



Situemo-nos no tempo para melhor compreendermos e apreciarmos os factos reais que nos propomos aqui narrar.

Começava o ano de 1977, portanto a época *post* a "brilhante" descolonização portuguesa.

No "Altair" por mim comandado desde 1967 (ano da sua construção em Viana do Castelo) tínhamos apanhado na rede, no ano anterior, portanto em 1976, uma bandeira da URSS, em quase impecável estado de conservação e que a minha mulher, que andava comigo a bordo nas férias dos filhos, tinha reparado completamente e que passou a fazer companhia a muitas outras que já possuíamos a bordo e que seriam usadas se houvesse necessidade de escalar qualquer porto, quer para descarregar o pescado, quer por motivo de outra ordem: — como arribada por doença grave a bordo, acidente ou avaria irreparável a bordo.

A partir de 1975, com o abandono das Províncias Ultramarinas e reportando-nos concretamente a 1977, a frota pesqueira da União Soviética, então uma das maiores do mundo, senão mesmo a maior, pescava, indiscriminada e desavergonhadamente em toda a costa de Angola, não respeitando zonas de protecção piscícola, águas territoriais ou mesmo interiores. Navios fábricas de grandes dimensões arrastavam quase nas praias a pouca distância de terra sem ligarem à fiscalização costeira, pois sabiam bem que ela era quase inexistente e pouco eficaz. Mas ainda que ela existisse ou se fizesse sentir, também a ignorariam já que Angola depois do 25 de Abril passou, (como é do domínio público) a ser quase que exclusivamente propriedade dos cubanos, irmãos consanguíneos (politicamente falando) dos soviéticos.

O "Altair", nesse ano de 1977, tinha saído de Lisboa para Moçâmedes, para mais uma campanha de alguns meses na África do Sul, em princípios de Março. Antes das Canárias houve uma avaria no sistema Kamewa de comando do hélice de passo reversível, pelo que o navio precisava entrar em doca seca para verificação da extensão da avaria e, se fosse necessário, após a verificação, pedirem-se as peças a substituir, que teriam de vir da Suécia. O porto mais indicado para se arribar era, portanto, Las Palmas, até porque era um porto franco evitando-se assim as demoras inerentes a despachos e outros contratempos.

Consultado o armador que compreendeu as vantagens daquela opção, rumámos àquele porto, entrando em doca seca no dia seguinte.

A doca artificial onde entrámos foi construída junto à muralha e fechava, já com o navio dentro, com um sistema de portas estanques. Esgotava-se depois a água e o navio escorado previamente por mergulhadores, ficava assente num carrinho-berço e assim trazido à superfície por um sistema hidráulico. Depois já no cais, era deslocado sobre carris e posicionado de acordo com as entradas e saídas dos navios a reparar.

À volta do "Altair" encontravam-se vários navios de diferentes nacionalidades e diferentes tonelagens. Mesmo a nosso lado estava um navio russo também de arrasto pela popa, cujo nome tinha 6 letras como o nosso.

Por qualquer razão que não consigo explicar a mim mesmo, copiei esse nome russo para um bloco de notas e deixei-o sobre a minha secretária do camarote. O "Altair" tinha autonomia para 40 dias de viagem, incluindo a pesca, mas nunca fazia mais do que 34/35 dias de mar, porque carregava normalmente as 500 toneladas de peixe que o navio comportava.

A avaria complicou-se, tudo se atrasou e acabámos por ficar em Las Palmas, não uma semana e dias, como tínhamos estimado, mas 32 longos dias que correspondia, portanto, a uma viagem perdida. Ao sair pensei então que a única possibilidade de recuperar aquele tempo todo perdido, seria tentar fazer uma pesca maluca, inconsciente, em zonas proibidas, arriscando tudo, talvez imitando os navios russos que pescavam indisciplinadamente onde queriam.

