

O CAMPO DE INSTRUÇÃO MILITAR DE BOANE NAS COMUNICAÇÕES ENTRE LOURENÇO MARQUES E A FRONTEIRA

I — A CAMINHO DE BOANE

QUEM sai de Lourenço Marques em direcção à fronteira, toma a cómoda estrada asfaltada de Boane. Desemboca da cidade através do bairro pobre de S. José de Languene, apertada entre renques de velhas "casuarinas».

Meio escondidas por cajueiros, de folhas reluzentes, entre-vêm-se habitações de indígenas, casinhotos remendados, de zinco desbotado, que a pretenciosa influência da cidade alinhavou num desprezo pela fresca palhota.

Lentamente, numa antiga resignação, passam mulheres, vindas de distantes e ardentes caminhos, carregando a pobreza de tão magra mercadoria, que parece não valer um curto passo desta vida.

De um lado e outro «cantinas» de indianos escancaram para a rua as portas da avidez.

E só a airosa igreja da Missão de S. José alivia a mesquinhez da saída com um rasgado ar de caridade cristã.

Logo adiante da Missão fica, para a direita, a estrada de Marracuene também negra de asfalto e, a seguir, atravessa-se a linha férrea para a mesma localidade.

Depois das últimas «cantinas», e galgado o viaduto sobre a linha de caminho de ferro internacional, a estrada corre num aterro nas terras baixas do pântano do Infulene.

Transposto o pântano, volta para Oeste deixando um duvidoso caminho de areia invadido pelas ervas do abandono que, à semelhança da linha férrea, continua para a Moamba e era conhecido pomposamente, nos tempos da esquecida importância, pela estrada de Lindenburgo.

Sobe-se agora fracamente para a Matola ao encontro do pequeno ramal de caminho de ferro do entroncamento da Machava ao Lígamo e de duas estradas que, para a esquerda, estabelecem curta ligação com os enormes depósitos de gasolina de brilhante pintura metálica e a fábrica de cimento, poeirenta e ruidosa.

Estamos na região da gasolina e do cimento, coisas tão preciosas para a tropa, quando se desloca ou se quer defender, e tão imprescindíveis para a vida da Colónia. Além do abastecimento interno passa pelo pequeno desvio uma corrente de gasolina para o Transvaal e diariamente alguns comboios carregados vão entroncar na Machava, na linha de Ressano Garcia.

Mais adiante, ao quilómetro 10, erguem-se do lado direito as antenas da emissora do Rádio Clube e os edifícios da estação, de telhados listrados de branco e vermelho. Sob o ponto de vista militar, também não é indiferente que uma voz, que se espalha por toda a Colónia e se ouve na Metrópole, emudeça ou fale por conta de outros.

E, continuando, chega-se ao alto da descida para o Matola. O rio espelha-se remansadamente em baixo e a vista amplia-se por terras planas até os Libombos azulados pela distância.

A uns 20 quilómetros branqueja na frente um friso de casario lembrando aldeia longínqua a oferecer solícita hospitalidade. São os quartelamentos do Campo de Instrução estendidos sobre a elevação de Boane destacados no fundo escuro dos Libombos.

A estrada desce agora bordejando plantações de tecas novas ondeando lentamente as largas folhas e matas escuras de eucaliptos de onde se exala a frescura sombreada e perfumada das folhas verdes.

E assim se chega à ponte do Matola.

II — A POSIÇÃO DO MATOLA

Para lá do rio continua a estrada; fita negra desenrolada sobre a terra, alteando-

se para se livrar da vasa dos pântanos, rasgando as matas, galgando rios, contorcendo-se a vencer dificuldades, e glorificando-se na facilidade que dá à actividade dos homens.

Alonga-se por ela a simpatia de quem a sente tão extensamente prestável, ao dar largueza e rapidez à vida de todos, encaminhando utilidades, permitindo auxílios, deixando correr os apressados e entrando alegremente pêlos olhos dentro de quem a percorre à procura de curiosidades e belezas. A estrada abre-se assim como caminho da vida e da paz, mas, na preocupação dos homens também pode ser o caminho da guerra e vir a tremer sobre o rodar veloz das auto-metralhadoras, sentir-se esmagada pêlos pesados carros de combate e ecoar com o passo cadenciado das colunas de infantaria.

Por isso sempre as comunicações canalizaram as atenções dos militares e muito mais, e especialmente, onde elas representam os poucos trabalhos de utilidade através da imensidade de espaços que não interessam e também, por isso, qualquer obstáculo natural para as interceptar se estuda com especial cuidado.

Ora o rio Matola corta, como única barreira importante, a estrada para Boane e, como tal, se escolhe para costumado cenário de manobras e exercícios táticos a uma dúzia de quilómetros da cidade.

Paremos aqui um pouco.

O Matola nesta parte mais baixa, é menos filho da terra do que do mar, com cujas marés mingua e cresce na incessante oscilação de enchentes e vazantes. As águas profundas, quando baixam, descobrem extensas margens sujas e pastosas de lodo salgado.

