

# Os estivadores de Macuse não sentem porque esperam oferecer uma capulana

Os três gritos do velho rebocador fizeram es tremer a pequena vila de Macuse, aglomerado tipicamente colonial, sede do Império da Boror. Era sábado, ao cair da tarde, quando o céu fica vermelho e o sol se esconde por detrás das palmeiras do Sopinho, do outro lado das margens do rio Namacurra.

Pelas mãos do comandante do velho rebocador, que premiu por três vezes a sirene, os residentes de Macuse ficaram avisados que chegara o momento de começar a batalha. Há mais de 24 horas que se esperava o sinal de alarme. A batalha ia começar com um dia de atraso, o que podia ser fatal para a honra daqueles homens.

«Chegou o barco» — disse-me secamente João Fortes, director comercial da Boror, introduzindo-me na compreensão da linguagem da terra. Interrompemos a conversa e fomos para o cais. De todas as redondezas veio gente. No meio das águas serenas do Namacurra lá estava o navio. Era o segundo em pouco mais de um mês. Antes, havia mais de seis anos que não aparecia nenhum transatlântico em Macuse.

O navio tinha de sair o mais tardar na manhã do dia 3 de Agosto. Estávamos a 28 de Julho. Era preciso enfiar dentro daquele monstro cerca de 2100 toneladas de copra. Ou se conseguia fazer isso até à noite do dia 2 para na manhã seguinte o monstro aproveitar a maré alta e poder sair, ou a próxima oportunidade seria apenas no dia 12. Perdida a possibilidade de se sair na manhã do dia 3, perder-se-ia nome, o que em nada facilitaria a futura contratação de outros navios.

Na véspera sexta-feira à tarde, à

mos o navio, tive o presentimento de estar a assistir a mais um falhanço. Já tinha visto nos melhores portos da nossa costa, operações de carga de navios. Sabia que a média andava por volta das 300 a 350 toneladas por dia. Considera-se bom quando se fazem as 400 por dia. Isto tinha eu visto em instalações portuárias apetrechadas com máquinas modernas que brincam com os mais pesados volumes.

Na minha aritmética as coisas não davam certas. Em Macuse todos os sacos têm de ser carregados à cabeça

que os estivadores teriam de fazer em quatro dias uma média de 500 toneladas.

Era possível? Não emiti opiniões, mas, no fundo, concordei com o comentário de um dos técnicos da empresa portuguesa que adquirira directamente à Boror aquela copra. O enviado dos clientes da Boror era um homem conhecedor da actividade de estiva e deslocação a Macuse para acompanhar o carregamento. A aritmética e o seu parecer de que o navio só largaria no dia 12 fizeram a minha opinião secreta.

Por isso, na tarde de sábado, quando o velho rebocador deu o sinal aguardado com um sentimento de impaciência mas também de receio, os olhares de todos estavam virados para aquelas duas centenas de homens rotos e mal comidos que deambulavam pelo cais.

Alberto Elias, estivador de profissão e primeiro Secretário do Circulo estava reunido com um grupo de umas três dezenas desses homens junto a um dos armazéns. Dava as últimas orientações antes do início da operação.

De cada lado da rampa barcaças ferrugentas, pesadonas e insensíveis às pequenas ondas da mudança de maré. Entretanto, para o velho rebocador acostado a uma das extremidades do cais sobem os homens das alfândegas e os responsáveis pelo carregamento, que irão ao navio utilizar os detalhes burocráticos. Na outra

berro» — resmunga o mestre dos mecânicos, quase a perder a paciência, mas sempre rodeado por alguns jovens que ambicionam o seu prestígio de já tudo ter salvado. «Isto é mais velho que a minha avó» — insiste o Rocha, que entretanto tenta substituir o gerador «já mil vezes substituído» por um outro gerador que estava na sucata e em tempos pertenceu a uma máquina de moer qualquer coisa que a memória dos homens já não recorda. Foi tudo montado mas o velho gerador que agora faz o lugar de novo, deita fumo e óleo por todos os lados, mas da electricidade não lhe saem mais do que 150 volts. São necessários 220.

