

Saudade do Saudades

Se há navios que deixam saudades, este foi um deles...

1



O Comandante

O Tio; ou seja, o nosso Comandante, oriundo das Caldas da Rainha, velho lobo-do-mar, tinha mais aspecto de proprietário rural, detentor de grandes pomares, do que propriamente, a figura do senhor onnipotente de bordo, dono de todos os mares, deste mundo e de outros...

Enquadrava-se dentro campo de actuação do exigente Comandante Talone – o “Deus do Príncipe Perfeito” – da Companhia Nacional de Navegação; e, do Saudoso Comandante Dores de Almeida, do Amélia de Mello, da antiga Sociedade Geral de Comércio e Transportes.

Todos nos recordamos, da pavorosa disciplina imposta aos Oficiais a Bordo o Príncipe Perfeito, tendo em comparação a máxima liberdade, a que correspondia a máxima responsabilidade, permitida no Amélia de Mello no período pós Costa Dias; neste caso, durante o Comando do Capitão Dores de Almeida.

Tratava-se portanto dos dois paquetes, navios Almirantes das duas empresas, que possuíam regimes de vivência interna restritiva similar, ao movimento dos Oficiais a bordo; a qual, só mudaria com a mudança dos seus comandos.

Ora o Comandante Cipriano, assim se chamava o Comandante do nosso Navio Cargueiro, nascido e criado nas Caldas da Rainha, sempre tutelado – e amarrado curto - por seu pai, José da Silva, mais conhecido pelo Rei da Fruta, teve uma infância rodeada de tudo quanto é bom; mas também, a quem os progenitores não se cansaram de cobrar ao longo dos anos, todo o investimento que haviam efectuado no filho.

Deste modo, entre o Liceu das Caldas e o Armazém da fruta, a distância que os separava, era praticamente nenhuma; uma vez que, pouco tempo lhe restava para estudar e dar umas “curvas” com a namorada.

Esperava este futuro Companheiro de profissão, que o Curso da Escola Náutica terminasse bem depressa; pois assim, ver-se-ia livre da ocupação laborar imposta por seu pai no armazém da fruta, e embarcaria muito rapidamente para correr mundo e ver novas gentes.

Assim pensava o nosso Companheiro Cipriano, que de estudante a Oficial da Marinha Mercante, foi um ar que se lhe deu, e em breve vestia a pele de Trancaline a bordo do Alenquer, e outros navios que se lhe seguiram, na espinhosa missão de Oficial da Marinha, até chegar ao ponto mais alto da sua carreira; o de, Capitão da Marinha Mercante.

A Companhia sabia que o Comandante Cipriano era um bom “navegador”; um exemplar Oficial da Marinha Mercante, disciplinador sem ser “Carrasco”; zeloso e homem de boas contas. O Comando estava bem entregue.

Quando em terra, entrava na empresa e logo saía, sem levantar ondas, pois o Imediato tomava conta do navio durante a estadia, para que o Comandante fosse tratar dos negócios da fruta; que herdara de seu pai, e que a sua mulher com a ajuda dos filhos geria.

Cipriano, procurava comandar e bem o seu navio, quando este estava fora do Porto de Armamento; mas quando chegava a Lisboa, estava sempre “mortinho” para dar o fora, para as Caldas para se recolher nos braços da sua amada esposa D^a Georgina.

Aí permanecia, entre beijos e abraços da sua encantadora esposa; até que, o telefonema do seu Imediato ditaria o fim da estadia, reclamando a presença do Comandante, para este dar saída ao navio do Porto de Lisboa, rumo ao norte da Europa para mais uma, longa e interminável viagem da NEMA.

Vai de despedir-se da família, beijos e abraços uns cabazes de fruta para o Imediato e o Chefe de Máquinas; que durante a grande estadia, nem lhe haviam colocado, um problema que fosse, e vai de apanhar o comboio direitinho a Stª Apolónia.

Era este o estatuto do Comandante Cipriano, que à custa de muito trabalho, aplicação e dedicação à Companhia, tinha obtido.

Comandante Cipriano era de facto e de direito, um excelente marinheiro, um perfeito lobo de mar, e sobre tudo um bom homem.

Pelo menos assim era visto pelos homens que consigo, tinham vivido no dia-a-dia do mar.

O navio estava pronto. O Imediato dava os últimos olhares ao peamento da carga; e, sobre tudo interrogava-se – perguntando a si mesmo – se a locomotiva com 80 toneladas, que ia em cima da coberta nº 3 do seu navio, estaria de facto bem peada.

Um olhar mais atento, um chamamento ao Contramestre; e este vai de trepar à tampa do porão e dar mais um aperto em dois dos esticadores que peavam a locomotiva.

Parece estar tudo, senhor Imediato. Diz o Contramestre. Ao que o Imediato acenando afirmativamente com a cabeça, dá por terminada a sua inspecção à carga.

