.

Coronel de Administração Militar, na Reforma, Manuel Duran Clemente, nasceu em Almada em 28 de junho de 1942, cursou o ensino técnico e liceal no Instituto dos Pupilos do Exército. Ingressou na Academia Militar em 1961 onde se licenciou em Administração Militar. Foi promovido ao Capitão em 1968. Executou várias comissões militares na guerra Ultramarina em Moçambique e na Guiné-Bissau. Desempenhou vários cargos, militares e civis, na área administrativa, financeira e de gestão, foi nomeadamente 2º Comandante do Batalhão de Intendência na antiga colónia da Guiné-Bissau.

Agradecemos a sua disponibilidade, pois o seu contributo irá enriquecer o nosso trabalho, sendo mais motivador tanto para nós como para um futuro leitor. Solicitamos deste modo, os seus bons ofícios, no sentido de nos elucidar sobre os assuntos explanados abaixo.



Questão 1: Breve descrição da comissão que desempenhou (datas, funções desempenhadas, locais, operações em que participou, outros assuntos que considere relevantes para enquadramento):

R: Desempenhei as funções de 2º Comandante e Presidente do Conselho Administrativo do Batalhão de Intendência da Guiné (BING), sediado em Bissau, de Julho de 1973 a 28 de Setembro de 1974. O Batalhão de Serviços de Intendência dependia do Serviço de Intendência e da 4ª Repartição do CTIG.

A missão do Batalhão de Intendência era satisfazer as requisições que chegavam da chefia de serviço de Intendência e através dos 4 PInt (Pelotões de Intendência) ou também conhecidos por Destacamentos de Intendência, que pertenciam às Companhias de Intendência do Batalhão de Intendência, mas estavam destacados, um localizado em Farim, a Norte, outro no centro, em Bambandinca, outro em Buba, junto à nascente do rio Grande de Buba e outro a Sul, em Cufar, junto a Bedanda. O Batalhão organizava colunas para efetuar os serviços de reabastecimento até aos seus destacamentos e as guarnições operacionais organizavam colunas para se reabastecerem. Nessas era sobretudo nessas colunas que o PAIGC organizava emboscadas. Além destas tarefas também era responsável pelas Oficinas de Reparação de equipamentos de frio, como os aparelhos de ar condicionado, frigoríficos e arcas congeladoras, cujo material, depois de reparado, regressava à origem ou era reacondicionando e depositado no DBI.

Questão 2: Qual a principal dificuldade da Manutenção das Viaturas (falta de Militares qualificados ou Peças)?

R: Regra geral, não havia dificuldades, as viaturas eram reparadas no serviço de material, com militares suficientes, especializados em manutenção de viaturas. A substituição de peças era célere, de acordo com as circunstâncias e possibilidades da altura. As próprias Unidades tinham capacidade de efetuar manutenção de 1º Escalão, no entanto por vezes havia necessidade de recorrer à canibalização, principalmente quando de viaturas alvo de emboscadas que ficavam praticamente destruídas.

A formação da especialidade de mecânica era efetuada no continente.



Questão 3: Qual a principal dificuldade nos Transportes (Metrópole-Bissau ou Bissau-restante território)?

R: A principal dificuldade era na Guiné nos deslocamentos pelas Picadas e a ocorrência de emboscadas, as quais ocorriam com frequência.

Questão 4: Tivemos conhecimento que havia contratação de Serviços locais (aluguer de veículos) a Entidades Civis, estes eram adequados às Missões?

R: Não tenho conhecimento que isso acontecesse, a Guiné era pobre. Nas Unidades, desde o serviço de bar, de lavandaria, a limpezas era efetuado por militares. Nem padarias existiam, o pão era produzido por padarias militares da MM para ser depois distribuído.

Questão 5: Existiu algum tipo de contratação/acordos com países vizinhos para a Manutenção, Movimentos e Transportes?

R: Com os países fronteiriços, Guiné Conacri e Senegal não havia contratações nem acordos.

Questão 6: Como era feito se processava o recrutamento para o Teatro da Guiné?

R: O exército era composto por tropas de guarnição normal e por tropas de reforço ou expedicionárias.