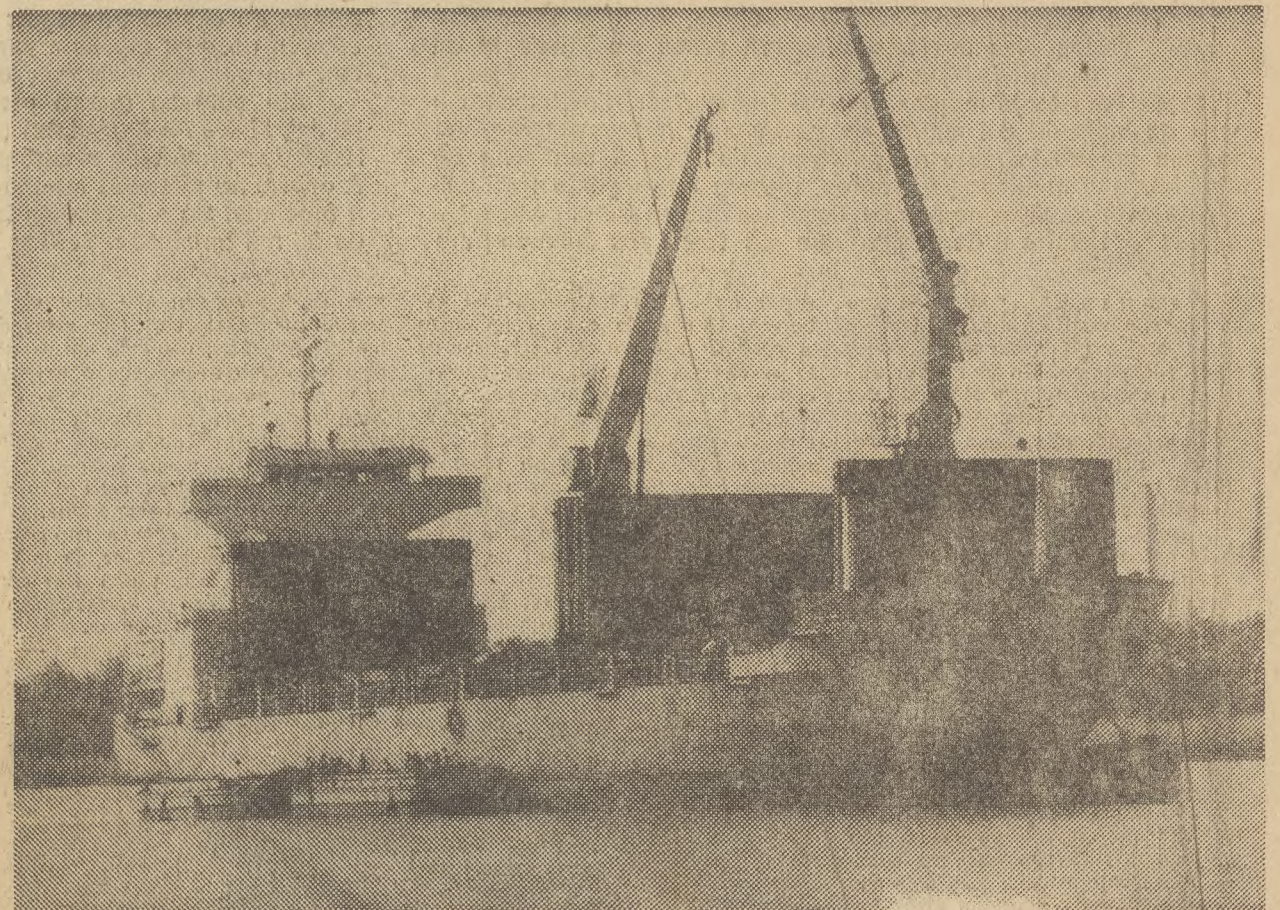
— Senhor Rocha, estão a chamá-lo ali ao rebocador. Há avaria — grita alguém que se aproxima do «Ana-Carla». A resposta do chefe demora. Quem o chama não insiste, não vai o velho irritar-se.

