

S.  R.

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO
ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO
REPARTIÇÃO DO GABINETE
SEÇÃO DO Ultramar

6

Ano de 19 69

Processo 2.905.6

Assunto: —

Acidente na Travessia
do Rio Zambaze

Proc. GU/2905.6/69 33 páginas
Chf. Rep. Gab. CEME 29A 901919

P. 00. GU / 2.905.6/69
 A PREENCHER PELO REDACTOR
 OPERADOR

Hora de depósito		M E N S A G E M		Via a seguir	Número de série
INSTRUMENTO DO EXERCITO		DO MAIOR DO EXERCITO		RESERVADO DA LEI Nº 6/94 DE 7 DE ABRIL	
CENTRO CRIPTO		220457		4009/2224 2.102.5.6 23 6 969	
Precedência-acção	Precedência-info	Grupo data/hora	Instruções para a mensagem		
IMEDIATO			2.9.05.6		
DE COMILCANGIQUE			Prefixo GR		
PARA GABINETE MINISTRO EXERCITO, CHEFE			Classificação de segurança		
ESTADO MAIOR EXERCITO, QUARTEL MESTRE			RESERVADO		
GENERAL EXERCITO (4º REP E DSM)			Número de origem 5755/C-69		
INFO COM CHEFE MOÇAMBIQUE			Instruções complementares		
<p>INFORMO AFUNDOU-SE BATELÃO RIO XAMBEZE COLUNA 3ª VIATURAS MILITARES COM CERCA CENTENA E MEIA PESSOAL TAMBEM MILITAR QUE SEGUIA DE L MARQUES DESTINO NAMPULA. ATÉ ESTE MOMENTO HÁ CONHECIMENTO AINDA SEM CONFIRMAÇÃO HAVER 40 MILITARES E 3 CIVIS SOBREVIVENTES. TOMADAS PROVIDENCIAS IMEDIATAS RECONHECIMENTO E BATIDA MARGENS DO RIO. MANTEREI ESSE INFORMADO EVOLUÇÃO ACONTECIMENTOS.</p>					
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> Nº de CCP 221639 Nº de CCP 230930A </div>					
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> RESERVADO DA LEI Nº 6/94 DE 7 DE ABRIL </div>					
pg 2 de 2 pgs		Mensagem de referência		Nome do redactor	
		Classificada sim não		Unidade/Entidade	
				Telef.	
Data		Hora		Operador	
22 JUN 69				Oficial expedidor	
				Assinatura e posto	
				Hora	
				Telef.	

DECLASSIFICADO
 CONFIDENCIAL
 NOS TERMOS DO ARTº 15º
 DA LEI Nº 6/94 DE 7 DE ABRIL

Relatório Sumário sobre as causas prováveis do acidente que teve lugar durante a travessia do RZAMBEZE, por uma coluna militar, em 21JUN69, e suas consequências.

1. ANTECEDENTES

a. Composição e enquadramento da coluna

A coluna era constituída por trinta viaturas Unimog. Nela estavam integrados 1 oficial, 1 segundo sargento, 11 fuzileiros, dos quais 10 constam ainda como 1ºs Cabos milicianos na relação da 4ª Rep. - : Secção de Transportes - e 137 praças.

A coluna transportava vários materiais cuja especificação não se conhece ainda, além de algum armamento e equipamento individual e das bagagens do pessoal.

b. Chegada da coluna a CHUPANGA

A coluna chegou à localidade de CHUPANGA (margem sul do Zambeze) em 15JUN69 e ali se demorou, por virtude de falta de disponibilidade de meios de transposição, até ao dia 21JUN69.

Durante estes dias, todo o pessoal esteve alimentado a rações de combate e dada a demora imprevista para efectuar a travessia, a certa altura as rações de combate não chegavam já para todo o pessoal.

c. Data/hora do embarque e saída do batelão

Uma vez que o batelão foi considerado pelo seu proprietário em condições de efectuar a travessia, o comandante da coluna decidiu fazer a transposição com uma parte das viaturas e do pessoal que dispunha ainda de rações de combate, porquanto os restantes continuariam a ser alimentados em Chupanga com géneros obtidos de várias proveniências.

Porém, o proprietário do batelão assegurou àquele comandante que o batelão tinha condições para transportar toda a coluna de uma só vez o que foi corroborado por vários camionistas civis presentes na ocasião e assim o Alferes Rosário resolveu aceitar a sugestão do proprietário do batelão e fazer o embarque da coluna dum só vez, o que teve lugar cerca das 211600JUN69. A saída do batelão verificou-se cerca das 211630JUN69.

d. Situação legal do batelão e seu estado

Numa sua visita de inspecção, há cerca de 2 meses, o Sr. Capitão do Porto do CHINDE verificou que o proprietário, Sr. Pedreiro, introduzia alterações num batelão já existente, de nome S. Martinho, para lhe aumentar a capacidade. Então, advertiu-o de que não poderia fazer aquelas alterações sem as submeter à aprovação da Direcção Provincial dos Serviços da Marinha e muito menos pôr ao serviço o batelão transformado.

A plataforma do batelão assentava em 3 almadias metálicas, às quais estava apenas parcialmente soldada.

A plataforma não tinha guardas, e não cobria as proas e popas das almadias exteriores.

As aberturas da plataforma que davam acesso aos 2 motores não tinham qualquer resguardo que impedisse a entrada da água.

A almadia central não excedia a plataforma pelo lado da proa. Esta almadia tinha instalada um 3º motor, nas mesmas condições dos outros dois, que estava avariado.

Proc. GU/29056/69 Chupanga 29AGO1969

GT/2056/69
1969
29 AGO
CEN
CEN

O veio do motor da direita não tinha vedante no ponto onde atravessava o casco da almadia, ou este não funcionava perfeitamente como tal, porquanto por ali também entrava água, embora em pequena quantidade.

e. Como foi feito o embarque e medidas de segurança tomadas

As viaturas foram dispostas sobre a plataforma, de modo a aproveitar ao máximo a capacidade de arrumação.

Parece que foi recomendado que as viaturas, depois de arrumadas, deviam ser engatadas e travadas, tal como está determinado. Porém, verificou-se que das 19 até ao presente recuperadas, uma não estava, nem engatada, nem travada; duas estavam travadas e não engatadas; e presume-se que 5 estavam travadas, mas não engatadas; e que as restantes estavam travadas e engatadas.