Nas proximidades da estrada constitui um obstáculo para tropas não dispondo de pontes ou meios flutuantes e mesmo o emprego destes últimos se torna difícil com as variações de nível e correntes das marés.

A ponte de ferro sobre o rio está condenada a pouca vida pelo diagnóstico dos engenheiros. Protegem-na, de um lado e outro, anteparos de madeira desconstruídos para impor, com a sinuosidade da aproximação, cautelosa moderação na velocidade dos carros. Grossos letreiros "Devagar» insistem nos cuidados com a fraqueza da doente.

Estreita, só dá passagem em uma direcção. Tem uns 120 metros de comprimento e sustentam-na doze pilares de cimento armado. Dos lados passam grossos canos. Trazem a água do Umbeluzi para a cidade. E, assim, a ponte da estrada dá também passagem à água e quem a cortar condena Lourenço Marques à sede.

Para montante, o curso do rio, inflecte para Norte e vai morrer, como linha de água sinuosa e indecisa, nas terras espalmadas e alagadiças para além da ponte de Tenga, no caminho de ferro para Ressano Garcia.

Quando se considera a posição defensiva da margem Norte, para barrar movimentos vindos do Sul, aparece-nos ela dividida pela estrada em duas partes distintas. De um lado arvoredos densos cobrindo os movimentos e instalações, mas impedindo o escalonamento útil das armas e atirando com a observação para a beira do rio. Do outro, para Leste da estrada, dispõe-se de maior profundidade na compartimentação paralela à frente com cotas de cerca de 50 metros, entre um a dois quilómetros do rio, dando boa observação para a margem Sul e zona de aproximação do Matola, a favor do emprego da artilharia.

A defesa contra viaturas blindadas ligeiras, que pretendam atravessar o rio de surpresa, torna-se relativamente fácil instalando armas na orla do bosque e realizando abatizes com as muitas árvores disponíveis.

Se se encara a posição defensiva instalada na zona Sul, desfavorece-a o menor comandamento do terreno sobre o rio e o mascaramento dado pelos bosques da outra margem, tão favorável para uma aproximação disfarçada, até quase às margens, e para a cobertura dos preparativos de uma travessia.

Na hipótese Sul, a observação da artilharia própria apresenta-se deficiente e os movimentos de retirada diurna correm o risco de serem espiados da outra margem. Qualquer das duas posições, tanto a do Norte como a do Sul, corresponde favoravelmente às exigências de instalação de uma guarda da retaguarda ou destacamento retardador, mas nem uma nem outra dão garantias de resistência demorada, se houver superioridade de meios do atacante, porque o flanco Oeste presta-se ao torneamento pela região do caminho de ferro e a vigilância da grande extensão do Matola se torna muito dispendiosa de efectivos.

Ainda sobre este último aspecto, a posição Norte se apresenta nitidamente mais favorável.

III — NOVAMENTE A CAMINHO DE BOANE

Para lá do Matola pouco sobe a estrada correndo para Sudoeste por entre mato, de onde desapareceram as grandes árvores sacrificadas pela proximidade da cidade que as levou para a casa e para o fogo.

Ao quilómetro 18 a canalização da água deixa a berma da estrada e corta a direito em direcção às instalações de captação e, pouco adiante, à direita, embrenha-se no mato um caminho estreito mas, que no tempo seco dá passagem a viaturas automóveis para Boane, torneando a baixa do Umbeluzi.

Por alturas do quilómetro 21 a estrada aproxima-se muito do rio Umbeluzi, depois de correr sobre um aterro que as águas das cheias costumam rasgar, para se alastrarem tumultuosamente pela chamada baixa do Goldsbury, cortando as comunicações com Lourenço Marques.

Não seguiu o exemplo prudente da linha férrea que, como o velho caminho, ao aproximar-se de Boane, foi dar uma volta procurando a segurança das terras mais altas.

Volta a ver-se agora para a direita, e muito mais próximo, o casario de Boane.

A estrada alinda-se com a nota alegre e saudável de extensos pomares de laranjeiras e toranjas. Um friso de preciosas mangueiras e tufos decorativos de grossos bambus orlam as margens do rio, que lampeja fugidamente por entre troncos de árvores.

Estamos na região mais intensamente cultivada das proximidades da cidade, onde a terra bebe exuberante fertilidade das águas do rio.

E logo a seguir passamos entre umbrosas "aleurites» já nos domínios da Quinta Experimental do Umbeluzi. Vêem-se jardins num tom de bom gosto e, para a direita, estende-se a planície com talhões experimentais de cultura onde, entre o verdejar rasteiro das novas plantas, alvejam metodicamente pequenas tabuletas. Na época própria, numa volta da estrada, respira-se o doce perfume do *ylang-ylang*, árvore preciosa do longínquo Oriente, de onde se distila a essência rara destinada a reacender e dar nova vida às combinações mais delicadas da misteriosa alquimia dos perfumes.