— Porra! Só tenho duas mãos — protesta finalmente o velho mecânico de cujo rosto, apesar da frescura do cair da tarde, lhe escorrem fios de suor que se empapam em fuligem e óleo. Do cais, dois dos seus jovens ajudantes estendem-lhe e seguram uma escada, pois os dois metros que vão da rampa à amurada são excessivos para a idade e peso do Rocha e, sobretudo, que ao menos ele nunca se «avaria». Pouco depois o rebocador trabalha de novo e arranca a caminho do navio.

Faz-se noite e parte dos estivadores que deambulavam pelo cais acomodam-se sobre duas barcaças acostadas. A carga transborda destas baleias de aço que parecem estarem prestes a rebentar pelas linhas de união das chapas.

O rebocador regressa. Entretanto, a maré desce rapidamente, o desnível fez com que as águas do Namacurra se empurrem momentos antes de se precipitarem no Índico. Com esta corrente o rebocador hesita antes de acostar.

As coisas complicam-se. Com o regresso dos homens que foram ao barco chegam más notícias. Por razões de arrumação dos dois dife-



A abordagem ao «Lotte Scheel»

damente um grupo de estivadores. Fica claro que a primeira barcaça que for descarregada deve começar a carregar a toda a velocidade copra de outro tipo para que, rapidamente, se possa começar a utilizar o outro pau de carga.

Já passa das 20 horas quando é dado o sinal de partida. O rebocador lança a corda a uma das barcaças. O potente motor ressoa com vigor e a lancha afasta-se. Não imagino como vai ser possível acostar ao navio com as águas do Namacurra a empurrarem daquela maneira. O comandante

balhar nos porões do cargueiro lançam-se à abordagem. Galgam pelas escadas de corda que baloçam e os levam a uns cinco metros de altura até à amurada. Os holofotes do navio penetram na noite, mas não nas águas barrentas e escuras do Namacurra que lá em baixo correm cada vez mais velozmente. Pressinto que vai

comendo do pau da carga a ser utilizado é um homem experimentado. Mas as suas mãos calejadas e habituadas a máquinas cheias de folgas adaptam-se com dificuldades ao delicado painel que tem à sua frente. O único que não parece intimidado é Alberto Elias que, com serenidade,