Nem todas as viaturas foram calçadas.

Estes factos não permitem concluir que aqueles cuidados não tenham sido tomadas na totalidade, até porque as viaturas, após o acidente, sofreram vários choques que podem ter desfeito a travagens e o engate.

De notar que a maioria, ao ser recolhida, ainda estava travada e engatada. De notar ainda que, não obstante o afundamento, a corrente e a inclinação actual do batelão, originada pelo desnível do leito, a maior parte das viaturas se encontrava sobre a plataforma - 3 fora e 1 parcialmente fora - .

Depois do batelão carregado, a orla da plataforma ficava cerca de uma mão travessa e um palmo fora da água.

f. Condições da navegação oferecidas pelo R.ZAMBEZE durante a travessia.

O Rio levava grande volume de água e tinha corrente muito forte.

Na ocasião, soprava forte vento de juzante, que provocava ondulação acentuada. Junto às margens porém, quer a corrente, quer a ondulação eram pouco acentuadas.

2. TRAVESSIA

a. Primeiros factos preocupantes sobre segurança.

O motor do lado direito parou por duas vezes.

A almadia do mesmo lado, batida por forte ondulação, começou a meter bastante água, que entrava também pela junta da soldadura incompleta da plataforma à almadia. O volume da água entrada foi de tal modo que os militares foram auxiliar a tripulação a verter essa água, não conseguindo, porém e acabando por desistir, para se prepararem para o pior.

Por virtude deste facto, o batelão adornou sobre a direita.

b. Medidas tomadas pela tripulação.

Em face da situação, o proprietário ordenou que o pessoal se concentrasse no lado esquerdo da plataforma (montante) numa tentativa de obter o equilíbrio. Ordenou ainda ao piloto que rumasse mais directamente sobre a margem esquerda. Daí resultou uma brusca mudança de direcção que, juntamente com os restantes factores já referidos, fez scossobrar a embarcação, em menos de 1 minuto.

c. Ocorrências de âmbito militar que pudesse ou tivesse afectado a segurança.

Nenhuma. Pelo contrário, colaboraram na tentativa de esvaziamento da almadia alagada e mantiveram-se na melhor ordem.

3. AFUNDAMENTO DO BATELÃO

a. Local onde se deu o afundamento.

O afundamento deu-se por volta de 21.17h JUN69, a cerca de 2.500 metros de CHUPANGA (em linha recta) e a cerca de 150 metros da margem esquerda e duma ilha ali existente.

Do facto não há testemunhas, a não ser os militares sobreviventes.

69/2056/69
729056/69
GU/729056/69
PROC. 69/2056/69
FIREP
GEME 29/AGOT 69
1001

b. Reação do pessoal militar e da tripulação

Tomando consciência do perigo imediato, o comandante da coluna procurou evitar o pânico, tentando incutir calma ao pessoal.

Alguns homens já estavam despídos. Outros procuravam libertar-se dos uniformes.

Uns lançaram-se à água nadando; outros agarrados a malas, sacos, tábuas etc; alguns ajudados por camaradas; a maior parte, porém, foi trepada pelas águas, conjuntamente com as viaturas.

Alguns mantiveram-se agarrados sobre as capotas das viaturas, ainda próximo da superfície.

Destes, uns tantos chegaram a uma ilha onde pescadores nativos - família Campira - não só os receberam e agasalharam, como passaram algumas horas a recolher, de almadia, os que tinham ficado sobre as capotas ou já seguiam rio abaixo. Esta família foi ao extremo de desmanchar uma palhota para obter lenha com que aquecesse os recolhidos.

A tripulação não teve qualquer reacção especial.

Procurou pôr-se a salvo, tendo sido vistos, o proprietário e o mecânico (ambos europeus), afastando-se do local, nadando vigorosamente.

c. Consequências

Deste acidente resultaram, para o Exército:

- Sobreviventes..... 50
- Falecidos.....100
- Viaturas afundadas:
 - Unimog 404..... 18
 - Unimog 411..... 12
- Afundamento de outro material ainda não especificado.

d. TRABALHOS DE SALVAMENTO E DE RECUPERAÇÃO

a. Actuação da população branca e nativa.

Toda a população branca e nativa tem colaborado nos trabalhos de pesquisa e recolha de corpos.

De notar a colaboração dos 4 irmãos Campira na procura, recolha e agasalho dos sobreviventes, imediatamente após o acidente, a de carpinteiros nativos na construção de caixões e trabalhadores na abertura de covais.

b. Colaboração de várias entidades

É digno de realce não só pela extensão mas também pelo valor, a que vem sendo dada pelas seguintes entidades:

- Capitania do Porto do CHINDE
- Serviços da Marinha (margulhadores)
- Força Aérea
- Administração da Circunscrição de MOPEIA
- Sena Sugar Estates
- Missão de Fomento e Povoamento do Zambeze.

c. Modo como decorre a recuperação de corpos

A recolha tem sido feita por vários barcos militares e especialmente civis, que depositam os cadáveres em local devidamente recatado, onde são recebidos por uma equipa em permanência, que os guarda e entrega a duas equipas de recolha, que por sua vez os transportam até ao cemitério, onde se encontra uma equipa de identificação e enterramento.

Tem sido dedicada especial atenção à identificação dos corpos, que tem sido muito difícil, não só porque nenhum trás placa de identificação, como pelo estado de decomposição em que se apresentam.

Alguns corpos levados pela corrente para locais muito afastados - casos

PCC. GJ/7905.6/69
CRRP Gabinete ZAMBEZE/20404969

de 70 Km. - são trazidos pela população civil.
O número de corpos recuperados até 27.17.30 JUN 69 é o seguinte:

- De militares:
 - Total recolhido..... 73
 - Destes:
 - Identificados..... 51
 - Não identificados 22
- De civis:
 - Total recolhido 3, todos nativos e identificados.

ESPÓLIOS

Uma equipa em permanência no local do acidente recolhe todos os haveres que surgem à superfície ou centro das viaturas recuperadas. Estes haveres são transportados para terra e entregues por essa equipa, ao fim do dia, a outra equipa de selecção e identificação.