Aqui voltamos a encontrar, na pacata estaçãozinha terminal do Umbeluzi, a linha férrea entre os clássicos renques de eucaliptos ferroviários.

Deixámos o caminho de ferro no pântano do Infulene, depois do viaduto à saída de Lourenço Marques, quando voltámos para a esquerda e ele continuava para o entroncamento da Machava, em direcção à Moamba e Ressano Garcia.

Deste entroncamento da Machava nasce o ramal da gasolina, já atravessado por alturas do quilómetro 7, e também a linha férrea para Goba em tempos pressurosamente lançada até quase à fronteira montanhosa da Suazilândia, no alto Umbeluzi, ao encontro das frustradas promessas de um prolongamento do outro lado, que nunca apareceu.

A linha de Goba atravessa o Matola a uns oito quilómetros a Norte da estrada e, sempre afastada, contorna, com estudada previdência, as baixas alagadiças, dirigindo-se para Boane, onde vai atravessar o rio numa boa ponte metálica.

O afastamento da linha férrea, de uns 7 a 8 quilómetros para Oeste da estrada, força à independência na intercepção militar das duas vias de comunicação.

Da estação de Boane diverge, dando-lhe pomposos foros de entroncamento, o ramalzinho de uns quatro curtos quilómetros até o Umbeluzi, onde a estrada, na primavera, se perfuma fugâsmente com o subtil *ylang-ylang*.

IV — A IMPORTÂNCIA DA REGIÃO DO UMBELUZI

Não prosseguiremos ainda sem atravessarmos o Umbeluzi para irmos à estação de captação de águas e sem inquirirmos de onde nos vêm as comunicações, que ocorrem à passagem do rio.

A travessia faz-se num "drift», espécie de aterro cimentado sobre o leito do rio, vulgar em África, disposto a condescender com as avalanches das cheias deixando passar por cima as águas, os troncos arrancados, as ilhas flutuantes de vegetação, que se acumulam tantas vezes contra os apoios das pontes e assim avolumam e tornam irresistível a fúria das águas.

A uns dois quilómetros, na margem esquerda a montante do «drift», lá está uma chaminé fumegante marcando o local das instalações. Bombas de elevação, grandes filtros e depu-radores químicos tiram e purificam a água para Lourenço Marques beber, e que lá "chega por extensa canalização de uns trinta quilómetros. A tubagem vai direita a Nordeste, atravessa para a margem direita do Umbeluzi, por alturas da baixa do Goldsbury, sobre uma ponte de ferro, e junta-se à estrada de Lourenço Marques, mais ou menos ao quilómetro 18, como já víramos na passagem.

E aqui temos nós a primeira razão da importância militar da região do Umbeluzi. Quem dela dispuser é senhor da água da imprevidente cidade, sem cisternas nas casas, porque as diminutas nascentes alimentadoras da primitiva povoação, hoje abandonadas, para pouco chegariam.

No Umbeluzi se podem fechar as torneiras e aplicar a Lourenço Marques a tortura da sede e por isso bem se vê que esta localidade terá de ser incluída no perímetro defensivo da cidade.

E cá estamos sentindo, em maior amplitude, a trágica e ardente preocupação tão vital na velha história das guerras de África, a posse da água. Sempre baixa, no pior local para ser defendida, agora longe estendendo desvantajosamente o âmbito de uma defesa. Mas não só a água torna importante, militarmente, a região do Umbeluzi.

Convergem no "drift» para atravessar o rio as extensas comunicações de Goba e da distante fronteira Sul.

O caminho para Goba serve as explorações agrícolas da margem esquerda do rio e alteia-se depois, seguindo mais ou menos o traçado da linha férrea, até encontrar a estrada para Goba-fronteira, na estação término do caminho de ferro. Aqui recebe a ligação do caminho de Catuane, na fronteira Sul, através das extensas planícies do Chagalene, onde se fizeram antigas tentativas de plantações de algodão hoje mortas, e durante largos anos comemoradas por esqueletos ferrugentos de grandes locomoveis e poderosas alfaias agrícolas em túmulos verdes de pujantes capins.

A outra linha de comunicações através do «drift» vai para Sul em direcção a Porto Henrique, aproximando-se da margem esquerda do rio Tembe, o terceiro dos rios que, com o Matola e o Umbeluzi, se espraia no estuário do Espírito Santo, onde está o porto de Lourenço Marques.

Este rio Tembe, como os companheiros, serpeia indeciso em terras baixas sem saber bem por onde escolher a descida para o mar. As marés enchentes inundam-no, aumentam-lhe os fundos e ajudam a subida do rio tornando-o navegável para batelões e barcos de pouco calado numa extensão de mais de 60 quilómetros, para o interior, até Porto Henrique.