As Unidades de guarnição normal eram forças territoriais permanentes, que tinham como missão incorporar e treinar militares mobilizados em cada território, cujo objetivo inicial, na década de 1950, estava essencialmente orientado para que os territórios ultramarinos pudessem mobilizar tropas que fossem reforçar as metropolitanas em caso de guerra na Europa com o Pacto de Varsóvia. Os dispositivos de Angola e Moçambique, por exemplo, foram organizados de modo a permitir a que cada um daqueles territórios mobilizasse uma divisão para ser empregue na Europa.

As tropas de reforço eram mobilizadas na metrópole e depois enviadas para os territórios ultramarinos. Apenas existiam durante o tempo em que os integrantes cumpriam a sua comissão de serviço, sendo extintas de seguida. No fim da comissão, cerca de dois anos, era enviada outra força de reforço para a render, herdando em muitos casos as responsabilidades operacionais da antecessora.

O recrutamento ocorria fundamentalmente através da metrópole, coordenados pela repartição de pessoal do ministério do Exército. Também havia recrutamento em território Ultramarino, de nativos, fundamentalmente para os batalhões de Caçadores e Comandos,



enquadrados por militares oriundos do continente, a estrutura de recrutamento estava sobre a alçada da 1ª Repartição (Pessoal) da Província da Guiné Bissau.

Questão 7: Como se organizava o processo de rotação dos militares em Teatro e quais os tempos mínimos de permanência dos militares no Teatro?

R: A rotação era, normalmente, de dois em dois anos, com um tempo de permanência que variava de 18 meses a 2 anos.

Questão 8: O registo de controlo de Pessoal era feito por quem?

R: O Registo e controlo de efetivos do Batalhão era efetuado pela Secção de Pessoal do Batalhão, cujo responsável era o Oficial de pessoal.

Questão 9: Para quem eram enviados os relatórios de controlo de efetivos? Como era feito a ligação com o escalão superior, para coordenações do âmbito de pessoal?

R: O Registo, neste caso, era efetuado pela 1ª Repartição de Pessoal do QG/CTIG, que compilando os registos, os enviava para a estrutura do Exército no Continente. Também havia a estrutura do Comando Chefe, mas esta coordenava os três ramos das FFAA a nível Operacional, não a nível administrativo.

Questão 10: Como eram constituídas as Forças (efetivo)? Tinham constituições semelhantes, existia alguma característica do Teatro que influenciasse a constituição da Força?

R: As forças de reforço eram constituídas no Continente, por efetivo oriundo de Portugal Continental, nas Unidades aprontadoras (conforme reportado na resposta à 1ª questão). Os militares das Unidades Estruturais de Guarnição eram nomeados individualmente, por rotação, conforme escalas de rotação.

Os Pelotões de Intendência também se mobilizavam individualmente, pois faziam parte da estrutura permanente de guarnição.

Questão 11: Temos conhecimento que existia período de Férias ou Descanso, em que moldes se processava?

R: O período de férias processava-se normalmente, de acordo com a legislação. Era cerca de um mês para os militares do quadro, relativamente às praças não me recordo. Os militares



tinham a oportunidade de se deslocar ao continente por via aérea, no entanto os custos eram suportados pelo próprio.

Questão 12: Como era constituído e como funcionava o Serviço Postal?

R: O Serviço Postal Militar (SPM), tinha chefia em Lisboa. Existia uma Estação Postal Principal no TO da Guiné, a Estação Postal Militar 8 (o 8 era o indicativo da Guiné), que distribuía o correio pelas várias Estações Postais Secundarias e por sua vez estas distribuía pelos Postos Militares de Correio, cada um destes apoiava até 2500 homens. No fim da cadeia, havia em cada Unidade militar, um Encarregado da Delegação Postal da Unidade, normalmente o cabo escriturário da Unidade, que recebia formação específica para essas funções.

O serviço prestado era eficiente e notável. Entregavam desde aerogramas, a cartas, encomendas, vales do correio e valores declarados. Os aerogramas eram impulsionados por um movimento nacional feminino para apoio aos militares. Eram impressos em tamanho próximo do A4 e dobrados, no caso de servirem para envio de mensagens do Continente para as Ex-províncias detinham a cor Azul (representando o Mar que os separava!), no caso inverso, se fossem para enviar mensagens das províncias para o continente, estes apresentavam cor amarela (significado de otimismo, alegria, a prosperidade e a felicidade). Recomendo a leitura do documento: O serviço Postal Militar no Ultramar de J. Aparício, disponível na Internet.