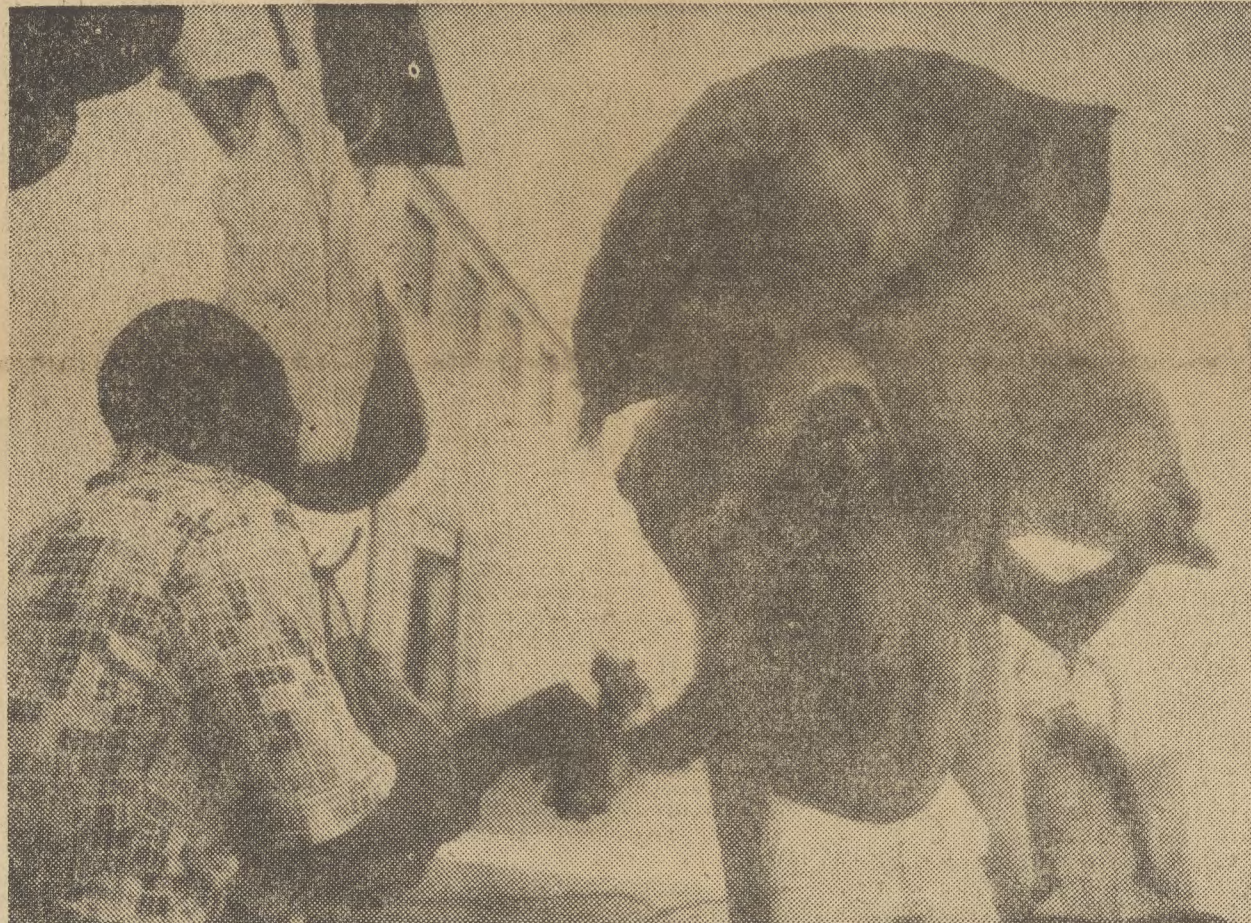


O velho Rocha descobriu um gerador na sucata, para mais um transplante na velha «Ana-Carla»

hora a que o navio era esperado houve momentos de desmoralização. Sabia-se que era difícil, mas possível se o carregamento começasse na noite dessa sexta-feira. Contudo, um atraso de uma hora na chegada do navio à barra do rio Namacurra já não permitiu a sua entrada na enseada nesse dia. O prazo de carregamento estava assim reduzido de seis para cinco dias.

Nessa sexta-feira, quando, inutilmente, na rampa de cimento que serve de cais em Macuse aguardáva-

desde os armazéns até às lanchas acostadas ao cais. Depois, estas, são rebocadas para junto do navio que, com os seus paus de carga, vai engolindo às lingadas para dentro dos porões os sacos de copra. Feitas bem as contas, dado que o navio não entrou na tarde de sexta e só o poderia fazer na tarde de sábado, os estivadores de Macuse tinham de manusear mais de 400 toneladas por dia. Além do mais sabia-se que ao fim do terceiro ou quarto dia haveria uma interrupção para se reabastecer os armazéns do porto. Isso significaria



Dois sacos, duas fichas

extremidade, a velha lancha «Ana-Carla» transformada em pequeno cargueiro para onde horas antes haviam também estado a carregar. Mas tudo indica que há problemas do rebocador. A partida rumo ao rebocador começa a tardar. Do cais vêem-se as gigantescas portas dos porões do navio já abertas. A ferrugenta «Ana-Carla» também não se consegue mexer. O velho Rocha, o mestre dos mecânicos já lhe fez transplantes em tudo o que é maquinaria dentro daquela carcaça flutuante. Desta vez, ou, uma vez mais «o gerador deu o