Porto Henrique não passa hoje de um esquecido nome nas cartas, sem a pedra de uma ruína a assinalá-lo, nem a recordar a antiga navegação pelo rio acima. Só, de vez em quando, a relembra a ponta de solitária vela deslizando vagarosamente por cima do mangai das margens. Mas em outros tempos, antes do caminho de ferro,

navegava por ali afanoso tráfego destinado a ser transbordado, em Porto Henrique, para carros bóeres. Estes, ronceiros e pesados, subiam depois processionalmente os Libombos em direcção a Estatuene, na fronteira da Suazilândia, puxados por compridas espanas de bois esforçados e sofredores ao som enervante do estalar dos chicotes.

Hoje tudo isso morreu. A locomotiva livrou muitas gerações de bois do sofrimento e por onde dantes passava a via dolorosa dos seus trabalhos, pastam, pacífica e livremente, as bonitas manadas de descendentes mais felizes.

Junto a Porto Henrique há uma pequena e estreita ponte sobre o Changalene, onde a nossa linha de comunicações se subdivide. Convergem ali os caminhos da Bela Vista, na margem esquerda do Maputo, e da região de Catuane, na fronteira Sul.

De Porto Henrique à Bela Vista andam-se aproximadamente, para Leste, uns 40 quilómetros deixando-se, muito próximo desta última localidade, a Missão de S. Roque de Matatuíne e um ramal para Norte, de meia centena de quilómetros directo à Catembe, do outro lado do estuário do Espírito Santo, em frente a Lourenço Marques.

Na Bela Vista atinge-se o rio Maputo largo e volumoso, de águas barrentas avermelhadas. Vem das alturas de Moabane e dentro do nosso território percorre mais de 100 quilómetros, fertilizando imensas pradarias desaproveitadas.

Junta-se-lhe à magestade a beleza e quem uma vez sobe o rio não mais esquecerá as curvas graciosas, as margens frondosas de vegetação e o cenário verde das planícies por onde corre. Encontram-se numerosos grupos de hipopótamos desconfiados, mas sem resistirem à curiosidade de virem espreitar e roncar exclamações à tona de água. Antipáticos e monstruosos crocodilos enxameiam especialmente a região da lagoa Mahdjene, a juzante de Catuane, onde o rio se espraia em impenetráveis canaviais.

Até mais de 70 quilómetros da foz as marés enchentes lutam vitoriosamente contra o rio fazendo refluir fortemente a corrente e facilitando a navegação de largas chatas rebocadas que atingem a Salamanga, triste logarejo de meia dúzia de locandas de indianos onde, em 1890, desembarcou Mouzinho com uma reduzida tropa, para castigar o régulo do Maputo.

Ali existe afamado, mas pobre, templo indú, onde um solitário brâmane se prosterna diante de Ramchandra e da híbrida imagem de Gaupati com corpo de menino e tromba de elefante.

A Bela Vista é a sede da circunscrição administrativa do Maputo, que constitui o extremo Sul da Colónia e se estende desde a Inhaca a Goba e até os confins da fronteira de Catuane e Ponta do Ouro.

Este território do Maputo originou o conflito diplomático luso-britânico, solucionado a nosso favor pela sentença arbitral de Mac-Mahon, em 24 de Julho de 1875.

Da casa da administração, rodeada de amplas varandas, disfruta-se largo panorama sobre o rio e planícies da margem direita, visitadas, por vezes, pelos elefantes que, em grandes manadas, vivem na paz da reserva entre o rio e o mar, só perturbados passageiramente pelos voos indiscretos dos aviões de Lourenço Marques.

Da Bela Vista segue para Catuane, ao longo do rio, um velho caminho, hoje abandonado por ir enlodaçar-se nas depressões pantanosas da lagoa Mandjene e outro, de passagem mais segura, aproveitando as terras altas afastadas do rio.

Além destas ligações para Catuane, há ainda o caminho que vai demandar a fronteira Sul para lá do Maputo e atravessa o rio na Salamanga.

Quatro quilómetros antes da Salamanga fica a Quinta da Pedra, onde os Serviços Militares têm uma brigada de exploração de pedra para cal e presentemente fazem experiências sobre a secagem de carne de hipopótamo, destinada a alimentação dos indígenas.

O rio atravessa-se numa barca montada num sistema de *vai-vem* ao longo de um cabo de aço estendido de um a outro lado do rio. Sobre a barcaça podem transportar-

se viaturas automóveis.

Para lá do Maputo o caminho atravessa os pântanos do rio Futi numa ponte de madeira e segue por ondulantes dunas relvadas para o Zitundo e para a Manhoca, perdidos lugares da fronteira Sul, por onde passam clandestinamente indígenas nossos em busca de emprego nas açucareiras do Natal.

Os Serviços Militares aproveitaram, em 1940, a experiência dos carros de companhia, por eles estudados e construídos, para reconhecerem a possibilidade da ligação terrestre entre a Salamanga e o Cabo de Santa Maria, fronteiro à ponta Sul da Inhaca, e lá conseguiram fazer chegar, através de carreiros de areia, a coluna experimental de carros e burros com cargas a dorso. O regresso a Lourenço Marques fez-se em seis dias com a boa média diária de mais de trinta quilómetros.