Por esta equipa os espólios recolhidos são separados em 3 categorias:

- Pertencentes aos militares sobreviventes.
- Identificados.
- Não identificados.

Os primeiros são entregues aos donos mediante recibo.

Os terceiros são analisados com vista à sua possível identificação. Se esta não é possível, são separados por tipos de artigos, relacionados, etiquetados e empacotados.

Os segundos são relacionados, empacotados e etiquetados, e ficam assim preparados para entrega às respectivas Unidades.

Os terceiros ficam preparados para entrega no órgão ou Unidade a indicar oportunamente.

Entretanto, todos ficam à responsabilidade da C.Caç. 1798 - MORRUMBALA.

a. Modo como decorre a recuperação de viaturas e outro material

Tem decorrido sob a orientação do Cap. Porto CHINDE com a presença quase permanente do Comandante do Sector D, do Delegado da 4ª Rep/QG, do Cap. de Engenharia. Tem permanecido também o Gov. D. ZAMBEZIA.

Os mergulhadores localizam as viaturas, amarram-lhe um cabo do guindaste montado num batelão, com o qual é içada e deposta sobre outro batelão. As viaturas são então examinadas por uma equipa em permanência, que as realiciona. Cheio um batelão, é este rebocado para a margem Sul, onde é entregue a uma equipa da Companhia A/D do DONDO.

O número de viaturas recolhidas até 27.18.00 JUN 69 é o seguinte:

- Unimog 404 8
- Unimog 411 11

5. CONCLUSÕES

- a. A existência do batelão que transportou a coluna e a sua actividade são ilegais.
- b. O batelão não oferecia as condições de segurança que se julgam indispensáveis.
- c. As condições de navegação oferecidas pelo R. ZAMBEZE no dia, hora e local onde se deu o acidente não eram favoráveis às condições do batelão e à carga transportada.
- d. Admite-se que foram tomadas, na generalidade, medidas de segurança para evitar a deslocação de viaturas sobre a plataforma.
- e. O comportamento dos militares durante a travessia foi disciplinado e colaborante.

DESCLASSIFICADO
 NOS TERMOS DA LEI Nº 10.520
 DA LEI Nº 6.94 DE 7 DE ABRIL

P. Consideram-se como causas prováveis do acidente as seguintes:

- (1) Falta de condições de segurança do batelão.
- (2) Más condições de navegação oferecidas pelo RZAMBEZE.
- (3) Manobra precipitada na mudança de direcção.

QUARTEL EM MOPEIA, 28JUN69
 O COMANDANTE DO SECTOR D



EVANGELISTA DE OLIVEIRA BARRETO
 BRIGADEIRO

DISTRIBUIÇÃO

- Exemplar 01 - Arquivo
 " 02 - Chefe do Estado Maior/QG/RMM
 " 03 - Delegado da 1ª Rep/QG/RMM
 " 04 - Delegado da 4ª Rep/QG/RMM
 " 05 - Comando BCaÇ 1937
 " 06 - Oficial Averiguante
 " 07 - CMDT SEC D

Exemplares de 08 a 17 - Chefe do Estado Maior da RMM

AUTENTICAÇÃO

O CHEFE DO ESTADO MAIOR INTº

MÁRIO ANTÓNIO PÁDUA VALENTE
 MAJOR DE CAVª.

PROC. GU/7.2056/69 (1) REP GAB CEME 29 AGO 1969

Proc. GU/2.905.6/69 Ctr. Frent. Gab. GEME ZAMBEZE 25-01-1969

REGIÃO MILITAR DE MOÇAMBIQUE
QUARTEL GENERAL



CONFIDENCIAL

QQ

ASSUNTO: RELATÓRIO SUMÁRIO SOBRE AS CAUSAS PROVÁVEIS DO ACIDENTE OCORRIDO NA TRAVESSIA DO RIO ZAMBEZE POR UMA COLUNA MILITAR, EM 21JUN69 - ANEXO -

QQ

O constante do relatório em epígrafe elaborado pelo Exº. Comandante do Sector D, Brigadeiro EVANGELISTA DE OLIVEIRA BARRETO, suscita a este Comando os seguintes comentários complementares:

1. Relativamente à composição e enquadramento da coluna, esclarece-se o seguinte:

Dos movimentos que desde sempre têm sido feitos, via terrestre, de colunas militares para o Norte da Província nunca resultou a necessidade de quaisquer cuidados especiais quanto ao respectivo enquadramento.

Este Comando considera e continua a considerar que o estado de disciplina do seu pessoal é bom. Este aspecto está, de resto, a ser confirmado nas declarações já recolhidas no decurso das averiguações a que se procede. Porém, o enquadramento da coluna em causa assegurava que cada grupo de cerca de dez homens vinha controlado por um graduado.

2. Todo o planeamento da marcha da coluna foi elaborado tendo fundamentalmente em vista o deslocamento para o Sector A (NIASSA OCIDENTAL) de viaturas auto-novas, recepcionadas na RMM (LOURENÇO MARQUES) e que era indispensável colocar nas respectivas Unidades durante a época seca em curso (Única época em que os rios SAVE e ZAMBEZE dão passagem). Acessoriamente, e como consequência das tremendas dificuldades de transporte com que este Comando luta para deslocar pessoal, foi naturalmente aproveitada a existência da coluna para colocar, nas Unidades, militares isolados que a elas se destinavam e que em LMARQUES aguardavam transporte.

De notar que na altura existiam em LMARQUES algumas centenas de militares em tal situação e que as carreiras normais dos navios Comerciais não satisfazem, nem em disponibilidade de lugares nem em exigências de tempo, as necessidades de deslocação regular de grandes efectivos na RMM.

3. O planeamento a que se alude em 2. não respeitou apenas à coluna sinistrada, mas sim a um conjunto de seis todas elas constituídas por viaturas novas (Unimogs e Jeeps), a deslocar para os Sectores do Centro e Norte de Moçambique.

Concretamente, verificou-se, sem quaisquer incidentes, a marcha da 1ª. coluna para o Sector B (CABO DELEGADO), a da 3ª. para o Sector F (TETE) e, já após o acidente, a da 4ª. para o Sector D (ZAMBÉZIA). A marcha de todas as seis colunas estava programada e a ordem para o início da deslocação da primeira coluna não foi dada sem que este Comando se tivesse assegurado de que os rios SAVE e ZAMBEZE já permitiam a passagem.