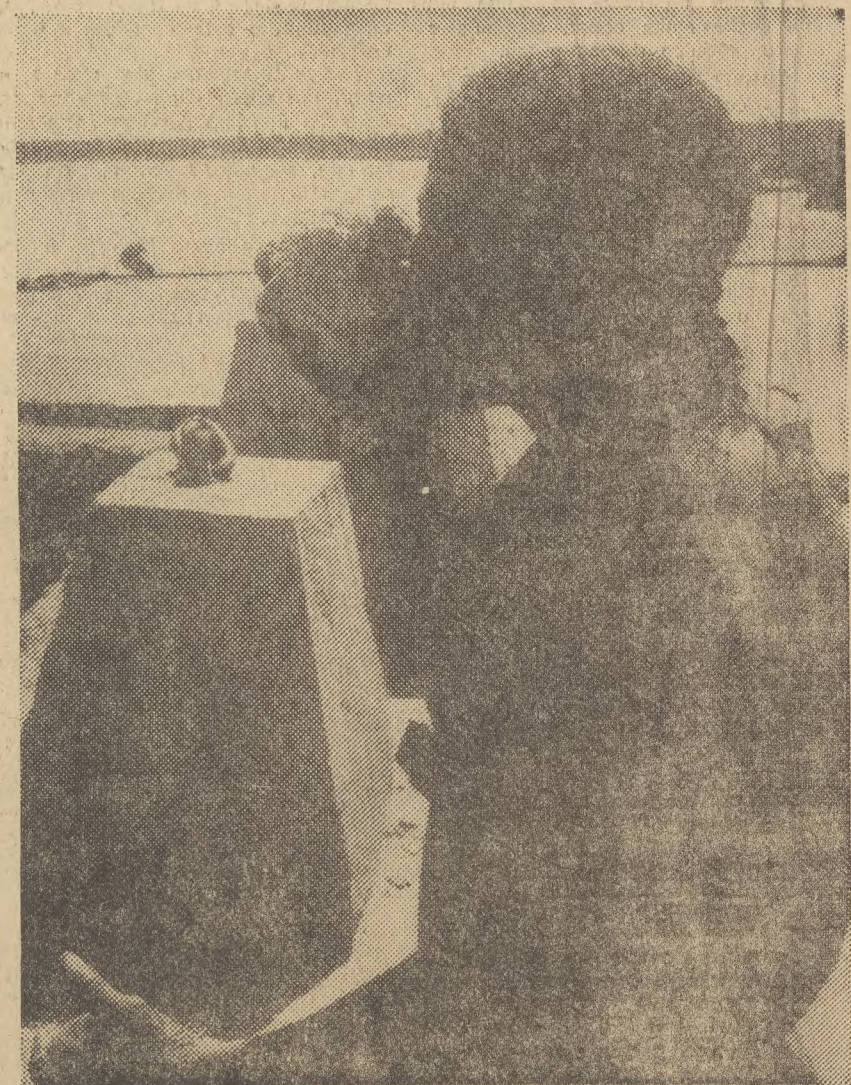
rentes tipos de copra e porque as seis barcaças têm umas quinhentas toneladas de um só tipo de copra, de início apenas vai ser possível utilizar um dos dois paus de carga. Ninguém estava à espera disto.

Como se já não chegassem as 24 horas de atraso vai ainda haver um período em que parte da capacidade estará subutilizada. Mais um reforço na minha secreta convicção de que o barco ficará em Macuse mais nove dias do que o previsto.

No cais, o Alberto Elias reúne rapi-

do rebocador não parece preocupado com isso. Primeiro afasta a barcaça do cais e das margens. Depois deixa-se arrastar uns 200 metros pela força das águas. Então, contra a corrente puxa pelo poderoso motor e assim avança suavemente até ao navio. Diminui a velocidade do motor e encosta com delicadeza.

Mal as amarras ficam ligadas, deixam cair do navio — o «Lotte Scheel» — uma escada de corda que desce verticalmente da amurada para a barcaça. Os estivadores que vão tra-



Um minuto para reabastecimento

rente. Estão visivelmente intimidados. Da palhota no meio dos coqueiros ou dos velhos rebocadores e barcaças ao mundo interior do «Lotte Scheel» há um abismo na vida. Ali tudo lhes é completamente estranho. É um navio moderno com um ano e pouco de uso. Ali as coisas brilham e o Rocha não teria que barafustar. Nada se move à custa do esforço físico do homem. Para tudo basta carregar num botão. Até os porões parecem saírem da baite bem iluminados. O guincho que sobe à cabine de

passa com destreza as cordas ora por baixo, ora pelos lados de cada monte de sacos. «Ajusta ali. Engata» — grita Elias debruçando-se sobre a amurada, acompanhando agora o que vai acontecendo na outra frente da operação. A primeira lancha está pronta. Esta verdadeiro mestre da estiva dá ordem ao guincho: «Sobe». Ali vão 60 sacos numa assentada. São cerca de duas toneladas a erguerem-se no ar sob o zumbido do motor eléctrico do guincho. Para a potência desta