Este serviço era efetuado por via aérea.

Questão 13: Relativamente às baixas (mortos e feridos) como eram processados?

R: Os feridos eram tratados em primeira instância pelas enfermarias das respetivas Unidades (a maioria dispunha de médico e enfermeiro). Caso não fosse suficiente eram evacuados para o Hospital Militar em Bissau. Os casos mais críticos, ou com previsão de resultar em lesões que impediam os militares de regressar às fileiras, eram evacuados para o Continente por via Aérea.

O Batalhão de Intendência, em termos de ApSan era apoiado pelo Hospital Militar de Bissau e os Destacamentos de Intendência eram apoiados pelas Unidades onde estavam aquartelados.

Relativamente a baixas, a responsabilidade de evacuação era da Unidade Operacional, no entanto o Batalhão era responsável pelo fornecimento de caixões.



Questão 14: Como se processava o reabastecimento da alimentação para as Unidades de Combate?

R: Os reabastecimentos eram efetuados nos destacamentos dependendo da localização das Guarnições que normalmente organizavam colunas para o efeito. Podia ser por via terrestre por colunas militares de viaturas pesadas ou por via Fluvial (no caso dos reabastecimentos em Buba, Farim ou Cufar), através de lanchas de desembarque médias se o acesso das guarnições o permitisse.

Os frescos, normalmente eram distribuídos por via aérea, através da aeronave de origem francesa “Nord 2501 Noratlas” e por aviões mais pequenos D.O. e DAKOTA, que devido à ameaça antiaérea tinham de iniciar voo e executar manobra de aterragem com a trajetória vertical em forma de parafuso. Em casos excecionais também eram distribuídos pelas lanchas. A batata era considerada um produto seco, pois era liofilizada. A água era fornecida em garrações, pois a água local não apresentava as condições de salubridade necessárias. Existiam hortas junto a vários destacamentos cultivados por militares e/ou população local, no entanto estes eram frequentemente alvo de atos de sabotagem.

Questão 15: Que tipo de alimentação era fornecida e com que frequência, (géneros para confeção, ração quente, ração de combate...)?

R: A Alimentação era fornecida conforme classificação própria. Os víveres frescos eram fornecidos periodicamente por via aérea ou fluvial conforme a dispersão territorial. Os alimentos secos eram fornecidos através e colunas militares de viaturas pesadas ou por Lanchas. Os produtos congelados, por norma eram distribuídos via aérea.

No caso dos reabastecimentos serem por via fluvial, a responsabilidade do transporte era da Marinha Portuguesa.

Questão 16: O fardamento era adequado e suficiente em relação ao teatro de Operações?

R: O fardamento era adequado, estava preparado para o calor, inclusivamente havia calções. Em termos de quantidades, para militares que estavam em Bissau era suficiente. Dava-se o caso inclusivamente a farda n.º 1 era semelhante ao da Marinha, ou seja de cor Branca, embora fosse adquirido pelos próprios.



Questão 17: Como era feito o reabastecimento de fardamento?

R: As Unidades constituídas recebiam o fardamento no aprontamento, caso fosse necessário efetuar requisições, estas eram dirigidas à Delegação das Oficinas Gerais de Fardamento, em Bissau.

Questão 18: Havia falta de reabastecimentos de alguns artigos, (munições, sobresselentes, etc...)?

R: Não tenho conhecimento que existissem faltas significativas. A maior parte desse material era fornecido pelo serviço de material ou outros, através dos seus órgãos sobre a supervisão das respetivas Chefias dos serviços.

Questão 19: Quem era responsável por garantir o reabastecimento do fardamento e combustíveis?

R: A responsabilidade de garantir o reabastecimento de fardamento era do Batalhão de Intendência através da delegação da OGFE e das ordens da Chefia de Intendência. Quanto aos combustíveis, o procedimento era semelhante com abastecimento da MM.

Questão 20: Que tipo de Aprontamento sanitário era efetuado antes da projeção para o TO da Guiné? Existia um acompanhamento já em TO para a prevenção da doença?