Os carrinhos com caixa flutuante atravessaram o Maputo e um deles chegou à Inhaca, depois de transpor, a reboque de uma embarcação, o estreito canal de Santa Maria.

Ainda devemos assinalar uma picada de madeireiros de trilho arenoso que, direita ao Sul, liga a estrada da Bela Vista com a de Catuane e se prolonga até o Maputo onde vai parar por alturas da Gavesa, uns quatro quilómetros a jusante da lagoa Mandjene.

Voltemos agora à região de Porto Henrique para assinalarmos a outra linha direita ao Sul, à fronteira de Catuane. Logo, a pouco mais de uma dezena de quilómetros, deixa para a direita o caminho para Goba em grande parte encostado ao curso do Changalene. Atravessa depois os vaus do Mazimenhana e do Maau, rosários de charcos na época seca, mas que as chuvas engrossam e fazem correr do Oeste, das alturas dos Libombos para o Tembe.

Esta é a vasta região de caça, onde pastam inesgotáveis manadas de cocones ou bois-cavalos e onde bandos de gazelas fugitivas põem notas elegantes de vida ágil na natureza amo-dorrada ao calor opressivo do sol.

Aqui se estabeleceram brigadas militares de caça que têm abatido milhares de cocones e antílopes para o reabastecimento das unidades expedicionárias e da guarnição, em mais de um ano de actividade venatória.

Os elefantes aparecem frequentemente no tempo quente, quando procuram os frutos sumarentos e adocicados do "canho», ali abundantes, e já há expedicionários que irão contar para as suas terras, entre as aventuras de África, como abateram paquidermes gigantescos com um único tiro de 7,9.

Descreverão como fica o terreno calcado e cheio de covas redondas das patorras descomunais e assinalado por ramos de árvores destroçadas na passagem dos monstruosos *tanques da natureza*.

Matas bravias de espinhosas precedem a aproximação de Catuane, onde o rio Maputo se pode atravessar de batelão para o outro lado da fronteira.

Todos estes caminhos dão normalmente passagem a viaturas automóveis e só se tornam intransitáveis com chuvas persistentes e copiosas, capazes de cobrirem, com grande altura de água, os vaus dos rios e fazerem do «matope» lodaçais intransponíveis.

Em Catuane estamos a uma centena de quilómetros do Umbeluzi, onde deixámos a estrada de Boane para virmos percorrer, com a velocidade com que se escreveram algumas poucas linhas, os caminhos do Maputo tão cheios de actividade dos Serviços Militares de Moçambique. É a região onde caçam para alimentação das tropas e de onde extraem pedra para a cal das construções. Na Santaca, coração do Maputo, cortaram centenas de pesadas e grossas "chanfutas», no alto Changalene, subiram por ásperas e pedregosas ravinas, à procura do duradouro e resistente «mecrusse» e em Goba, na testa do caminho de ferro, instalaram brigadas para exploração de pedra e areia.

Nesta parte de África, sempre atraente e tão generosa para quem lhe dedica a energia da vida e a ânsia de trabalho, repousarão as saudosas recordações dos dias úteis vividos por tantos militares, na imensidade da natureza sob a estranha sedução do mato.

Mas, regressemos à fértil região do Umbeluzi para continuarmos a nossa

viagem para Boane.

V — OS AQUARTELAMENTOS E CAMPO DE INSTRUÇÃO MILITAR DE BOANE

Percorridos cerca de quatro quilómetros chegamos a Boane, depois de subirmos a partir da linha férrea uns preciosos vinte metros. Estamos numa elevação com a modesta altitude de 50 metros, a da Ponta Vermelha de Lourenço Marques, mas que a ampliada extensão das terras baixas faz avultar desmesuradamente.

Podemos agora alongar a vista extensamente em redor, por dezenas de quilómetros, sobre um cenário mais vasto e mais variado.

Para nordeste o maciço geométrico das matas negras da Agricultura na descida para o rio, rasgado pela passagem retangular da estrada, marca a posição do Matola e mais para direita, muito ao longe espreguiçado, na encosta esfumada, o casario de Lourenço Marques e o mar espelhado para lá da Ponta Vermelha.

Para Leste alastra a região rebaixada, onde corre a estrada e a planície inundável junto ao Umbeluzi.

Avista-se para Sudueste o arvoredado, onde alvejam as casas da Quinta do Umbeluzi e um pouco à direita levantam-se negros rolos de fumo da estação de captação de águas, longínquo coração de uma circulação vital para a cidade distante.

Na direcção de Oeste defrontam-nos as cadeias dos Pequenos e Grandes Libombos, e estes mais distantes, com uma altitude de 400 metros a fechar o horizonte, marcam a fronteira com a Suazilândia. Grandes dorsos inclinados para o Sul, separados por falhas abruptas, caracterizam o relevo destas linhas. Longinquamente, a mais de 25 quilómetros, as alturas da Namaacha e para a esquerda as da fronteira de Goba.