4. A escassez de rações de combate que se verificou em CHUPANGA deveu-se ao facto de a coluna em causa ter sido obrigada a permanecer ali durante seis dias, como consequência de avaria do batelão.

Todo o pessoal recebeu em LMARQUES um número suficiente de rações de combate, tendo em conta a duração normal do percurso e, além disso, foram dadas ordens às Unidades estacionadas ao longo do trajecto para que fornecesse apoio, de alimentação e outro, às colunas em trânsito.

(continua).....

5. Quanto, propriamente, aos meios de transposição do rio ZAMBEZE, eles são ci-
vis e funcionam como verdadeiros meios de transporte colectivos dos quais
se serve todo o tráfego rodoviário civil e militar.

No caso vertente, não era, portanto, da responsabilidade militar a fis-
calização e o julgamento das condições de navegabilidade dos referidos meios.

Pressupõe-se que os adjudicatários estão munidos das respectivas licenças
e são fiscalizados pelos organismos oficiais competentes.

6. Considerando as mencionadas dificuldades de identificação dos corpos, por-
que "nenhum traz placa de identificação", esclarece-se que estão distribui-
das às Unidades respectivas todas as placas de identificação recebidas do
DGA.

7. Considerando este Comando não haver razões que justifiquem modificação no
planeamento da movimentação do conjunto de colunas a deslocar para o Norte
da Província, foi dada ordem para que a execução daquele planeamento fosse
reatada. Em consequência:

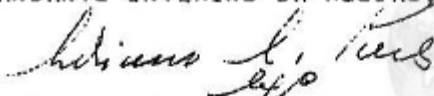
- passou o rio ZAMBEZE, com destino a QUELIMANE, a 4ª. coluna, conforme re-
ferido em 3. atrás;
- partirão de LMARQUES, respectivamente em 2 e 10 de Julho, as 5ª. e 6ª. co-
lunas que se destinam aos Sectores E (NIASSA ORIENTAL) e C (MOÇAMBIQUE).

8. A comunicação dos quantitativos de corpos recolhidos tem sido actualizada
mediante o envio para LISBOA (DEPPESSOALTERRA, REPGAB/ME, DSP/ME e QUARTEL
MESTRE GENERAL) de duas mensagens diárias, com precedência RELAMPAGO, pelo
que se julga terem sido mantidas as autoridades superiores perfeitamente
ao corrente da situação sobre este aspecto.

9. Em ~~1110~~ 11 JUL 69 era a seguinte a situação no que respeita às viaturas sinis-
tradas:

- a. Recolhidas do leito do rio - 23 (13 Unimogs de tipo S e 10 do tipo D).
- b. Já em trânsito para o órgão de apoio do Serviço de Material (Compª. A/D
do DONDD)-10 (5 de cada um dos dois tipos).
- c. Localizadas, mas cuja recolha tem sido até agora impossível devido às
condições em que se encontram - 3.

O COMANDANTE INTERINO DA REGIÃO



ADRIANO AUGUSTO PIRES
BRIGADEIRO

Proc. GU/7.905.6/69 C/RECEB/CEME 79/AGG 1969

DECLASSIFICADO
NOS TERMOS DA LEI Nº 6.743 DE 15 DE ABRIL

Exemplar Nº 12
COM SEC D
QUELIMANE
Ø719ØØJUL69
AZ 2

RELATÓRIO SOBRE AS OPERAÇÕES DE RECOLHA DE CORPOS E DE MATERIAIS E COLABORAÇÃO PRESTADA POR DIVERSAS ENTIDADES, APÓS O ACIDENTE DO AFLUNDAMENTO DE UM BATELÃO NO R. ZAMBEZE, EM 21JUN69.

Referência: Carta da Prov Moç na Escala 1/250.000

Folhas:

32	46
----	----

1. SEQUENCIA DAS OPERAÇÕES DE RECUPERAÇÃO

a. De corpos das vítimas

(1) Pesquisa

Procurou-se efectuar uma pesquisa o mais completa e pormenorizada possível.

Assim, nestes trabalhos foram utilizados, ao longo do Rio, lanchas c/ motor fora de borda; almadias tripuladas por autóctones; vigilância da população ao longo das margens; helicópteros, militares e civis, (Missão da F. e P. do ZAMBEZE e Serviço Geográficos e Cadastrais) que a baixa altura e transportando elementos autóctones conhecedores da região, minuciosamente percorreram margens, ilhas, canais, enseadas de águas paradas, enfim, todos os locais onde a corrente poderia levar os corpos e depositá-los. A pesquisa de helicópteros dos Serviços geográficos e Cadastrais estendem-se até ao delta do ZAMBEZE e incluiu a orla marítima para N e para S deste. A circunstância de o piloto deste helicóptero ter trabalhado vários anos nesta região, levou-nos a confiar em que a pesquisa foi completa.

(2) Identificação

A operação de identificação de cadáveres foi feita utilizando os seguintes processos:

- Observação directa pelos sobreviventes;
- Recolha e análise de documentos encontrados nos uniformes ou objectos que ostentavam;

Não foi possível recorrer a autoridades administrativas ou policiais porque nenhum dos militares era natural ou habitante da região.

Também não foi possível colher impressões digitais porquanto os cadáveres se apresentavam já em avançado estado de decomposição.

Houve, no entanto, o cuidado de tirar fotografias nas quais figura o número do coval, tendo em vista qualquer possibilidade de identificação futura.

Este processo, porém, só pôde ser posto em prática depois de adquiridos meios e apenas pode ser usado para os cadáveres aparecidos durante as horas de Sol.

Proc. GU/2.905.6/69 CTRPREG/QUELIMANE/201969

Nenhum dos cadáveres recolhidos cetera a placa de identificação.

De muitos cadáveres não foi possível obter documentos que os identificassem, porque quando foram recolhidos se encontravam parcialmente despidos.

(3) Enterramentos

Os enterramentos foram feitos no cemitério de MOPEIA, para o efeito ampliado e que está a sofrer obras de melhoria e embelezamento que o tornarão digno.

Os caixões recolhidos do S I, eram em número muito insuficiente. Por isso se teve de recorrer à sua construção na oficina da Adm local que, não fornecendo obra muito perfeita, satisfaz à necessidade premente do momento.