R: Durante a fase de aprontamento no continente, os militares eram sujeitos ao aprontamento sanitário onde lhes era efetuado o rastreio sanitário normal e inclusivamente era ministrada a profilaxia contra a malária, tifoide e outras.

No TO, sempre que necessário, os militares tinham disponíveis as equipas sanitárias nas Unidades, quase sempre constituídas por socorristas, enfermeiro e médico. Quando havia necessidade de evacuação por incapacidade de meios ou capacidades nas Unidades, os feridos eram evacuados para o hospital militar nº 241, em Bissau, por via aérea (helis), fluvial ou terrestre. Nos casos mais graves ou caso se suspeitasse de incapacidades permanentes os militares eram evacuados para o Hospital Militar em Lisboa, por via aérea assim que possível.

Questão 21: Como se encontrava organizado o ApSan no TO da Guiné? Como se processava a Triagem, Evacuação e Hospitalização?



R: A triagem era efetuada pelos enfermeiros das Unidades destacadas. O circuito está explicado na resposta à pergunta 20.

Questão 22: Considera o ApSan prestado no TO assertivo/adequado? (Rápida e Eficiente evacuação / Tratamento doentes e feridos – em que condições?)

R: O apoio era assertivo e adequado, não tenho conhecimento que houvesse lacunas.

Questão 23: Tem conhecimento da existência de infraestruturas no TO da Guiné em apoio às FA nas seguintes áreas?

a. Fortificações:

R: A maioria das instalações militares estavam envolvidas com arame farpado, com valas de proteção e com abrigos.

b. Edifícios:

R: Algumas das infraestruturas tinham sido reaproveitadas de antigas fábricas ou depósitos, no entanto muitas das instalações militares foram construídas pelos militares, para o final surgiram infraestruturas pré-fabricadas.

c. Abastecimento de água:

R: O abastecimento de água era efetuado através de garrações oriundos do Continente. Não havia recurso a água local.

d. Saneamento:

R: O Saneamento era garantido pela Engenharia Militar através da construção de fossas sépticas, pois não existiam infraestruturas de saneamento.

e. Fornecimento de energia:

R: A energia era garantida por geradores militares carburados a gasóleo.

f. Comunicações:

R: As comunicações estavam garantidas com ligações filares para a maioria das Unidades destacadas, no entanto também tinham sistema alternativo de comunicação (os meios rádio). Este era usado frequentemente para controlo do deslocamento das colunas militares ou no caso das Unidades destacadas para controlo das patrulhas.

g. Vias de comunicação:

R: As vias de comunicação utilizadas eram os rios navegáveis, as estradas, picadas e pontes aéreas. As ligações rodoviárias entre as principais cidades estavam alcatroadas, no entanto,



para muitos dos destacamentos as vias de comunicação eram de terra batida, designadas de picadas. A ligação rodoviária de Bissau para Farim, para Gabú e Cacheu era alcatroada.

h. Aeródromos:

R: Havia aeródromos nas grandes localidades, embora a maioria de terra batida, (Aeródromo de manobra de Bafatá, de Tite e Bubaque). A base aérea estava localizada em Bissau, cuja denominação era BA12, onde estavam sediadas as Esquadras 121 e AB2. O Comando da Zona Aérea da Guiné e Cabo Verde estava localizado em Bissau.

i. Portos marítimos:

R: O maior porto marítimo era em Bissau. Não tenho conhecimento de outros.

j. Portos fluviais:

R: Os portos fluviais eram imensos, a geografia da Guiné é propícia, pois a região estende-se por uma vasta área de baixa altitude, pouco mais elevada que o nível do mar. O interior é formado por savanas e o litoral por uma planície pantanosa, tendo havido a necessidade de criar portos fluviais em quase todas as localidades que eram banhadas por rio.

k. Zonas de Aterragem / Zonas de Lançamento:

R: Não tenho conhecimento de lançamentos de cargas. Todas as Unidades destacadas possuíam heliporto.

Questão 24: Que mudanças notou no decorrer da missão no que diz respeito às infraestruturas utilizadas?

R: Relativamente a infraestruturas, notou-se que para o final começaram a surgir bastantes estruturas pré-fabricadas. Em termos rodoviários também se notou melhorias com o surgimento de mais estradas alcatroadas.

Questão 25: As infraestruturas utilizadas pelas FA eram adequadas ao cumprimento da missão?