O guarda-fiscal troca amena cavaqueira com o Despenseiro; o ajudante de Motorista acompanha a mulher e a sua filha ao cais; o cão Roy alça a perna para a última mijinha no Cais da Fundição e o Piloto da Barra entra a bordo.

Na ponte o Comandante Cipriano observa tudo cá para baixo; o Tranca-Piloto dá uma última vista às cartas de navegação e o Chefe de Máquinas fuma uma cachimbada ali a ré do portaló.

Autoridades fora do navio, o cão Roy cá dentro, portaló recolhido e o apito da largada faz-se ouvir.

No cais familiares, namoradas, e todos aqueles com interesses no navio ou na sua tripulação; enxugam lágrimas, e ali ficam a ver navio rio abaixo, até este se perder de vista.

A navegação faz-se até S.Julião da Barra sem incidentes, o Piloto desembarca, é recolhida a escada quebra-costas; e, o Comandante transmite ordens para a Casa da Máquina... Toda-a-força a Vante.

Houve-se o arranque da Máquina Principal, um Sulzer de 20.000 cavalos, e gradualmente o navio ganha velocidade a caminho da Foz, para depois se fazer ao mar alto.

O Comandante Cipriano, dá uma volta pela Casa de Navegação, observa na carta o rumo traçado pelo 2º Piloto – já anteriormente verificado pelo Oficial Imediato – observa a giro, o horizonte, uma olhadela ao Radar e à carta meteorológica e diz ao imediato para dar o pronto à máquina.

Tudo se cumpre religiosamente. O Pronto é confirmado. O Comandante liga para a casa da Máquina e pede para falar com o Chefe de Máquinas...

Passados poucos segundos desliga e diz ao Imediato que vai para o camarote, recomendando se houver algo, que o chamem.

Uma vez no Camarote, desfaz a mala que transporta a sua roupa imaculadamente engomada e dobrada, pelas mãos da sua roliça empregada Maria do Céu... assim se chamava a última aquisição da Dª Georgina, para auxílio nas lides caseiras.

Cipriano estava contente com a nova empregada. Não questionara a Dª Georgina, quanto a esta admissão; mas, não deixou de “botar” uns quantos olhares furtivos àquela simpática e jeitosa figura, de Maria do Céu...

Mas tudo dentro do máximo respeito, não fosse a Dª Georgina “topar”; e, a tenda estava armada. Nada disso, muito respeitinho; sobre tudo, enquanto não tivesse desfrutado de uns bons momentos com a Dª Georgina, não fosse esta amuar e estava a estadia comprometida...

O Navio muda de rumo, o Comandante Cipriano dá uma espreitadela através da vigia do seu camarote, e retoma a árdua tarefa da arrumar camisas aqui, meias ali, calças acolá, e os cintos. Não os cintos da farda branca ficaram nas Caldas. Onde a Maria do Céu tinha a cabeça?

Tinha que lhe “chagar” os ouvidos. Quando telefonasse para casa, seria a Dª Georgina que iria ouvir das boas.

E agora como iria segurar as calças?

Já sei, vou ao Chefe de Máquinas, porque aquele “bacano”, por certo teria até mais do que um. Sim, lá nisso o Chefe era o maior. Não lhe faltava nada a bordo... não fosse ele ser da região de Aveiro.

Entretanto, nisto ouve-se a voz do Chefe de Máquinas à entrada do camarote do Comandante. Posso entrar senhor Comandante?

Claro que sim Chefe. Entre e sente aí que eu estou a arrumar a minha roupa e já vou falar consigo.

Sim senhor diz o Chefe de Máquinas, que entrando na camarinha do Comandante toma lugar sentado à mesa grande da sala de entrada.

Enquanto esperava o Chefe olhou em seu redor as anteparas com quadros alusivos ao Império da CUF; a que, não passou despercebido a fotografia do Paquete Amélia de Mello; a quando da sua chegada da Alemanha...

O NAVIO “SAUDADES”...

5

O navio “Saudades”, era um porta-contentores, embora pudesse ser considerado navio de carga geral; porque, a sua concepção “Multifunções”, permitia transportar quase todos os tipos de cargas, que para além de um sistema de despaletização automática ao costado, possuía ainda Porões Frigoríficos e Tanques para Transporte de Cargas Líquidas a Granel.

Um aparelho de carga infernal, que mais não parecia o Pinhal de Leiria, a que se adicionava um pau real de 80 toneladas e umas linhas hidrostáticas esguias, uns delgados de proa e popa espectaculares.

Fazia-me lembrar a fragata da Marinha de Guerra Portuguesa “Pedro Escobar; mais conhecida pela “Gina Lolobrigida”; pelas suas rigorosas e bonitas formas; cujas caldeiras deram o “tiro”, na perseguição ao Paquete Santa Maria da nossa Marinha Mercante, quando este foi tomado de assalto pelo nosso compatriota “pirata” Henrique Galvão.