A Norte, as próximas alturas de Estevel, verdejantes de arborização, escondem-nos os terrenos do Campo de Instrução, que se estendem por quase 20 quilómetros nesta direcção.

A estrada passa-nos a Sul e em baixo, junto ao Movene, afluente do Umbeluzi, volta bruscamente para o Norte em direcção à Moamba e fronteira de Ressano Garcia, deixando para Oeste a estrada de Goba e de Namaacha, cuja passagem recortada nos Pequenos Libombos, se avista a uns 7 quilómetros.

Mas desviemos o olhar das coisas distantes e reparemos no que nos cerca.

A frente do aquartelamento está voltada ao Poente. De um lado seis magníficas casas para oficiais, do outro sete para sargentos. Entre estes agrupamentos de moradias fica o quartel, em dois planos desaterrados na redondeza cimeira do mamelão. Em redor da parada mais alta agrupam-se as secretarias, arrecadações e as casas para cabos europeus, sargentos e oficiais sem família; na mais baixa, casernas, instalações sanitárias, cozinhas e refeitórios e dois amplos parques de 600 metros quadrados. Mais além, na vertente para a linha férrea, um agrupamento de 24 palhotas de alvenaria, elegantes e bem proporcionadas, marca o início da «temba», onde as praças indígenas poderão viver, calma e familiarmente, com as mulheres e os filhos.

Mais junto da estrada eleva-se o amplo edifício da enfermaria, uma das dependências da Unidade de Instrução de Saúde.

Dominando tudo, o reservatório de águas com uma capacidade de 100.000 litros, calculada abastadamente para o consumo diário de 1.000 homens a 100 litros, captação líquida que muitas cidades da Europa não têm.

A água vem do rio, a uns 900 metros de distância do aquartelamento onde se instalou a estação de captação de águas. Existem ali dois depósitos de decantação e um de recolha de água filtrada, todos com a capacidade de 100.000 litros. A água, chupada do rio por uma bomba auxiliar, repousa e recebe tratamento nos grandes depósitos de decantação e passa depois por filtros de areia, em cascata, para o depósito subterrâneo de onde é extraída e atirada para a torre de distribuição junto

dos aquartelamentos.

Numas 6 a 7 horas de trabalho uma pequena bomba centrífuga eleva 100 toneladas de água a 60 metros de altura.

Aproveitando a instalação construiu-se, nas proximidades, uma piscina de cimento com trinta e tal metros de comprimento por dez de largura para banhos e natação.

Todas as obras de Boane foram concebidas, projectadas e construídas por militares.

Em Agosto de 1940 aquartelou-se em Boane a 10.^a Companhia Indígena de Caçadores.

Meteu-se em barracões de pau a pique, com os oficiais instalados em quartos das poucas «cantinas» existentes e, em 1941, começavam-se os trabalhos morosos e fatigantes de terraplanagem.

Onde faltavam escavadores e material de transporte, de grande capacidade, houve que recorrer pacientemente ao lento trabalho braçal dos indígenas. Tarefa árdua e penosa esta de remover terra sem estímulo de ver erguer a cristalização animadora do trabalho. Mas, a pouco e pouco, se aplanaram duas grandes plataformas, onde se abriram os sulcos para os primeiros alicerces.

Com os sinais da antiga e tradicional actividade construtora da tropa, ergueram-se muros e apareceram telhados animando o alto de Boane, antes coberto pela pujança bravia do mato.

A princípio ainda teve que recorrer-se à compra de madeiras e pedra, enquanto se não ampliaram as actividades do Depósito de Material de Guerra de Lourenço Marques. Mas, logo a seguir, libertos dessas servidões comerciais, já as portas, janelas e traves se fabricavam das madeiras exploradas pelas brigadas militares, onde a distância e as bravias dificuldades da natureza as haviam até então resguardado do serrote e do machado, e eram as máquinas ferramentas do Depósito de Material de Guerra que as serravam, plainavam e molduravam.

A pedra de Goba, a areia do Umbeluzi e do Incomáti, a cal da pedra branca do Maputo ajudaram a erguer os edifícios e o concurso de tantos empreendimentos levantou a obra militar de Boane.

Em fins de 1943, ao receber-se a notícia do embarque de novas e mais numerosas tropas expedicionárias para a Colónia, houve que fazer apressadamente novas construções e, sem tempo para andar a aplanar dorsos e encostas, resignadamente se desceu para a parte baixa que oferecia, a tanta urgência, a prontidão da horizontalidade.

No aquartelamento de baixo adoptou-se o estilo rápido e de grande capacidade baseado em amplos barracões de 600 metros quadrados com portas largas para entrada de viaturas, mas também protegidos com redes para a eventual instalação de pessoal. Prevendo esta última finalidade associaram-se-lhes extensos anexos com chuveiros e retretes, servidos por grandes depósitos de água.