O "Altair" tinha de cada lado dos varandins da ponte de comando, o nome do navio em letras grandes (como era obrigatório durante a II Grande Guerra), em painéis de 2 metros cada um, por 50/60 centímetros de largura, para se poderem identificar bem ao longe. Em viagem para o Sul chamei o Chefe de Máquinas que era da Figueira da Foz e que era muito prestável e de quem eu gostava muito, e também o Contra-Mestre e expliquei-lhes a minha ideia: que era a de fazer dois painéis semelhantes aos existentes na ponte, que se pudessem encaixar neles facilmente, encobrendo-os totalmente.

Por outro lado dava jeito, para a ideia que eu tinha, o facto do "Altair" ter uma tarja encarnada à volta da chaminé (como os russos) com o símbolo da Companhia C.P.P. — os russos tinham CCCP —. Quando os painéis ficaram prontos com os grampos e, poderem-se desse modo, encaixar por cima dos outros, pintei-lhes eu mesmo as letras do tal navio russo que eu tinha copiado em Las Palmas, e mandei guardar em local bem resguardado do tempo e do mar.

Fomos directamente descarregar a Moçâmedes toda

a "trapalhada" que trazíamos de Lisboa, como cartões para a embalagem do peixe, plásticos etc. Abastecemos de gasoil e mantimentos e saímos para a pesca. Por alturas da Baía dos Tigres, concretamente entre a foz do rio Cunene e a Baía dos Tigres, encontrei um grupo de navios russos a pescar entre as 3 e as 12 milhas de terra. Mandei içar a tal bandeira russa que eu tinha guardado, mandei pintar o nome do navio à popa, cobrir os painéis da ponte com os novos, tapar com redes o nome do navio à proa e meti-me descaradamente, no meio dos russos. Ficámos assim transformados em mais um russo e isto em poucos minutos.

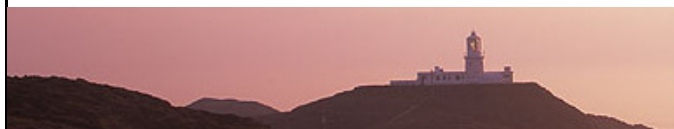
Os outros navios portugueses bem tentavam comunicar connosco, quer em fonia, quer em VHF. Queriam saber o que era feito do "Altair" que já sabiam ter saído de Moçâmedes.

Os russos, nossos vizinhos, queriam também comunicar com o "Kamarada" que por ali andava no meio deles e que lhes acenava ao passar, mas que lhes não respondia às constantes e persistentes chamadas por rádio. Acenava-se-lhes quando passavam perto, que não custava nada ser-se simpático e amistoso.

Para se abreviar a história e a não tornarmos cansativa, dir-lhes-ei que a pesca foi de tal modo produtiva, que se pescavam, em vez de 24 horas por dia, apenas 9,10 ou 11 horas e ficava-se parado o resto do tempo a preparar o peixe: congelá-lo, embalá-lo e armazená-lo nos porões frigoríficos. Não havia capacidade de congelação para fazer melhor.

A qualidade do peixe era especial e completamente diferente da habitual pescada ou cachucho que se capturava normalmente. Eram enormes corvinas, na sua maioria com mais de um metro e algumas com metro e meio ou mais. A acompanhar estas especiais corvinas vinham também grandes peixes parecidos com douradas, de que me não lembro agora o nome. A pesca foi de tal modo abundante (a nossa capacidade de congelação não ultrapassava as 28 tons/dia, que ao fim de 19 dias estávamos novamente a entrar em Moçâmedes para descarregarmos para a ARAN aquele peixe que era depois transportado para Lisboa em transportadores frigoríficos. Saímos após a descarga, voltámos ao mesmo sítio (então a pescarmos escandalosamente entre a meia milha e 1 milha de terra e ao fim de 21 dias entrávamos, novamente lá, para uma descarga mais. Isso significou, portanto, que em duas viagens recuperámos o tempo perdido em Las Palmas, para regozijo da tripulação e do armador, que quando o peixe chegou a Lisboa, nem queria acreditar no que viam.

Foi esta história, uma das que conservo em memória, depois de 40 anos de mar e que me foi recordado há tempos, pelo meu Imediato na altura que, ao regressar de Bruxelas, me convidou para almoçar.



**M.M. Damas**