Ora o **Saudades**, assim decidimos apelidar o navio do Comandante Cipriano; era de facto um bonito navio, de alta velocidade para a época, 21 nós – milhas por hora – o que constituía um baluarte da Marinha Mercante Nacional em termos de velocidade, porte, conforto e habitabilidade a bordo.

Parecido com ele, apenas os gémeos Sofala e São Tomé da Companhia Nacional de Navegação.

Não havia navio mais bonito. Não ficámos com uma foto sua; mas publicando a do seu irmão gémeo Sofala, as apresentações estarão feitas.

Estamos a chegar a Roterdão. O navio é interpelado via VHF pela Guarda Costeira Holandesa,... O “Tio” manda chamar o Chefe de Máquinas à Ponte.

Cipriano está preocupado, pois a Guarda Costeira informa-o de que vai a poluir, deixando na esteira do seu navio, um rasto de óleo.

O Comandante não quer a creditar. Chama o Imediato e o Chefe de Máquinas, para o informar deste comunicado; e, pede, que seja identificada a causa da poluição a fim de pregar uma “ripada” no autor ou autores desta proeza.

O “Tio” está preocupado, uma gota de suor escorre-lhe pela face direita; e, o seu pensamento dirige-se para as Caldas da Rainha, em busca do terno e suave seio da sua amada Georgina.

Assim permanece algum tempo; enquanto, o seu olhar posto na proa do navio apenas perscruta o ruidoso martelar das pás do helicóptero da Guarda Costeira.

Pensa! Estou feito. Os “gajos” das Máquinas fizeram caldeirada. Ai...Fizeram fizeram...

Vou “chatear-me” com o Chefe de Máquinas se algum dos seus pupilos esgotou.

Esses “filhos de uma cabra” estão fartos de saber que não se pode esgotar nesta zona; e, logo, com estas Autoridades.

Mas agora nada feito. A Companhia vai-me comer vivo; já não vou aos navios químicos, para melhorar a reforma. Os “gajos da Máquina” vão ter que ouvir das boas. Vão, vão...

A lancha dos Pilotos aproxima-se do navio, o piloto entra, acompanhado pelo 3º Oficial Piloto; e logo confirmou a boa nova, que vínhamos a fazer poluição.

O “sacana” do 3º Piloto em vez de se fechar em copas, não; deu corda ao Piloto da Barra, adiantando que os “gajos da Máquina”, eram uns sacanas do “caraças”, que só faziam “merda” e que se fosse ele ao Comandante, participava de todos eles e mandava-os de volta para casa, que era um instante...

O Piloto Holandês sorriu; e, deve ter dito para com os seus botões, que o 3º Piloto era um mexeriqueiro; e, que algo haveria de haver entre ele e o pessoal de máquinas, pois pior referências não podia ter dado destes.

O Piloto da Barra assume à ponte de Comando, cumprimenta o Comandante Cipriano, e dá as suas instruções.

Meia força a vante, diz o Piloto Holandês. O Comandante repete a ordem e o 2º Piloto aos comandos da máquina principal, arranca com esta e introduz gradualmente carga.

Leme a meio...5 graus a EB...assim como vai...

“Tim...tim, vai no vante”

Na casa da Máquina, o Chefe pergunta a toda a gente quem esgotou; os Oficiais de Quarto garantem que ali ninguém executou qualquer manobra de esgoto ou de lastro.

O Chefe de Máquinas não acredita, vai de mandar chamar todos os Oficiais à casa da Máquina; e, leva a trás de si o Imediato, o 2º Oficial de Máquinas, o 3º Of. Máq.; o Electricista, o Paioleiro, os ajudantes.

Vai de ver, se há manobras estabelecidas! Não há?...

Também não há vestígios do separador de esgotos de ter trabalhado e por fim verifica o nível das águas nas cavernas. E nada...

Agora o Chefe de Máquinas vai ver o livro de registo de esgotos.

Mas ele sabe que está tudo bem escriturado; pois ninguém, esgotou sem sua autorização.

Mostra o livro ao Imediato, e diz:

- Tás a ver pá! Tá tudo em ordem...

Eles só esgotaram nas coordenadas que lhe transmitiste; e, daí para cá, mais ninguém esgotou!

Tem de haver engano! Diz o Chefe...

Vamos falar com o Tio, e garantir que não foi a rapaziada que esgotou.

O Imediato diz *tá bem*. Mas óh Chefe; Olhe que o Tio, não vai acreditar.

Mau...Mau...Óh Imediato! Não *tás* a ver pá, que a minha gente jura a pés juntos que não esgotou nada!

Não sei Chefe! Não sei...

Não me *“lixes”* tu também. Mau, mau...Será que vou ter que me *“chatear”* contigo também?

Não vês que não há evidências que a poluição seja do navio!

Só se este estiver roto... mas mesmo assim duvido, acrescenta o Engenheiro Chefe.