A área actualmente coberta pelas construções atinge 12.500 metros quadrados e as verbas dispendidas somam uns 7.355 contos.

Presentemente está-se iniciando a instalação de luz eléctrica, empreendimento que a guerra veio protelar. A energia será fornecida por um gerador de 22 Kws.

Hoje podemos alojar em Boane, em caso de necessidade, uns dois mil e tal homens, mas pensa-se que normalmente ali permaneçam só duas companhias de infantaria, uma de engenharia e elementos do Serviço de Saúde, efectivos que só aumentarão nas épocas de exercícios e manobras.

O terreno do Campo de Instrução é variado como convém a um cenário de exercícios militares. Lá se encontra o chão de areia movediça para as marchas penosas e o "matope» lamacento e pegajoso, quando chove, o maior quebra paciências para o trânsito de viaturas.

Há rios para atravessar por diversos meios, matagal espesso para dificultar e desorientar os avanços, terrenos de-sabrigados das vistas aéreas e outros cobertos de árvores. Abraçando tudo isto, a larguesa de uma centena de quilómetros quadrados,

onde se pode andar, acampar e executar fogos reais.

Implantou-se também, com marcos de cimento, uma rede de pontos trigonométricos cujas coordenadas rigorosas servirão para resolver problemas de tiro e de topografia.

Não nos falta dentro do campo, junto à estrada, um terreno para a aterragem de aviões ligeiros.

Nas imediações prolongam-se as oportunidades de exercícios militares ao longo das estradas e caminhos de ferro, permitindo deslocar colunas, estudar a guarda, defesa e destruição de pontes, vigiar e interceptar comunicações.

VI — A IMPORTÂNCIA DAS REGIÕES DE BOANE-UMBELUZI E DA MOAMBA PARA A DEFESA DAS COMUNICAÇÕES ENTRE LOURENÇO MARQUES E A FRONTEIRA

Não nos agradaria que viessem auxiliar-nos sem o pedirmos, mas muito menos poderíamos admitir o forçamento das portas da casa vizinha, sem a nossa intervenção. A última ameaça foi durante algum tempo a nossa preocupação no decurso da guerra, semelhante às de outros muito mais fortes e que atrás dela desembarcaram em Madagáscar e fortificaram portos do Índico.

Não nos convinha contudo defender a cidade de Lourenço Marques sem dispor na retaguarda de um ponto de apoio que nos garantisse as comunicações e o tempo para a efectivação de uma possível manobra de colaboração tanto do nosso interesse, como da conveniência dos vizinhos. E contávamos com Boane para desempenhar essa função de posição intermediária, que demora quem ataca e dá tempo a quem se defende, servindo de base para uma manobra em retirada ao longo da estrada a partir de Lourenço Marques.

Sobre este aspecto a região Umbeluzi-Boane tem de facto favoráveis características, mas mostra-se deficiente quando se encara o problema geral da cobertura das comunicações, em direcção à fronteira, porque não intercepta a via férrea internacional nem os caminhos que a acompanham nem as ligações secundárias que, por Marracuene — Manhiça e Xinavane, vão à Moamba e, nesta localidade, entroncam na estrada principal.

Tal deficiência levar-nos-ia logicamente a substituir a região de Boane pela da Moamba, bem situada para uma acção simultânea sobre as estradas e caminhos de ferro.

Contudo, a preferível localização da Moamba sob este aspecto, também não está isenta de necessidades táticas complementares porque, quem se instalar exclusivamente na Moamba e desprezar Boane, deixa abertos os caminhos para a fronteira da Suazilândia e do Natal.

Só a combinação da defesa das duas regiões de Boane--Umbeluzi e da Moamba pode evitar a clara insuficiência da defesa exclusiva e isolada de uma delas.

Mas, dentro desta necessária dualidade, ainda nos convém decidir, qual a zona inicialmente mais importante.

Se recordarmos a ideia fundamental, derivada da nossa preocupação do lado do mar, compreender-se-á como atribuímos especial importância às estradas principais e não ao caminho de ferro.

Em primeiro lugar há a consideração de que as forças militares se transportam por linha férrea mas, taticamente, só ao longo de estradas podem avançar com rapidez porque só nas estradas lhes será dado estabelecer dispositivos de segurança, fazer-se preceder de guardas avançadas e esclarecer-se a distância. Ao longo das estradas deslocar-se-ão, prontas a actuar, as viaturas rápidas de combate, inúteis sobre as plataformas de caminho de ferro.

Depois a linha férrea resente-se de fácil vulnerabilidade a destruições simples. Bastará rebentar carris, avariar e evacuar material circulante e logo se terá ganho muito tempo.

E, quem pensaríamos que desembarcasse, certamente traria velozes auto-

metralhadoras para lançar em perturbadoras e espectaculosas correrias pelas estradas fora, mas não se iria pôr a desembarcar lentamente pesado material de caminhos de ferro. Preocupavam-nos os primeiros meios de acção rápida, capazes de alcançarem uma desorganização completa, se encontrassem as estradas livres.