R: Sim, as infraestruturas tinham qualidade suficiente. No caso do Batalhão de Intendência, este possuía as condições necessárias para operar. A bastecendo-se para formar grandes colunas nos respetivos depósitos das delegações da MM, OGFE, DBI ou outras.



Anexo B — Dispositivos dos Serviços no TO da Guiné (1963-1974)

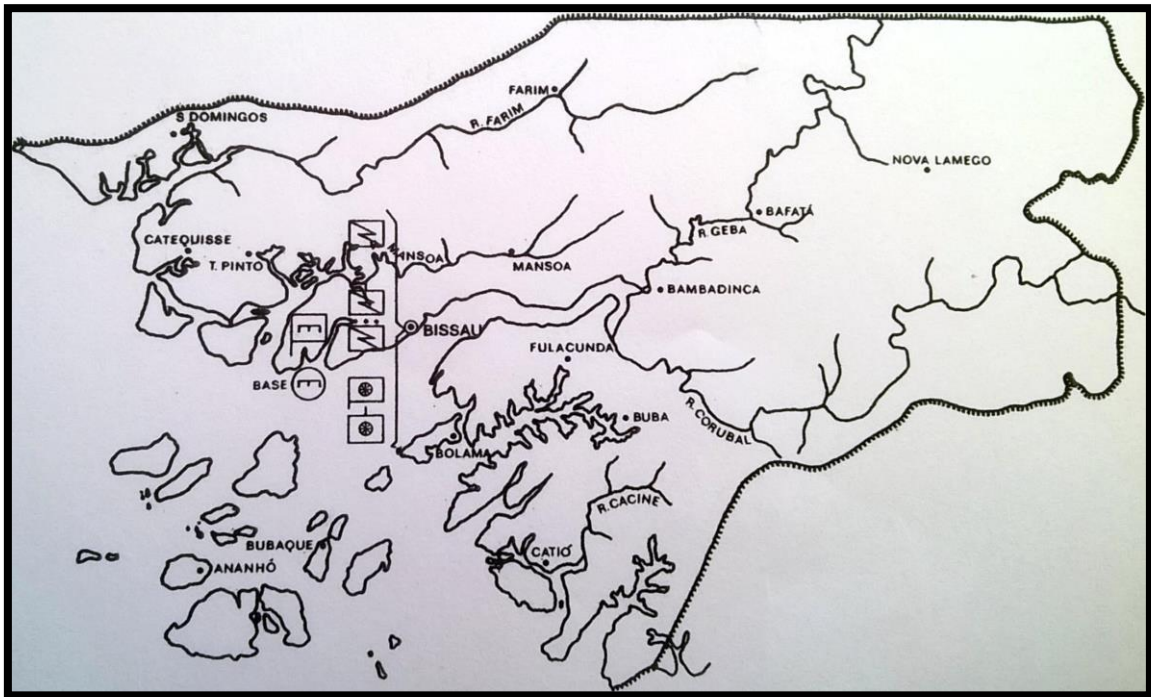


Figura 5— Dispositivo do SEng, STms e STRansp no TO da Guiné

Fonte: (CFAG, 1971)