Todos em fila atrás do Chefe, uns vão para cima e os outros vão para a manobra, recolhendo à cabine de controlo – ali está-se melhor com o ar condicionado – e vão fazer companhia ao senhor 1ª Oficial de Máquinas, que vigia a manobra que está a ser efectuada da ponte.

O Chefe e o Imediato vão de rota batida para a Casa de Navegação, para falarem com o Comandante Cipriano; e, dizerem quais as conclusões a que haviam chegado.

Chegados à ponte, o Comandante Cipriano faz-lhes um sinal para ficarem calados; desviando-se para a asa da ponte contrária à do piloto da Barra Holandês, dando início à pequena reunião com os Oficiais mais importantes do Navio.

O Comandante pergunta, então?

O Chefe apressa-se a dizer que o pessoal da Máquina não fez esgoto nenhum; o Imediato acena com a cabeça, confirmando a versão do Chefe de Máquinas, ao que o Comandante ironicamente diz:

- Vocês não me “lixem pá”. Aqui não há milagres! Estamos muito longe de Fátima...

O Piloto Holandês, diz que continuamos a poluir; e, que isto vai dar para o torto.

Ao que acrescenta que eu e o Chefe não nos safamos de ir a Tribunal, e no mínimo o Agente vai ter que depositar à ordem das Autoridades locais, 50.000 USD.

Estamos feitos...vamos todos para o “olho da rua”; isto é, se um de nós não “for dentro aqui na Holanda”.

Isto tá muito negro pessoal; muito negro. O Helicóptero da Guarda Costeira vem aí outra vez... O Piloto está a falar com eles pelo VHF...

Comandante! Senhor Comandante olhe. O Piloto do porto está a chamá-lo! É melhor ir lá falar com ele...

Ok! Eu vou... Não deve ser nada de bom...Vamos ver.

O Tio afasta-se, e o Chefe diz para o Imediato:

- Eles vão querer “lixar-me”. Posso ir preso; mas que não fomos nós, isso te garanto eu. Estás a ouvir Imediato?

O Meu 1º Oficial Maquinista é um “gajo” consciencioso, tem a válvula de descarga à borda do separador, fechada com cadeado, e ninguém pode esgotar sem ele dar a chave!

E ele não deu a chave a ninguém. E eu acredito nele, óh Imediato!

E eu não sei disso Chefe! Diz o Imediato.

E o Chefe vai acrescentando que o 1º Of. Máq. não brinca em serviço. É muito bem capaz de dar uma “palmada” se algum dos seus pupilos põe o pé na argola.

Não queria estar na pele nenhum deles, se é que algum esgotou por outros meios, que não o separador e sem autorização.

Entretanto na outra asa da ponte, o Comandante Cipriano conversa “gravemente” com o piloto Holandês.

O Comandante gesticula, está lívido e de vez em quando deita-nos um olhar, de censura.

O telefone magnético da Ponte toca...O 2ºPiloto atende, e chamando o Chefe de Máquinas, diz que é para si...

O Chefe atende, olha o quadro de alarmes da Ponte e faz sinal ao senhor Comandante Cipriano, de que tem que baixar à casa da Máquina, porque há lá problemas.

O Comandante aproxima-se do Chefe de Máquinas, quando este se apressa a abandonar a Casa de Navegação, e o Chefe diz que tem problema na manga do veio propulsor...

O Chefe baixa à casa da Máquina; e, o Comandante fixa o olhar na proa...

O 3º Piloto...

Este filho de uma “cabra”, praticamente meu vizinho, nascido em Ilhavo; por sinal e ironia do destino, filho de um nosso companheiro Oficial da Marinha Mercante; cujo nome me vou recusar a fazê-lo pois que a sua alcunha, permitiria enquadrá-lo familiarmente. E eu lembro-vos que isto é um conto...

Este filho de uma “cabra” para mal dos pecados do Pai, não saía a si.

Estava em total discordância com o futuro que o pai almejava para ele...

A sua mãe quando grávida deste rebento, e tendo em conta a volumosa barriga – quase em fim de tempo – quando interpelada pelas amigas, que achavam aquela “barrigona” como sinónimo de uma par de gémeos ou mais; dizia, que era apenas um...

E assim de facto, era um, mas dos grandes, com uma enorme cabeça – que com o tempo diminuiu de volume – e que a sua mãe previa, que viria a ser “pilotinho” ; portanto Oficial da Marinha Mercante.

De facto a mãe tinha razão, o seu filho acabaria por fazer exame à Escola Náutica e à terceira ficou aprovado.

Durante estes 3 anos levou “galheta e chapada de meia-noite”, aplicada pelo seu Pai, entre campanhas de bacalhau.

Era difícil compreender a matemática – este “pilotinho” de Ilhavo, não saía ao seu pai, Comandante de navio moderno, mas de atitude à antiga; que mais se assemelhava com o com o estilo de comando do senhor capitão Ré.