O talhão, as filas e os covais, encontram-se devidamente numerados e identificados e constam dos respectivos documentos militares e civis.

(4) Elaboração de documentos

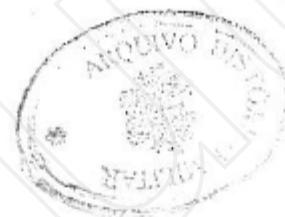
Com vista à exumação, triagem e organização dos processos individuais e elaboração dos processos de pensão de preço de sangue foram preenchidos todos os documentos determinados pelas NEP/PESSOAL e foi dada colaboração com o mesmo fim, à autoridade Adm local.

A fim de acelerar a organização dos processos da pensão de preço de sangue dos desaparecidos e aparecidos, não identificados, o Delegado da 1ª Rep vai tomar contacto com o Delegado do Procurador da República da Comarca de QUELIMANE.

(5) Número de corpos de militares recolhidos

Até à presente data foram recolhidos:

- Identificados ————— 65
- Não identificados ————— 22
- Não aparecidos ————— 13



6. Espólios

(1) Como foram feitos

Os espólios foram recuperados por meio de lavagem e secagem.

Os espólios identificados foram relacionados, etiquetados e empacotados e vão ser enviados pela Comp Caç 1798 - MORRUMBALA - às respectivas Unidades.

Os espólios não identificados foram separados por tipos de artigos, relacionados, etiquetados e empacotados e vão ser enviados pela mesma Companhia ao Pelotão de Int 2018 - NAMÚLA -.

Os artigos encontrados em corpos não identificados foram relacionados com o número do coval, com vista a uma possível futura identificação do seu possuidor.

Em anexo A se juntam resumos dos espólios recuperados.

(2) Dificuldades

Verificou-se que a maior parte das malas e sacos de bagagem não possuem qualquer etiqueta ou tabuleta que os identificassem.

Notou-se que alguns objectos, como relógios e outros artigos que poderão muitas vezes identificar-se, no caso presente não serviram essa finalidade porque há imbrós com a mesma marca e até iguais; outros foram encontrados em tão mau estado de conservação que impossibilitaram o seu aproveitamento para aquela fim.

Proc. GU/7.995/69 (REP) GAB. CEME 79/AO 1969

69
c. De Viaturas

(1) Fases porque passou a recuperação das viaturas

A recuperação, conforme os meios de que foi sendo possível dispor, passou por 4 fases:

(a) 1ª Fase

Foi utilizado um guincho manual apoiado em 2 batelões dispostos lado a lado. O rendimento foi muito fraco tendo sido possível recuperar apenas 1 viat.

(b) 2ª Fase

Foi utilizado um guindaste montado sobre um batelão. Este foi o processo mais rendoso. Permitiu a recuperação de 22 viaturas.

(c) 3ª Fase

Como as viaturas foram sendo cobertas por espessa camada de areia e matope, o processo anterior passou a ser pouco rendoso. Utilizou-se então o guindaste em combinação com um compressor com mangá de sucção com que se pretendia retirar a areia que cobria as viaturas.

O processo não resultou devido à insuficiência de sucção.

(d) 4ª Fase

Utilizou-se depois, para tirar a areia um balde-alicate de dragagem, em conjugação com o guindaste.

Havia nesta altura 3 viaturas localizadas.

Uma delas foi retirada por este processo e a sua saída permitiu recuperar outra das balizadas e uma não balizada. Restam, portanto, fortemente enterradas e aderentes ao leito, uma balizada do antecedente, uma balizada posteriormente e duas que não foi possível, sequer, localizar, num total de 4.

O processo manifesta-se, a partir deste momento, incapaz de permitir a recuperação das restantes viaturas, não obstante os maiores esforços feitos nesse sentido

(e) Resultados obtidos

- Recuperadas

Unimog 404 (C) _____ 14

Unimog 411 (D) _____ 12

- Irrecuperáveis

Unimog 404 (S) _____ 4

(f) Evacuação de viaturas

A evacuação das viaturas foi feita num batelão rebocador, do local da recolha para a margem Sul - CHUPANGA - onde foram relacionadas.

Doze viaturas foram transportadas para as estações CF de INHAMINGA e INAMITANGA em viaturas auto militares.

As restantes, em plataforma da CF da Sena Sugar até CAIA (VILAFONTES) e aí transportadas para plataforma da TZR que as transportou até ao DONDO.

d. De outro material

(1) Armamento, equipamento e munições

Após retirar as viaturas do Rio, foi possível recuperar um reduzido número de armas, alguns componentes do equipamento e cartuchos, que foram relacionados e evacuados para o DONDO, depois de limpos:

- Espingarda G3	4
- Carreg de Esp G3	14
- Pistola Walther	3
- Carreg de Pistola	10
- Bolsas de Pistola	4
- Cinturões de lona	5
- " " cabedal	1
- Porta carregadores	6
- Cartuchos de G3	207
- Cartuchos de pistola	46

(2) Material auto

Foram recuperados 5 caixotes com material para AML - PANHARD. Não foram localizadas 3.

Este material foi enviado para o Pelotão A/D de V. CABRAL, depois de relacionado e seco.

(3) Baagem particular

Foram recuperadas 2 malas e 2 caixotes com roupas e vários artigos domésticos pertencentes a: Exmº Major BASTOS MARTINS do 8Caç 20.

Foram abertos com o fim de procurar ainda salvar o seu conteúdo. Este foi relacionado, seco e enviado àquele Exmº Senhor.

Em anexo B juntam-se resumos do material recuperado..

2. COLABORAÇÃO RECEBIDAa. De Entidades Oficiais(1) Governador do Distrito da ZAMBÉZIA

Permaneceu em MOPEIA desde 22JUN a 13JUL69 tendo-se mantido a maioria do tempo no local do acidente, donde accionou e coordenou actividades no seu Distrito, e fora dele, no sentido de obter meios e facilidades tendentes a melhorar a pesquisa de corpos e recolha de material .

Pôs à disposição da estrutura criada meios rádio, meios auto, marítimos e aéreos que muito contribuíram para facilitar e aumentar o rendimento dos trabalhos em curso.

A sua presença permitiu uma informação directa do G. Geral e dinamizou as actividades das A. Adm e das populações locais.