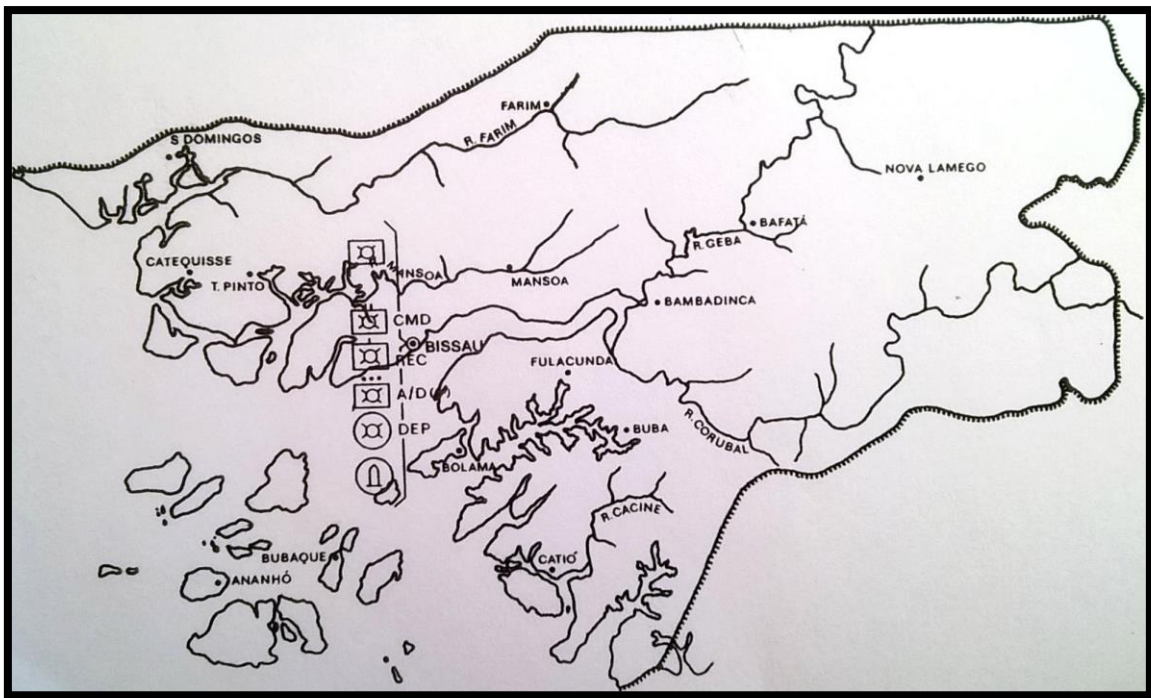


Figura 6— Dispositivo do SMat no TO da Guiné

Fonte: (CFAG, 1971)

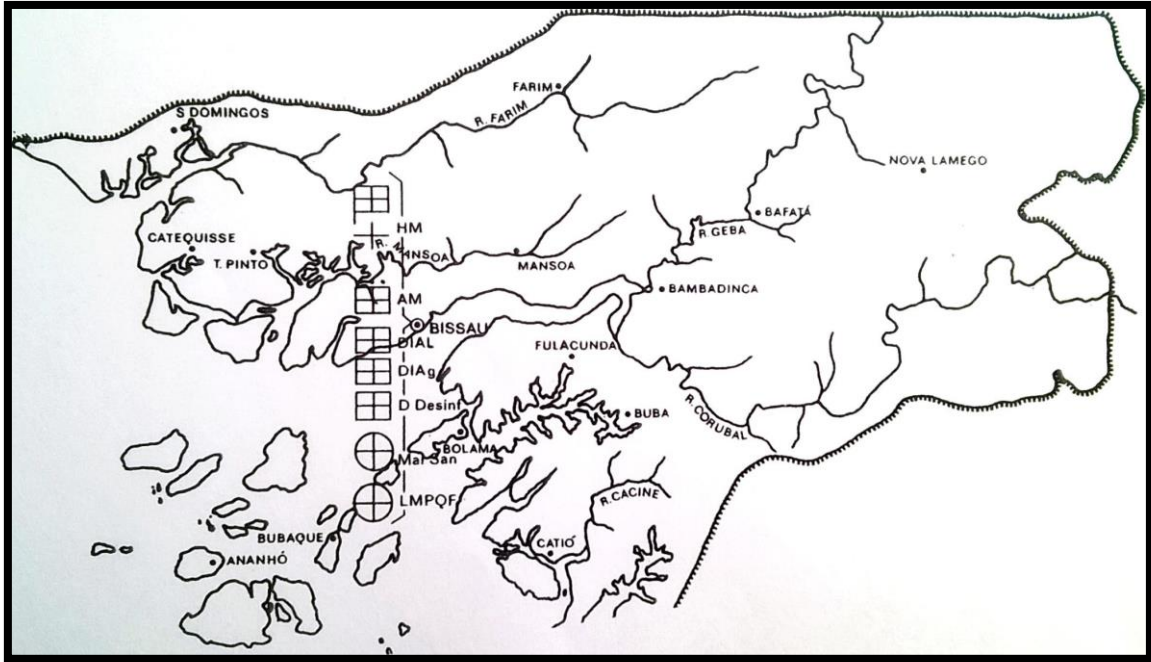


Figura 7– Dispositivo do SS no TO da Guiné

Fonte: (CFAG, 1971)