Mas, a Matemática, continuou a ser o problema do nosso pilotinho; no primeiro ano da Náutica, “gatou” mais uma vez. Fez uma fita do “caraças” quando o professor de Matemática lhe disse que estava chumbado.

Este choramingando, e em desespero de causa disse ao professor que não podia reprovar o filho de tão ilustre Comandante...blá...blá...blá... mas o chumbo estava certo e vai de dar aos sapatos até Ilhavo.

À sua chegada a Ilhavo, a casa, sua estimada mamã, foi-o preparando para o pior; pois seu querido marido e Capitão da Marinha Mercante e das Pescas, ia aplicar ao “pilotinho” uma valente sova e pô-lo a descarregar uns valentes quintais de bacalhau, que havia pescado na sua última e excelente safra...

E assim foi. o nosso “pilotinho” Marco, assim se chama este candidato a futuro companheiro de Armas e profissão. Marco Rendeiro, para ser mais preciso...

Os infindáveis quintais de bacalhau, só teriam o fim à vista em Outubro, quando teve que regressar à Escola Náutica.

Para seu castigo – ficou proibido de namorar – e a sua mãe teve que alugar um apartamento em Paço de Arcos; mesmo em frente à Escola Náutica, para tutelar todos os movimentos do filho e controlar mais de perto o aproveitamento escolar.

Não fosse o diabo tecê-las, a mãe recrutou um explicador de matemática para o filho; em cujas aulas participou, de modo a que fosse possível efectuar revisões em casa.

Deste modo o nosso amigo “pilotinho Marcos”, estava mais que controlado; amarrado curto à saia da mãe, garantindo esta, que as mãos gretadas do seu filho, depressa recuperariam, de modo a que pudesse manusear as cartas de navegação sem vergonha.

E o Marcos Rendeiro passou de ano. À tangente mas passou.

Nesse ano já teve algumas férias passadas na Costa Nova, mas sempre amarrado curto; pois que, a sua Mãe o obrigava a repetir os exercícios que o explicador de Matemática lhe destinara para as férias.

Deste modo o Marco, não esqueceu aquilo que aprendeu; fez o 2º ano com algum esforço, e o senhor Capitão Rendeiro fez questão que o filho fosse primeiro à Marinha Mercante; antes, embarcar num navio para o bacalhau.

O senhor Comandante Rendeiro, sabia bem, que o “pilotinho” seu filho, tinha um feitio “lixado”; por sinal, igualzinho ao de sua esposa, e que assim sendo, seria melhor que o filho fosse “limado” pelos colegas de profissão e bem longe da rude vida da pesca do bacalhau.

E assim foi. O Marco embarcou de Tranca numa viagem para Angola, num dos Paquetes da Companhia Nacional de Navegação, e ao fim de três meses, o Comandante recomendou-lhe que fosse “tirocinar” num navio de carga geral.

E assim foi. O Nosso amigo Marco, até ficou encantado, pois no Pacote fora alvo de tremenda praxe por parte dos colegas mais antigos, pagou pavorosas contas

de bar; foi “baptizado” vezes sem conta; e até houve quem lhe dissesse, que não saía ao Pai, nem um pouco...

Viu a linha do Equador nos binóculos; foi à Casa da Máquina buscar a ferramenta de *Calibrar Agulhas*, e levou umas poucas “baldaças” de serradura misturada com leite condensado...etc, etc.

Ora o Marco, tinha esperança de que ao mudar de navio, a sua sorte ia mudar; que ninguém o ia relacionar com o Comandante Rendeiro - seu pai – e iria evitar dizer que era de Ilhavo, para que a malta não apertasse muito com ele.

11

Diria apenas que era de Aveiro; ou melhor, perto de Aveiro... se calhar diria que era de Estarreja ou Murtosa.

E vamos dar com este companheiro, a bordo do Saudades, agora sob o Comando do nosso querido Comandante Cripriano das Caldas da Rainha.

Mas a vida não estava fácil para o Tranca “pilotinho”. O Comandante Cipriano já o havia “topado”. O rapazinho não era flor que se cheirasse...

Esta do “gajo” ter dado com a língua nos dentes ao Piloto Holandês, tinha colocado o Tio de sobre aviso...

Tinha que recomendar ao Imediato para colocar o “pilotinho”, nas horas vagas a conferir os manifestos de carga dos últimos dez anos; e, quando estivesse pronto para ir para terra, interromper-lhe os sonhos, e dar-lhe uma tarefa árdua de última hora... conferir as cartas de navegação, por exemplo.

Era preciso colocar o rapaz no bom caminho; pois, e seu Pai agradecia...

E o navio continua a navegar. O Piloto Holandês vai dando instruções para o Marinheiro do Leme, enquanto vai preparando o Tio, dizendo-lhe que à chegada vai ter a Guarda Costeira a bordo, e que vão passar a pente fino a Casa da Máquina.