«Com reforço de farinha temos mais força»



E as barcaças vão ficando cheias



# o peso das toneladas e beber "sura da SOGERE"

Notícias 29/9/84 p.9  
(supl. "Zambézia")

tenaz mecânica aquela enorme volume de sacos não representa nada. Ela tem potência para erguer de uma só vez 80 toneladas. O problema é o

as deverá levar de volta às barcas. Na primeira coberta do porão os homens que aí se encontram desçoem rapidamente os sacos e despejam a

quantidade suficiente. A tripulação do navio, predominantemente nórdica, percebe-se da dificuldade e empresta algumas. A operação prossegue agora

dora. Por cima, no primeiro andar há um bar e, aí, a música e o tilintar dos copos e garrafas com o coro dos marinheiros abafa os zumbidos do guincho e as ordens de sobe e desce. Em cima os marinheiros bebem cerveja, «whisky» e aguardente, fumam cigarros de filtro dourado e comem lindas sandes. Em baixo os estivadores descobrem uma torneira com água que não é salobra como aquela que sempre bebem em Macuse, fumam o seu há muito não visto «ceumar» sem filtro, trincam coco fresco e olham-se em silêncio.

Em companhia dos clientes da Boror regressamos a terra. Já no rebocador continuamos a ouvir a voz de Elias, o zumbido do guincho e a música dos marinheiros, que tiveram de ficar a bordo depois de saberem que em terra não há «night club».

Na manhã de domingo, no cais, duas barcas que durante a noite foram descarregadas estão já a ser recarregadas. Explicam-nos que isto é o mais duro da operação. Aqui reside a verdadeira batalha. Para evitar paragens é preciso que em terra o fluxo de reabastecimento das barcas iguale o do carregamento do navio. De outro modo haverá um momento em que deixará de existir barcas carregadas e a operação de estiva no navio ficará reduzida.

Como conseguir isto sem uma única máquina?

Obtenho a resposta vendo homens subalimentados carregando dois, três, mesmo quatro sacos à cabeça e às costas. Assim caminham dos armazéns até às barcas. Esta distância por vezes é superior a 200 metros.

Elias deixou um dos seus substitutos no «Lotte Scheel» e veio para terra, porque aqui, agora, é o mais

uma bebida, mas os únicos que dela se aproveitam sou eu e o Anders. Com este cansaço não dá para beber. Os olhos de Elias estão vermelhos de sangue. O dia para ele teve 48 horas. Disse que se ia deitar e saiu. A motorizada, porém, não o levou para casa. Foi ainda dar uma última vista de olhos ao que se passava no cais.

Há 16 anos que não se investe uma quinze em equipamento nesta empresa — explica-me João Fortes, que me fala da situação da Boror, dos palmares, do valor de tudo aquilo. Faz-me contas e prova-me que é possível o País ganhar milhões com o negócio da copra; basta fazer-se pequenos investimentos. A conversa prolonga-se até alta noite. Fico entusiasmado. Mais do que os números impressiona-me o optimismo. Há quanto tempo eu não via um optimista!

À fim da manhã do dia seguinte deixo Macuse. No cais continua a batalha para manter as barcas carregadas. Realizar aquele ritmo de trabalho um dia é uma coisa. Mantê-lo vários dias seguidos é outra. Num dos armazéns já vazio, serapilheiras estendidas servem de cama para alguns que trabalharam durante toda a noite. Para outros chega a hora de recomeçar. Embarcamos juntos e a meio do rio o rebocador encosta ao navio. Assisto a mais uma abordagem em que os estivadores trepam pelas escadas de corda.

