

EPISÓDIOS MARÍTIMOS

II – ABALROAMENTO NA BARRA DA BEIRA



O estuário do rio Pungué, onde está implantado o cais do porto da Beira, é de margens baixas e pantanosas, com mangal, descobrindo muito lodo na baixamar e, assim é também, a margem costeira adjacente (embora entrecortada de algumas boas praias) que envolve a barra e o canal balizado; este canal, na época a que me reporto, 1953, era o *Rambler* e dava acesso ao fundeadouro interior (*franquia*) e daí ao porto comercial com bóias de amarração e cais. É neste ambiente de humidade tropical, acentuado pela grande amplitude das marés (23 pés em águas vivas) propiciada pelo extenso banco de Sofala, que, na chamada estação do cacimbo (seca, fresca e sem vento), se desenvolve, praticamente todos os dias, antes do romper da aurora, denso nevoeiro que só se dissipa depois do nascer do Sol.

Naquele tempo, poucos cargueiros dispunham de radar e mesmo que houvesse radar, este não tinha a definição e precisão suficientes para se navegar de bóia a bóia num canal. Daí que os Pilotos procurassem franquear a barra de noite ou madrugada, logo que a maré permitisse, isto é, que a altura de água na barra fosse 1.5 pés superior ao calado do navio, afim de evitar o nevoeiro da manhã.

Na noite de 19 para 20 de Junho de 1953 encontravam-se no Barco de Pilotos, fundeado fora da barra – o “Magul” – um Piloto que tinha chegado primeiro ao barco e iria embarcar, de acordo com as condições atrás referidas, no navio há mais tempo fundeado fora da barra, o *Liberty* italiano “Risano”; a este Piloto chamarei piloto “A”, a um Piloto que andava à prática e também se encontrava no “Magul”, chamarei piloto “B” e a um terceiro Piloto que iria embarcar logo de seguida aproveitando o mesmo trajecto do *bote* a remos, no “Clan Sutherland”, chamarei piloto “C”. O piloto A era um veterano e experiente Piloto, de pouco mais de 50 anos, que já tinha chefiado interinamente a Pilotagem, homem extraordinariamente calmo, sempre com um sorriso nos lábios mas de personalidade bem vincada; o piloto “C”, de cerca de 30 anos, jovem e fioso, persuadiu o piloto “B” à prática, com a con-

descendência do piloto “A”, a embarcar com ele no “Clan Sutherland” para observar como se fazia uma ultrapassagem em plena barra (que é suficientemente larga e sem curvas), já que este navio efectuava a sua 1ª viagem e alcançava 17 nós, enquanto que a velocidade do *Liberty*, pilotado pelo piloto “A”, era de 10 nós. Se bem o pensou, melhor o fez mas com péssimos resultados, pois os cálculos lhe saíram errados.

Era costume o *bote* largar do Barco de Pilotos com os Pilotos a embarcar e remar para a proa até distância segura (havia que contar com a corrente que era forte), enquanto os navios suspendiam a âncora e se aproximavam para receberem Piloto; embarcou primeiro o piloto “A” no “Risano” e de seguida embarcariam os pilotos “C” e “B”, à prática, no “Clan”. Sucede que, ou porque o “Clan” demorasse mais tempo a aproximar-se do *bote* para receber Piloto, ou porque a sua velocidade não fosse suficiente para superar o avanço do “Risano”, ou por ambos os motivos, o certo é que o “Clan Sutherland” veio alcançar o “Risano”, não na parte larga e desimpedida da barra, mas mesmo à entrada do canal balizado e com curvas, o “Rambler”, quando este navio tinha a bóia nº 3 quase pelo través, canal que precisamente neste ponto encurva para a direita tendo os navios que guinar para estibordo (EB), sendo que a bóia nº 4 que defende dos bancos a oeste estava fundeada mais de meia milha a montante; o Piloto do “Clan”, tentando passar entre o “Risano” e a bóia luminosa nº 3 para atalhar a curva por dentro, acabou por colidir com a sua proa na alheta de EB do “Risano”, o qual, com o impulso sofrido, guina para EB, aproveitando o piloto “A” esse impulso para contornar a bóia nº 3 mantendo-a sempre por EB (havia uma boa folga entre a bóia e baixo que assinalava) e, após a rotação completa, entra no porto atrás do “Clan”, tendo ambos fundeado em *franquia* sem estragos de maior.