O Comandante lamenta o que se está a passar. Vai dizendo que não há nada de anormal lá em baixo; e que quase jura a pés juntos que a rapaziada da máquina, desta vez, não fez nada.

O navio aproxima-se do Cais. Já tem cabo passado ao reboque.

E o Chefe de Máquinas não diz nada. O que se passará com a manga?

Ná. isto está cada vez a ficar mais feio. Pensa mentalmente o Tio.

Tenho que informar a Companhia. O Superintendente vai chagar-me e vai querer saber quem é o responsável directo pelo esgoto!

O Chefe de Máquinas, tinha ido vestir o seu imaculado fato-de-macaco, azul, de mangas curtas, e ouvia as explicações muito convictas do Jeninho.

Mas vamos aguardar. Onde estará o Chefe de Máquinas?

Fontes. Reclama o Comandante!

Faz favor senhor Comandante.

Diz ao Chefe de Máquinas logo que possa, que dê um pulo cá a cima...

Sim senhor Comandante. Aquiesce o 2º Oficial Náutico Fontes.

E o 2º Piloto, assim procedeu...

Ligou para a Casa da Máquina; o 1º atendeu e mandou transmitir o recado ao Chefe de Máquinas, que tinha ido para o túnel com o Paioleiro Zé Biscaya e o Artífice Manel de Almada.

O Chefe de Máquinas estava muito preocupado...Preocupadíssimo...

Será que vai dar para atracar o navio?

O Chefe de Máquinas

...o navio estava mesmo “roto”. Quando chamaram o Chefe de Máquinas à casa da máquina – estando este na ponte – já sabia que havia algo de anormal com a manga do veio propulsor.

O alarme de nível baixo da manga, havia tocado. O 1º Oficial de Máquinas. João Robusto, já lá tinha mandado o 2º Oficial de Máquinas e o Electricista Pequeno da Silva dar uma olhadela.

De facto o 2º Oficial Maquinista Jeninho, deu um pulo do “caraças”, pegou no telefone e disse ao 1º Oficial de Máquinas, que o tanque de compensação do óleo da manga do veio propulsor, desaparecera no visor, e que este já se devia encontrar abaixo do “mobrey” .

Não sabia onde estaria o nível; mas por certo, ainda havia algum óleo no tanque e que o veio propulsor na zona da manga provavelmente ainda, teria algum óleo!

Disse também que já haviam apalpado a guarnição interior do “simplex” – estava morna – a temperatura estava nos 36º celsius; como o veio ainda não tinha agarrado, se calhar daria até terminarem as manobras de atracação.

Mas tu vês alguma coisa no visor Jeninho?

Ver não vejo, Chefe, mas tenho cá uma fezada...

Mau...mau...Jeninho. Olha que isto não está para brincadeiras.

Só me falta esta agora! Será que o óleo da manga está a ir para o exterior? Será esta a causa da poluição a que se refere a Guarda Costeira?

É isso Chefe...É isso. Não pode ser outra coisa...

E o Chefe a “chagar” a cabeça da malta com o esgoto! Tá ver como o Chefe é mauzinho...

Bem. Bem. Jeninho...deixa-te coisas e vai dizer ao pailoleiro e ao artífice, que despejem um tambor de óleo rapidamente, e mantenham-me informado, com que velocidade o nível baixa. Ok?

Sim Chefe. Pode ir descansado que a rapaziada, já está a tratar disso. O 1º já tinha dado essas ordens.

Ótimo. Vou à ponte falar com o **Tio**...

E o Chefe um pouco mais aliviado, lá vai de rota batida direito à ponte de comando.

...Ora o Chefe de Máquinas, era daquela bendita terra, segundo que dizia o senhor Dr. Manuel Marques Damas – digníssimo sub-director da EICA – Escola Industrial e Comercial de Aveiro, e professor de Física de algumas gerações de Alunos, quando sabia a naturalidade do aluno, a apelidava de: - **má terra meu menino**.

Queres galheta, ou caderneta... Galheta senhor Doutor...

Era assim, que começava a identificação dos alunos do Senhor Doutor Damas, e concedida a autorização para este levar um par ou dúzias de pares de chapadas; carolos, e fricções de orelhas, quando estas eram atacadas pelas frieiras.

Optar pela “galheta”; era sinónimo que no final de ano estaria garantida a passagem, e quer o aluno teria que aprender, nem que fosse necessário em todas as aulas, levar nas orelhas.

Foi assim que o Dr. Manuel Marques Damas educou os seus Alunos; pois aqueles que lhe levantaram a mão, e eram simultaneamente maus alunos, teriam que ir acabar os seus cursos noutra Escola.

Era a lei das compensações. Quanto a mim, e até ao dia “D”, 13 de Março de 1963; às quintas-feiras de manhã, quando entrava no anfiteatro de física, ia logo para o quadro, pois se não fosse de livre vontade, seria chamado a saltar á frente de umas reguadas.