Um último adeus e prosseguimos a caminho de um outro mundo. Para trás ficou uma batalha secreta aos olhos e ouvidos dos grandes centros de decisão. Carrego comigo um sentimento de receio de que aqueles homens percam a batalha. Onde me vem este sentimento de solidariedade? Vem-me de ter visto o que vi e



E as filas de homens de sacos às costas sucediam-se e as barcas enchiam-se de novo

volume. No ajuste rápido e correcto das cordas a um maior número de sacos possível está o egrégio. Mas trata-se ainda da primeira experiência. O guincho tem dificuldades em tornar os movimentos o mais suave possível. Os 60 sacos baloçam perigosamente sobre a cabeça de Elias e dos

copra que cai a granel para o fundo do porão.

A operação repete-se. Nos dias seguintes repetir-se-á dezenas de vezes. Entretanto, chegou mais uma barcaça que acostou já ao navio. Alberto Elias sente que os seus homens estão a começar a ganhar ritmo. Ordena en-

com duas barcas a descarregarem em simultâneo. Por volta da meia-noite o cacimbo e o vento gelado penetram até aos ossos. Os estivadores

## Produtores de copra organizam-se em associação

Os produtores de copra da província da Zambézia, propuseram a criação de uma estrutura que seja um interlocutor válido das suas preocupações. A proposta teve o apoio do Governo da Zambézia e embora estando ainda em estudo, deverá conduzir à formação da Associação dos Produtores de Copra.

De acordo com a proposta apresentada e cujas linhas gerais foram aceites, a Associação será constituída pelas grandes empresas produtoras (Companhia do Boror, Sociedade Agrícola do Madal, Companhia Agrícola de Murrôa, Companhia da Zambézia), um representante dos médios produtores e um representante dos produtores familiares.

A criação deste organismo de enquadramento, não sendo uma estrutura de tutela do aparelho de Estado, como a da Secretaria de Estado do Caju, a que presen-

temente os produtores agrícolas de copra se encontram vinculados, deverá jogar um papel decisivo no novo circuito económico da copra.

Desta Associação dos Produtores de Copra esperam-se acções que permitam a coordenação dos planos de produção e dos fornecimentos, a troca de experiências no domínio da tecnologia, a gestão de fundos que à luz do novo sistema cambial lhe forem consignados com base nas suas exportações, o balanceamento da distribuição dos bens de consumo e de equipamento e por último, embora não menos importante desenvolver uma acção global dirigida a normalizar a força de trabalho e a sua formação.

De imediato, enquanto não forem elaborados e aprovados os estatutos da Associação, o que deverá ser feito antes do fim do ano, constituiu-se uma Comissão de Implementação composta pelos mesmos intervenientes.

res cobrem-se com sacos para melhor se protegerem. A alguns apetece-lhes fumar um cigarro. O comandante do navio é rigoroso e proíbe que os seus homens, quer aos estivadores que fumem nas proximidades do porão. Mas, nesse mesmo dia, os estivadores tinham recebido alguns cigarros que a Direcção da empresa dificilmente conseguiu arranjar. Elias distribui os cigarros, mas zela para que a determinação do comandante seja cumprida com rigor:

— Fumar só na popa!

De vez em quando os estivadores juntam-se na popa aos grupos de três e quatro para uma fumaça aquece-

importante. Ora no armazém, ora junto às lanchas ele vai dando as suas ordens. Uma noite inteira nisto e recusa-se a mostrar o mais leve sintoma de cansaço.

— É isto que nos admira nestes homens — comenta um dos portugueses olhando para a fila contínua e sempre em movimento de estivadores que em poucas horas acaba por encher uma barcaça com umas 70 toneladas de copra. A outra também está quase.

É copra de outro tipo que poderá ser introduzida noutro porão do navio, permitindo assim a utilização do segundo pau de carga. O ritmo de descarregamento das lanchas vai aumentar. O ritmo em terra também terá de ser maior.

Aproximo-me de um homem que em 15 minutos apareceu três vezes junto à barcaça com três sacos às costas de cada vez. Parou um minuto para beber um pouco de água tirado de um balde colocado à porta do armazém. O copo é uma cabaca de coco cortada ao meio. O balde de água faz de posto de reabastecimento.