Após as participações e o inquérito, o Capitão do Porto, Cmt. António Marques Esparteiro puniu o piloto “C”, que pilotara o “Clan Sutherland”, com 3 dias de perda de vencimento e ilibou o piloto “A”. O piloto “C” não se conformou com o castigo (dizia, num inglês coloquial, que devia ser *fifty-fifty*, isto é que a culpa devia ser repartida igualmente por ambos) e recorreu para o Chefe do Departamento Marítimo em Lourenço Marques, órgão que superintendia em todas as Capitánias de Moçambique. Acontece agora a circunstância surpreendente de que o piloto “C” partiu dias depois para L. Marques, para cujo porto tinha sido transferido após concurso. Ora, este Piloto era natural de L. Marques, tinha bons conhecimentos na capital da Província, dizia-se que pertencia à União Nacional... Conseguiu o seu desiderato; o Chefe do

Departamento Marítimo, na altura, Cmt. Moreira Rato, deliberou punir, por igual, ambos os Pilotos com 3 dias de perda de vencimento, parecer que foi homologado pelo Governador-Geral da Província Cmt. Gabriel Teixeira. Assim o piloto “A” não se ficaria a rir...

Alegava o piloto “C”, que “A” lhe prometera facilitar a ultrapassagem e poderia ter dado o bombordo (BB) à bóia nº 3, passando entre a bóia e o baixo, pois tinha fundo e largura suficientes, como se provava por ter passado forçadamente por lá; também argumentava que podia ter-se chegado para oeste, dando a curva mais larga, por fora, permitindo a maior rapidez na ultrapassagem pelo encurtamento da curva a fazer pelo “Clan”, pois nunca houvera óbice ao cruzamento de navios naquele ponto. Sei tudo isto porque o piloto “C” não fazia segredo das suas razões enquanto o piloto “A” era contido. Com a devida vénia para quem acolheu estas alegações, não concordo. Nunca se poderia esperar que um Piloto experiente e consciente como “A” cometesse a ilegalidade de passar por dentro da bóia: se tivesse uma avaria no leme ou qualquer outro azar e encalhasse ou batesse no fundo, quem o absolveria? Por outro lado, encostar-se a oeste onde não havia bóia delimitadora dos baixios era arriscado e imprudente e o argumento de que havia espaço pois os navios cruzavam, também não colhe, porque, neste caso, guinando ambos os navios, ao aproximarem-se, para EB, é o próprio navio que entra e se arrima à bóia nº 3 que serve de referência ao que sai, que não tem nenhuma bóia a seu EB; assim, o piloto “A” manteve o navio que pilotava na sua mão, (digamos) e cabia ao outro, se queria ultrapassar, fazê-lo pelo lado contrário.

Pasmemos com a argumentação de “C” e com o acolhimento que teve, pois, se alguma coisa sensata deveria ter sido feita, verificando que o “Clan” não conseguiria alcançar o “Risano” antes do canal balizado, era o piloto “C” ter reduzido imediatamente a velocidade, ou mesmo ter parado a máquina, renunciando à ultrapassagem; é elementar (!) e, todavia, encarniçou-se na ultrapassagem. Mais, logo de início, o piloto “C” deveria ter contido a sua *vaidadezinha* de professor do piloto “B” e não ter pensado sequer na habilidade da ultrapassagem, que já se configurava problemática. Acresce que ambos os navios iriam fundear em franquia e só iniciariam operações de carga dentro de dias; qual a pressa?

Claro que, não se conformando com a decisão proferida em L. Marques o piloto A recorre para Lisboa para o Conselho superior de Disciplina do Ultramar que acaba definitivamente por o ilibar e manter o castigo ao piloto “C”. Homologou este parecer o Ministro do Ultramar, Almirante Sarmento Rodrigues, que não se limitou a assinar, emitindo um despacho que li; recordo que entre várias considerações de perito na matéria, afirmava que o castigo aplicado ao piloto “C” tinha sido insignificante e só lamentava que a Lei não lhe permitisse agravá-lo.

Finalizo com a picaresca história que se contava: O piloto “C”, provavelmente com o trauma do abalroamento, ter-se-á assustado com os cruzamentos entre navios grandes (nomeadamente com paquetes) que se efectuavam no apertado canal da Polana e, ao fim de pouco tempo, pediu para regressar à Beira. A cena passa-se no rescaldo do recurso apresentado por “C” em L. Marques e muito antes de Lisboa se pronunciar. Pensando talvez ser deferente, mas revelando ingenuidade, “C” foi bater à porta do piloto “A”, de quem se dizia amigo; este acolheu-o com a sua serenidade habitual e o seu proverbial sorriso e disse-lhe em voz pausada: — muito bem, Sr. “C” olhe, quando você abalou daqui no navio para L.Marques, constou-me que se virou para a popa e fez uma série de *manguitos* à Beira e a quem cá ficava; a mim, julgo que me cabem uma meia dúzia, leve-os de volta: toma, toma, toma.



Luiz José de Faria