Assim procedendo, lá ia poupando umas quantas reguadas até final da aula.

Claro que as primeiras custaram mais; nas seguintes, já fazia mais fita do que me doía. Mas, o Sr.Dr. Damas sabia bem que eu também fazia “tita” e por isso arriava ainda mais...

E as duas horas passavam-se entre matéria e reguadas, e enquanto eu “enfardava”; os outros, estavam safos... às vezes não estavam...porque também levavam, para minha contentação.

...pois a má terra, era aqui bem perto, entre Aveiro e a Murtosa...

Mas nem todos perceberam o Senhor Dr. Manuel Marques Damas; pelo que, o seu carro foi uma vítima, daqueles que não o ousaram enfrentar, e cobardemente fizeram descarregar o seu ódio naquela singular e simbólica viatura.

O Canal da Ria de Aveiro, chegaria a receber a “sua visita”.

Mas estávamos a falar do Chefe de Máquinas, Manuel Tarrinca; apelido de família pouco conhecido no meio marítimo – propositadamente escolhido por mim – para que o mistério continue à volta dos personagens deste escrito.

Ora este *bacano* rumou à Escola Náutica, depois de um interregno – no mercado de trabalho – na saudosa Frapil de Francisco Piçara; catedral da electrotecnia do Distrito de Aveiro e, porque não, do país?

Um Comandante seu vizinho havia dado as primeiras indicações que a vida do mar era uma *vida-do-caraças*, ganhava-se bem como o *camando*, e mandava-se quase em todos...os que iam lá no navio.

E vai daí, curso da Escola Náutica e o mar esperava o *Manel da Santa Terrinha*, hoje digníssimo aposentado como quase todos da sua época.

Uma carreira fulgurante no mar, outra em terra não menos fulgurante; e, o regresso ao mar muitos anos mais tarde, para ver como aquilo estava. Enfim, marinha...

Mas o **Saudades** seria o expoente máximo da sua passagem por bordo dos navios.

Também o Comandante Cipriano tinha transferido para o Chefe, marcas da sua personalidade, durante o tempo em que trabalharam juntos; daí, formarem uma dupla quase perfeita.

O Imediato

O nosso Imediato podia muito bem ser de Ílhavo, ou de Albufeira; mas, como um azar não vem só, também era de Estarreja...

Com qualidades natas para o futebol, treinou, fomentou, desafiou tudo e todos, e com a ajuda do Chefe de Máquinas, efectuavam “jogatanas”, que nem lembram ao diabo - em tudo que era Porto - com assistência sempre garantida a troco de algumas moedas; o que, em África se conseguia com relativa facilidade.

Também algumas vezes foi preciso comprar “*claque a favor e contra*”; que o Chefe de Máquinas geria, a cada meio tempo; ora puxando por uma, ora puxando por outra equipa.

Mas o Imediato era mesmo “lixado”. Não dava tréguas ao pessoal. Aquilo era mesmo de fazer virar navio velho em navio novo; o qual contava com a ajuda do Contramestre Murtoseiro, Ernesto, que era seu fiel seguidor.

Ora bem. Eu disse que o Imediato era de Estarreja; mas as suas origens, são Madeirenses.

Se calhar, até nasceu na Madeira e veio para Estarreja de pequeno, mas eu não me lembro. Também não interessa para o caso.

Faria, o nosso Imediato, era de facto uma pessoa importante; não só a bordo, mas também em terra, e que devido a sua irreverência não passou despercebido.

Estudava no Externato lá da terra; e depressa foi promovido a figura carismática de estabelecimento de ensino – não pelo seu aproveitamento escolar – mas, por ter desafiado várias vezes do Director do Colégio e de alguns professores e perfeitos.

Esta sua ousadia, tinha-o tornado um ídolo dos mais novos – nos quais se encontrava o nosso Chefe de Máquinas – pois, que a sua irreverência, traduzia aquilo que todos tinham vontade de fazer, mas não tinham sido capazes de o fazer.

Mas havia outros atributos não menos relevantes, estes direccionados para o desporto Rei.

Recordo-me que ainda júnior – defendendo as cores, amarelo e azul – após o intervalo e no meio da confusão, o treinador do CDE, e à socapa da equipa de arbitragem, o faz alinhar pela equipa principal.

Mas aquele “puto”, não chegou a aquecer o lugar, pois marcou um golo fenomenal, deu nas vistas e vai daí até ser expulso, foi um ar que se lhe deu.

Os tempos passaram entre navios a entrar e sair da barra de Leixões. Umas partidas de futebol à mistura com a Direcção do CDE, clube a que se entregou de alma e coração.

No momento em que escrevo, o clube da nossa terra vai em primeiro lugar, Faria os meus parabéns.