— Você assim não vai ficar cansado depressa? — pergunto-lhe.

— Hoje a Direcção arranhou reforço de farinha. Ficámos contentes e com mais força.

E com um reforço de farinha aqueles homens lutavam contra o tempo e contra o cansaço. Sabiam que o navio tinha de partir, o mais tardar, no dia 3.

As barcas iam chegando vazias. Os homens em terra de sacos à cabeça e às costas paravam à porta do armazém para meterem ao bolso as fichas de controlo da quantidade que carregavam. E em poucas horas as mesmas barcas estavam prontas a partirem de novo carregadas. De vez em quando um dos velhos que fazia o controlo das fichas voltava a encher o balde de água. Os homens continuavam cada vez mais cobertos de poeira da copra antiga, há anos armazenada que tinha sido dada como perdida, mas estava agora a ser exportada.

Sábado de manhã houvera uma reunião onde a Direcção prometera que com esta exportação a empresa ia comprar máquinas para aliviar este trabalho de carregar sacos à cabeça. O primeiro secretário, Alberto Elias, também falou dessas máquinas, mas disse que para elas virem a exportação tinha de ser feita. Era necessário trabalhar com força para sairmos desta situação que enfrentamos há anos.

E a meio da manhã de domingo já os dois paus de carga do «Lotte Scheel» se moviam ao mesmo tempo sobre quatro barcas. Porém, em terra, sem máquinas, mas com esperança e farinha de milho misturada com coco os homens de sacos à cabeça continuavam a levantar chapas nos controladores de tarefas.

Na noite de domingo, Alberto Elias e João Fortes analisam o evoluir da batalha. Estou presente e escuto que nas primeiras 24 horas foram carregadas mais de 500 toneladas. Há



Reynolds Marques, membro do Governo Provincial da Zambézia, dialogando em Chuabo com os estivadores de Macuse que não conhecem o peso das toneladas de sacos às costas. Ao fundo a velha barcaça «Ana-Carla»

serve para nada. Mas quando o barco vem, ficamos importantes. Lá ficam a saber que nós estamos aqui. Então se os barcos não vêm é uma tristeza grande, como nestes anos que passaram. Ficamos só nós mesmo. E assim a vida aqui. Por isso temos força para outro barco voltar.

É assim simples a glória destes homens que se sentem mais homens quando ganham o reconhecimento de outros.

— Se ficamos esquecidos não há capulanas para as mulheres, não há camisas, nem calças para nós.

Dias mais tarde deram-me a notícia: Na manhã do dia 3 o «Lotte Scheel» estava fora da barra de Macuse.

Decididamente, no homem a aritmética é um pouco mais complexa do

que na matemática pura das estatísticas. Uma média de mais de três toneladas de sacos à cabeça por dia, por estivador, não se faz apenas com estatísticas. Faz-se também com a luta pela glória de vencer.

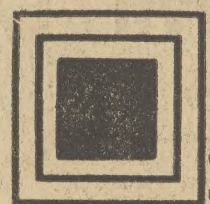
A glória de mais de 500 toneladas por dia foi conquistada por aqueles homens rotos e mal comidos que ignoram quantos dólares vale a copra, e qual a média de manuseamento da carga nos outros portos com máquinas. Eles não ignoram, porém, o que é a honra de poderem oferecer uma capulana à mulher e de beberem «sura da Sogere» se outros barcos vierem porque trabalharam bem.

Terão eles a sua glória reconhecida?

## MOVIMENTAR CARGAS POR MAR E AR É A NOSSA VOCAÇÃO

SHIPPING  
FORWARDING  
CHARTERING  
CONSULTORIA

## CONSULTE-NOS



**MOCARCO**  
EMPRESA INDO-NESESA DE CARGAS

PRÉDIO FONTE AZUL, R/C — RUA DE TIMOR LESTE, 46/52 — P. O. BOX 888  
TELEF. 31025 — TELEX 6-581/2 - MARIT - MO  
MAPUTO



E enquanto no cais se embarcava a copra, nas plantações colhiam-se os cocos. (Foto de Carlos Alberto)