(2) Capitão do Porto do CHINDE

A colaboração dada pelo Cap. do P. do CHINDE Cap. Ten. LOUREIRO foi inexcédível de eficiência, dedicação e interesse e baseada em preciosos conhecimentos técnicos.

Presente no local do acidente desde o dia 22 e aqui permanecendo constantemente, a ele se deu o balizamento do local onde se deu o afundamento e o alto rendimento dos trabalhos da recuperação de viaturas e outro material, que pessoalmente, incansavelmente e persistentemente dirigiu.

(3) Mergulhadores

Trabalharam desde início nos trabalhos de pesquisa e recuperação de viaturas e material, uma equipa de mergulhadores da Marinha e outro de mergulhadores da Capitania do Porto da BEIRA, estes civis, dirigidos pelo 1º Ten Fusileiro Naval GERALDES FREIRE, do navio hidrográfico ALMIRANTE LADERDA.

PROC. GU/7.905.6/69
 CONFIDENCIAL
 29 AGO 1969

Posteriormente quase no final dos trabalhos, apresentou-se outra equipa de mergulhadores vinda da METANGULA.

O trabalho das duas primeiras equipas, pesado e difícil dadas as condições de trabalho e as características do Rio - forte corrente, falta de visibilidade - foi um contributo preciosíssimo para o rendimento do trabalho e a eles se deve, fundamentalmente a recolha da quase totalidade das viaturas.

(4) Autoridades Administrativas

Deram toda a colaboração e apoio, quer no que respeita aos trabalhos em curso e à coordenação da actividade das populações, quer no que respeita a instalações para os serviços, quer na construção de caixões e identificação de corpos por parte do Enfermeiro.

De realçar a Adm da Circunscrição de MOPEIA e dos Postos do CAMPO, e do LUABO.

(5) Missão de Fomento e Povoamento do ZAMBEZE

Deu valiosa colaboração na pesquisa de corpos ao longo do Rio, com um helicóptero, desde 23JUN a 1JUL.

(6) Serviços Geográficos e Cadastrais

Permaneceu em MOPEIA, nos dias 3, 4 e 5 de JUL um helicóptero destes serviços que cumpriu missões de pesquisa de corpos no Rio ZAMBEZE.

(7) Força Aérea Portuguesa

Permaneceu em MOPEIA e cumpriu missões de pesquisa de corpos no Rio, um helicóptero da F.A.P. nos dias 23 e 24JUN e 2 e 3JUL.

Este último helicóptero não actuou durante o dia 3, por falta de combustível.

Regressou a TETE em 4 de manhã.

4. De Entidades Particulares

(1) Sena Sugar Estates

Sem a colaboração desta empresa, não teria sido possível, sequer, iniciar os trabalhos de recuperação de viaturas.

Esta empresa pôs à disposição dos trabalhos os seguintes meios:

- O barco MEZINGO.
- Dois rebocadores - GIÃO e LANCHA 84
- Três batelões e um guindaste montado num deles.
- Um barco c/motor fora de borda.
- Tripulações e outro pessoal para acionar todos estes meios.

(2) Sr. ALVARO PEREIRA

Pôs à nossa disposição o batelão NELINHA de travessia do Rio ZAMBEZE, de que é proprietário. Este oferecimento não foi aproveitado por desnecessário.

Este mesmo Senhor declarou ter há tempos comunicado às Entidades Militares que punha o seu batelão à sua disposição para transportes militares, sem qualquer remuneração.

e. Da população

De toda a população, europeia e autóctones foram recebidas provas de solidariedade e colaboração na vigilância do Rio no sentido de detectar corpos e na sua recolha e transporte para MOPEIA; em áreas afastadas do local do acidente - até 70 Km para jusante.

De realçar:

- a actuação já referida dos 4 irmãos CAMPIRA, ao salvarem grande número de vítimas, ao trazerem a notícia do acidente a MOPEIA e na pesquisa de corpos no Rio.
- a actuação do professor da Escola de MANHUDO, RAUL MANUEL GENTES NHUM-PENZA, que com os seus alunos se manteve em vigia da margem esquerda do ZAMBEZE por vários dias, e recolheram grande número de corpos.

Distinguíram-se mais, os seguintes alunos:

- ZECA MANUEL - 11 anos
 - ERNESTO GINO - 13 anos
 - JOSÉ CHARE - 10 anos
 - JOÃO FRANCISCO - 11 anos
- a actuação do autóctone ALBERTO JERÓNIMO, tripulante do batelão afundado que, tendo chegado a salvo a uma ilha, se arriscou a atravessar para a margem S para lavar a CHUPANGA e a LACERDÓNIA (Sede do PAdm) a notícia do acidente.

3. Referências a militares que mais se distinguiram

- (a) Major de Infª. MANUEL DA CUNHA SARDINHA, Delegado da 1ª Rep/QG/RMM
- (b) Major do CEM RAMIRO ALVES CORREIA DE OLIVEIRA, Delegado da 4ª Rep QG/RMM
- (c) Alferes Miliciano JOSÉ ANTÓNIO CARVALHO MOURA, Cmdt do Destº de MOPEIA da CCaç 1798/BCaç 1935.
- (d) 1º Cabo nº ~~666~~4967 do Destº de MOPEIA da CCaç 1798/BCaç 1935, JORGE DE OLIVEIRA ALVES.
- (e) 1º Cabo Enfermeiro nº ~~137~~1367 do Destº de MOPEIA da CCaç 1798/BCaç 1935, ANTÓNIO BAPTISTA DA SILVA.
- (f) 1º Cabo nº ~~71~~14966, da 2ª CCaç/BCaç 17, JOSÉ DE SOUSA PINHO.
- (g) Soldado nº 11162567 do Destº de MOPEIA da CCaç 1798/BCaç 1935, ANTÓNIO JOSÉ NUNES SIMÕES.
- (h) Soldado condutor auto nº ~~77~~7767, do Esq Cav 1, MANUEL JOSÉ FORTUNATO RODRIGUES.
- (i) Soldado nº 2298667 da CCav 1729/BCav 1923, ARTUR FERNANDO CORREIA.

As praças são louvadas em Ordem do Sector.