O 1º Oficial de Máquinas

Este jovem quase com dois metros de altura e 98 quilos de peso, que bem parecia ter sido campeão de luta greco-romana, caracterizava-se pela paciência e compreensão com que aceitava as “argoladas” que os colegas lhe davam nas rendições de quarto.

16

Mas também era menino, para que num momento de incompreensão, pregasse um par de estalos, ao seu colega que o fizesse esperar; e, devolve-lo ao pavimento de referência do elevador – sozinho – que o trouxe à casa da máquina.

Ora conta a história que o nosso amigo João, digníssimo 1º Oficial de Máquinas do navio Saudades, por mais que uma vez teve que assentar a *luva*, nuns pequenos *revolucionários*, que tardavam a cumprir as suas ordens. Mas lá vai, lá vai e os tempos passaram, mas as histórias, essas ficam.

Também reza a história que o nosso amigo João, se dedicou durante um período de tempo, a “gamar” uma frutita, do frigorífico do “Tio”; enquanto este fazia o quarto à ponte de navegação; para complemento do seu regime alimentar vegetariano, evento este que só terminou com a traição do “mãozinhas”, que dotou a porta do frigorífico com um alarme para a Ponte, acabando deste modo com as sortidas do João.

Ora o “mãozinhas” foi um “sacana” do caraças. Mauzinho mesmo. Muito mauzinho.

Ainda não vamos a meio da história, e a caracterização da digníssima tripulação do Saudades, vai-se fazendo de pequenos episódios vividos – inventados – claro, a bordo daquele navio.

O 2º Oficial de Máquinas

O Jeninho, não ficava nada atrás do 1º João. Entre um e outro apenas as variava a aparência física tratada e saliente; em que um, primava pela musculatura e outro, pela generosa gordura.

Mas qual deles se mexia melhor.

Ora o Jeninho oriundo de terras de Viriato, logo deu nas vistas, pela sua grande apetência para o governo, da casa; no caso latente, a dispensa da cozinha do camarote do Chefe de Máquinas.

Era preciso manter os stocks, daquela “kitchenete” alternativa à cozinha do navio; garantir que as “compras” na Boia de Santana, eram efectuadas com

profissionalismo e destreza, para que não ficasse em risco a concretização dos principais eventos a bordo.

De salientar que o Jeninho tinha como principal atributo, a execução da doçaria, primando pelo gelado de ovos com leite condensado, adquiridos no “Hiperlocal”; ou na substituição sistemática das rações das baleeiras.

Outros petiscos eram transformados – adiabaticamente – quando não eram isocóricamente, naquela pequena cozinha do camarote do Chefe de Máquinas a bordo do Saudades.

Ali dentro daquele espaço, ninguém estava autorizado a entrar; como se tratasse do território “Lusitano” defendido por descendente de Viriato. Jeninho...

17

O 3º Oficial de Máquinas

O TRANCA, fazia a sua primeira viagem. Por isso era protegido de toda a equipagem da Máquina.

Mas a praxe era para ser cumprida; pelo que, os bons hábitos haviam que ser cultivados, já que os maus cresciam com o mato...

Assim, o Chefe de Máquinas teve que dobrar quarto durante 2 meses, com o TRANCA MARQUITOS, ensinar-lhe o caminho do bem a bordo e os caminhos do mal, quando em terra.

Tudo faz parte da aprendizagem...Nova Orleães, era bom local para iniciação em algumas actividades; não disponíveis a bordo, pelo menos a bordo do saudades, nosso navio.

Ora o TRANCA, face ao seu estatuto de privilégio – abaixo de cão – tinha entre outros atributos, o de lavar a loiça após os petiscos e repastos; ler os salmos da bíblia, cuidadosamente escolhidos pelo Chefe de Máquinas, numa bíblia que lhe havia sido oferecida no Stela Maris de Freeport.

Rapidamente se percebeu que o Marquitos, se tinha enganado na profissão, pois as interpretações que fazia aos salmos da Bíblia, eram de tal modo esclarecedores e convincentes; em que a sua eloquência, colocaria a hierarquia eclesiástica, a anos luz.

Mas o tempo é o melhor juiz, e ele mesmo se encarregou de dar rumo às suas aptidões profissionais ministradas na Escola Náutica; fazendo cair por terra as miragens e profecias aventadas pelos seus companheiros de infortúnio a bordo do Saudades.

O TRANCA portou-se bem, aprendeu muito rapidamente que no mar só havia duas maneiras de trabalhar; **mal ou bem, mais ou menos não serve.**

O Marquitos foi-se, para a SACOR; outra escola, outras gentes. Deixou de ler salmos; e, como não havia “Kitchenete”, livrou-se de lavar a loiça...

Um dia vamo-nos encontrar por aí. Podes crer que vamos. Não te deixes estragar aí para onde vais.

Ouve os conselhos do senhor Cte Ernesto Pinho; pois se os ouvires e colocares em prática, vais longe.

Conselho de amigo. Podes crer, seu TRANCA do caraças...