Junte-se a esta premissa, essencial e preliminar, a pobreza tática da região da Moamba, plana e taticamente premeável, em todos os sentidos, com vastidões indefensáveis, sem obstáculos frontais nem apoios para flancos e ficará explicada a preferência por Boane, como posição inicial.

Militarmente a posição de Boane não tem excelências táticas naturais. Apresenta reduzida profundidade útil para escalonamento de meios. Dispõe de um flanco bem protegido pelo rio, mas o outro não tem qualquer apoio característico. Contudo intercepta bem a entrada, que enfia em troços de certa extensão e oferece condições de observação satisfatórias.

Dispõe, além disso, da bela ponte do caminho de ferro de Goba, elemento precioso para a conjugação das acções militares numa e outra margem do rio e isso reveste-se de grande importância porque taticamente se não deve desligar a defesa do Umbeluzi da de Boane. Abandonar o Umbeluzi seria, de facto, oferecer as comunicações da margem direita para o torneamento de Boane.

VII — A IDEIA DO ESTABELECIMENTO DO CAMPO DE INSTRUÇÃO COMO COROLÁRIO DE UMA PREOCUPAÇÃO TÁTICA

É justo aqui relembrar o nome do militar ilustre que na nossa terra mais tem insistido pelo estabelecimento de Campos de Instrução, o General Ferreira Martins, e a sua persuasiva influência não andava afastada de nós nos tempos em que acampámos e percorremos os matos da Moamba e de Boane à procura de região para tal fim.

Também quisemos ter onde reunir tropas para instrução e manobras, pensando na valorização desses trabalhos derivada da conjugação das Armas, da vida intensa de acampamento, das possibilidades de realizar fogos reais completando a formal carreira de tiro, tão artificialmente afastada das realidades do combate, com campos de tiro, onde o alvo quadrado, bem disposto e correctamente iluminado, aparecesse trocado pela disfarçada silhueta de um atirador inimigo e onde a banquetta articulada, quase com perfeições de mesa operatória, se substituísse pelo chão duro onde combate o infante. Campos de tiro, onde todos pudessem sentir o silvar de projecteis, ver o rebentar de granadas e praticar no fogo contra silhuetas móveis de engenhos blindados.

Pretendeu-se tudo isto, mas também uma ideia nova se concebeu e quis materializar; a de situar o Campo de Instrução em região taticamente essencial para a defesa,

A uma velha ideia se insufla assim alma nova e, sob o fértil impulso desta dominadora preocupação, tudo se vivifica e concretiza.

As tropas trabalham e exercitam-se, onde hão-de combater e como hão-de defender-se, sendo consideradas como os primeiros elementos de ocupação.

Os trabalhos de engenharia e sapadores não serão para abandonar e destruir, mas para fortificar e permanecer onde forem mais precisos, os temas não se apoiarão em puras fantasias táticas, o conhecimento e prática do terreno localmente poderão utilizar-se as plantações de arvoredos, servirão para proteger e abrigar, as derrubas melhorarão campos de tiro e de observação e até os próprios edifícios poderão reflectir a ideia principal na situação, disposição e reforço da construção.

Não se podem construir fortes, nem linhas fortificadas, mas consegue-se assim dispor, ao menos, de posições defensivas, estudadas, preparadas e quase instantaneamente ocupáveis por uns primeiros elementos.

Foi esta concepção nova que se implantou em Boane. Situar e estabelecer um Campo de Instrução numa zona considerada importante para a defesa militar de uma região.

Se tal intenção atribui logicamente a primazia às condições táticas, não deve, contudo, esquecer-se que, mesmo num campo escolhido segundo a possibilidade de nele transitoriamente se combater, tem de encarar-se a permanente necessidade de nele trabalhar e viver. Isto é, a preponderância das condições táticas não elimina as legítimas e poderosas exigências da vida.

Boane responde-lhes favoravelmente. Oferece-nos na sua elevação ares corridos e lavados, presenteia-nos com a abundância de água do Umbeluzi, mostra-nos na estrada asfaltada e no caminho de ferro que ali se pode viver nos benefícios do campo, tendo à mão as vantagens da cidade e deixa-nos entrever, no sossego dos longínquos horizontes e na calma vida da natureza, a esperança de que sobre aquele campo, escolhido sob o signo da guerra, poderá pairar eternamente a paz.

Boane concebeu-se como resultado de uma ideia nova, nasceu e medrou com os esforços e trabalhos de muitos, mas nada seria se não aparecesse quem aprovasse, animasse e entusiasticamente desse vida às iniciativas e isso, se encontrou generosamente nesta Colónia de Moçambique, no grande chefe que a governou, o General José Tristão de Bettencourt.

Fotos do Coronel Abranches Pinto. Desenhos do Tent. de Art." Galhardo.