Oportunamente serão enviadas propostas relativas ao comportamento dos oficiais

4. Encerramento das actividades

Verificou-se que desde o dia 6JUL não apareceu mais qualquer corpo. Era normal, aparecerem corpos quando se retiravam viaturas. Porém, apesar das últimas viaturas terem sido retiradas em 4, só dois dias depois apareceram apenas mais dois corpos. Percorrido o Rio e pesquisando-se as suas margens e numerosas ilhas, bem como o delta e as praias para N e S destes, verificou-se não existirem mais corpos. Admite-se que os treze que ainda faltam estão presos nas viaturas não retiradas ou debaixo do batelão e já enterrados na areia e matope que o Rio ali constantemente acumula em grande quantidade.

DECLASSIFICADO
NOS TERMOS DO ARTº 15º
DA LEI Nº 6/94 DE 7 DE ABRIL
A72/7/8

19



Verificou-se também em SJUL que, com os meios disponíveis, se tornava absolutamente impossível recuperar as 4 viaturas restantes e outros materiais afundados.

A recurso a meios mais volumosos, ainda que de eficiência problemática, é de pôr de parte porquanto o seu custo não é compensador - cerca de 2.000 contos.

Assim, deram-se, embora com muita mágoa, por terminados os trabalhos.

No entanto tudo fica assegurado para que se mantenha o procedimento até agora adaptado em relação a corpos ou materiais que proventura ainda apareçam.

5. PROCEDIMENTOS ADAPTADOS - Em anexo C

6. ENSINAMENTOS COLHIDOS

a. Identificação de militares

Verificou-se, como já foi apontado, que nenhum dos corpos recolhidos pode ser identificado através de uma placa de identificação.

Conclui-se que, ou a placa não lhes foi distribuída, ou o pessoal não estava mentalizado para a usar em permanência.

Na 1ª hipótese, parece que deve ser tomada a medida de a placa ser distribuída ao militar no acto da sua incorporação.

Na 2ª hipótese, devem as Unidades mentalizar o seu pessoal convenientemente.

b. Comando em colunas

É de toda a conveniência que as colunas de certo vulto sejam de Comando hierárquicamente superior a Subalterno. E nas colunas que pela sua grandeza não justifiquem, devem os subalternos Comandantes receber instruções escritas sobre a maneira de as dirigir - atende-se a que os subalternos são normalmente do QC e com muita pouca pouca experiência de Comando deste género.

Em MOPEIA ficam existindo instruções concretas relativas à travessia do R ZAMBEZE, que qualquer Cmdt de coluna militar virá conhecer antes de efectuar a travessia.

Em anexo D, um exemplar.

*Receber
no all hands
D. G. de R. (?)
11.8.969
PTX*

PROC. GU/2.905.6/69

O COMANDANTE DO SECTOR D

EVANGELISTA DE OLIVEIRA BARRETO
BRIGADEIRO

CONFIDENTIAL

PROC. GU/2.905.6/69
DECISÃO DE 29 AGO 1969

ANEXOS:

- A - (ESPÓLIO RECUPERADO - IDENTIFICADO E NÃO IDENTIFICADO)
B - (VIATURAS E MATERIAL RECUPERADO)
C - (ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SERVIÇO DE RECOLHA DE CORPOS E RECUPERAÇÃO DE ESPÓLIOS, VIATURAS E MATERIAL)
D - (INSTRUÇÕES AOS COMANDANTES DAS COLUNAS DE VIATURAS MILITARES QUE ATUAM O RIO ZAMBEZE ENTRE CHUPANGA E MOPEIA NO BATELÃO "MOPEIA")

DISTRIBUIÇÃO:

- Exemplar 01 - Arquivo
" 02 - Chefe do EM/QG/RMM
" 03 - Delegado da 1ª Rep/QG/RMM
" 04 - Delegado da 4ª Rep/QG/RMM
" 05 - Comando BCaç 1937
" 06 - Oficial Averiguante
" 07 - Comandante do Secor B
" 08 a 17 - Chefe do EM/QG/RMM
" 18 e 19 - 1ª Rep/QG/RMM
" 20 e 21 - 4ª Rep QG/RMM
" 22 - Governo do Distrito da ZAMBÉZIA
" 23 - Capitão do Porto do CHINDE
" 24 - CCaç 1798

AUTENTICAÇÃO

O CHEFE DO ESTADO MAIOR INTº

MÁRIO ANTÓNIO PÁDUA VALENTE

MAJOR DE CAVª

Mário António Pádua Valente
major cav.

COM SEC D

QUELIMANE

071900JUL69

Z 2 C

ANEXO "C" (ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SERVIÇO DE RECOLHA DE CORPOS E RECUPERAÇÃO DE ESPÓLIOS, VIATURAS E MATERIAL.) AO RELATÓRIO "A"

1. RECOLHA DE CORPOS

a. Equipes de pesquisa e recolha no Rio

Constituídas 2 equipas, cada uma com:

- 1 praça (timoneiro);
- 1 nativo (ou praça).

Disponha de uma lancha com motor fora de borda.

Recolhiam e transportavam os corpos para terra (foi escolhido um "emboque" para o efeito).

b. Equipe de recepção e guarda (na margem Norte)

Constituída por:

- 1 Sargento
- 3 praças (1 era radiotelegrafista)
- 3 nativos

Disponha de um posto de rádio (PRC-10)

Recebia os corpos entregues pelas equipas de recolha no Rio, encerrava-os em caixões e guardava-os. Esta equipa mantinha ligação com o navio, margem Sul e sede do Dest. Milit. em MOPEIA.

c. Equipes móveis de transporte

Constituídas 2 equipas, cada uma com:

- 1 Sargento
- 3 Praças
- 4 Nativos

Disponha de 1 Berliet

Transportava os corpos em caixões desde o "emboque" do Rio, ou outros locais da margem Norte onde fossem encontrados ou depositados corpos, até ao cemitério de MOPEIA.

d. Equipe de identificação e enterramento

Constituídas por:

- 1 Of. (Alf. Cmdt. do Dest. Mil. MOPEIA)
- 1 Sargento
- 2 Praças

Disponha de 1 jeep.

- Identificava os corpos através de:

- documentos de identificação contidos nas roupas;
- sobreviventes;
- objectos de uso pessoal pertencentes aos mortos.

PROC. GU/2-905-6/69 CÍRREG. G. MOPEIA 23A 01969

- Aos corpos não reconhecíveis e não identificáveis tirava a fotografia e fazia a recolha de objectos contidos nos corpos que, num futuro, podessem conduzir à sua identificação;
(Não tirou as impressões digitais por o estado em que se encontravam os corpos o não terem permitido)
- Assistia ao enterramento e recolhia todos os elementos para a elaboração do registo de enterramento.
- e. Equipe de elaboração dos documentos para os processos individuais, processos de pensão de preço de sangue e trasladação.

Constituídas por:

- 2 Sargentos
- 1 Cabo Escriturário

Elaborou os documentos militares para os processos referidos e colaborou no preenchimento dos documentos que competiam à Autoridade Administrativa local, no sentido de acelerar a organização dos processos legais.

RECUPERAÇÃO DE ESPÓLIOS

f. Equipes de espólio

Constituídas 2 equipas

(1) Equipe no Rio

- 1 Cabo
- 1 Soldado

Trabalhavam no local do acidente - (Navio "MEZINGO").

Recolhia e guardava o material respeitante a espólio, que saía do Rio.

Auxiliava nos trabalhos de recuperação;

Anotava o espólio que ia sendo recuperado;

Acompanhava, no fim do dia, todo o espólio recuperado para MOPEIA, fazendo a sua entrega à "Equipe em MOPEIA".

(2) Equipe em MOPEIA

- 2 Sargentos
- 2 Praças

Disponha de 1 Unimog

Recebia o espólio entregue pela "Equipe no Rio";

Separava o espólio em dois lotes:

- Um, o espólio identificado;
- Outro o espólio não identificado:

Ao abrir os sacos ou malas do espólio não identificados procuravam obter a sua identificação;

Elaborava relações dos artigos de cada um dos espólios identificados e relações por tipos de artigos dos espólios não identificados;

Etiquetava cada um dos espólios identificados;

Procedeu à lavagem de todo o espólio auxiliada por alguns elementos escolhidos.

PROC. GU/2.205.6/69 CTRREGAB CEME-29 AGO 1969

36. RECUPERAÇÃO DE VIATURAS E MATERIAL

a. Equipes no Rio, cada uma com:

- 1 Cabo
- 1 Soldado

Trabalhava no local do acidente (Navio "MEZINGO");

Recolhia e guardava o material saído do Rio;

Anotava a matrícula das viaturas e o número do armamento recuperado;

Auxiliava nos trabalhos de recuperação;

Acompanhava as viaturas e material que seguiam para margem Sul, fazendo a sua entrega à "Equipe na Margem Sul";

Era orientada por um Sargento;

A fim de haver permanência no local do acidente, estas equipes iam alternadamente à margem Sul.

(No fim dos trabalhos de recuperação passou só a funcionar uma equipe)

b. Equipe na margem SUL

- 1 Sargento
- 2 Praças (1 praça era quarteleiro)

Recebia as viaturas e materiais desembarcados na margem Sul, acompanhados por uma das "equipes no Rio";

Procedia à limpeza do armamento, equipamento e outros materiais;

Fazia entrega das viaturas à "equipe de transporte em CF"

c. Equipe de transporte em CF.

Constituída por:

- 1 Sargento
- 3 Praças

Recebia as viaturas da Equipe na margem SUL;

Procedia à limpeza e arranjo;

Carregava as viaturas em plataformas do CF com o auxílio de um pronto-socorro;

Amarrava e calçava as viaturas para o transporte;

Acompanhava-as até CAIA (VILA FONTES) aonde efectuava o transbordo das plataformas da "Sena Sugar" para as das "TZR" (era auxiliado pelo Dest. Mil. de VILA FONTES) e preparava-as para o transporte até ao DONDO.

Elaborava as respectivas requisições de transporte em CF.

(Inicialmente, esta equipe, transportou para INHAMINGA e INHAMITANGA, viaturas carregadas em Berliet e GMC e rebocadas por pronto socorro.)

4. DIRECÇÃO E COORDENAÇÃO DO SERVIÇO

a. Direcção do serviço

Pelo Exmº Brigadeiro Comandante do Sector D auxiliado pelos Oficiais delegados do QG (1ª e 4ª REP) e um Oficial do Comando Sector D.

Disponha de 1 jeep.

b. Coordenação das equipes

(1) Na margem Norte

A cargo do Comandante da CCAQ. 1798 (MORRUMBALA)

(2) Na margem Sul

A cargo do Oficial (CAP.) da Comp. A/D (DONDO)

(3) No local do acidente (Navio MEZINGO)

A cargo do Comandante do DEC

(Um Sargento accionava as "equipes no Rio" - espólio e viaturas)

LIGAÇÃO

(1) Contacto com NAUPULA

foi utilizado um posto de rádio de grande potência (H-4000)

(2) Rede local

Estabeleceu-se ligação da sede do Destacamento Militar de MORRUMBALA com as margens e local do acidente (Navio "MEZINGO"). Utilizou-se o posto PRC-10 (os postos THC-736 não assegurava a ligação devido às distâncias a vencer).

5. DIVERSOS

a. Pessoal empregue

Oficiais 8

Sargentos 10

Praças 29

Nativos 13

(Foi utilizado outro pessoal de acordo com as necessidades ocasionais)

b. Meios empregues

(1) Postos de rádio

H - 4000 1

PRC - 10 4

(2) Viaturas

Jeep 2

Unimog 1

Berliet 3 (1 Berliet destinou-se a transportes diversos e carga das baterias do posto H-4000)

(3) Outros meios

Luvras de borracha - 6 pares (equipes de recolha de corpos e identificação)

Lanchas a motor - 2 (também foram utilizadas lanchas c/motor fora de borda do Gov. Distrito, Polícia e entidades civis)

O COMANDANTE DO SECTOR D

EVANGELISTA DE OLIVEIRA BARRETO
BRIGADEIRO

DISTRIBUIÇÃO

A do Relatório AZ 2

AUTENTICAÇÃO

C Delegado da 4ª Rep/QG/RMM

Ramiro Alves Correia de Oliveira
RAMIRO ALVES CORREIA DE OLIVEIRA
MAJOR/CEM

GU/2.905.6/69 Cifre Rep Gab CEME 29 AGO 1969