

O INCÊNDIO A BORDO DO N/M «SAVE»

O «Save» de 1351 tons dw, foi construído em Grangemouth na Grã-Bretanha, especialmente destinado ao transporte de trabalhadores de Inhambane para Lourenço Marques e vice-versa, em 1951. Tinha capacidade para o transporte de 600 pessoas nas cobertas e 20 em óptimos camarotes.

O desenvolvimento económico da África do Sul dependia em parte da mão de obra vindo dos países fronteiriços e assim, os mandatários dos interesses ingleses pressionavam o governo português no sentido do recrutamento sistemático desses trabalhadores.

Assim, anteriormente a 1928, realizaram-se vários acordos entre aqueles dois governos, no sentido de Moçambique fornecer para a África do Sul, cerca de 50 000 homens anualmente com destino, especialmente, para as minas de Transvaal.

Outro acordo, firmado em 1928 autorizava o recrutamento anual cerca de 100 000 moçambicanos, pela Companhia Minerva de Transvaal.

A exportação de mão de obra moçambicana seguia directamente dos distritos de Manica e Sofala, Zambézia e Tete. A destinada às minas do Transvaal, embarcava em Inhambane, num navio costeiro com destino a Lourenço Marques e daí seguia de comboio até às minas. Esta mão de obra era originária dos distritos de Lourenço Marques, Gaza e Inhambane.

Até 1928, o serviço marítimo de transporte era assegurado pelos navos costeiros a vapor da C.N.N. «Manica» de 116 tons dw e pelo «Zambezia» de 1281 tons.

Com a compra aos T.M.E. do N/V «Save» para o serviço da costa de Angola, o «Ambriz», de 1110 tons, que ali fazia serviço, passou para a carreira semanal entre Lourenço Marques e Inhambane e vice-versa.

O recrutamento desses trabalhadores não era operação muito fácil em virtude das tarefas que nas minas lhes exigiam serem muito duras e arriscadas.

O recrutamento era feito por firmas britânicas com sede em Lourenço Marques coadjuvadas por funcionários administrativos portugueses. Muitas das vezes, logo que os infelizes os pressentiam, fugiam para o mato, para não serem recrutados.

Com o desenvolvimento económico e social de Moçambique tornava-se ainda mais difícil o recrutamento, em virtude das possibilidades que os naturais passaram a ter de se deslocarem nas repartições públicas ou nas empresas privadas que ali se constituíam. Então, os empresários britânicos ou os seus mandatários, mentalizaram as raparigas do sul do Save em idade de casamento, que o não fizessem com os rapazes que não tinham ainda ido ao «Jones» (Joanesburg) pois não tinham capacidade física para

realizar o casamento ou mais propriamente «que não eram homens» e o estratagemas resultava.

Até 1937, o transporte marítimo dos trabalhadores com destino ao Transvaal era assegurado pelo «AMbriz» que fazia quatro viagens por mês saindo de Lourenço Marques às 22.00 horas de 4.^a feira chegava a Inhambane 6.^a feira de madrugada e partia à tarde chegando a Lourenço Marques Domingo de Manhã.

O embarque da bagagem era feito na ponte cais de Inhambane mas os trabalhadores embarcavam na praia da povoação de Maxixie, situada a meio da margem esquerda do Rio da Boa Gente. Os «maghaiças» como eram chamados aqueles trabalhadores, percorriam as areias secas da praia a pé, depois eram transportados às costas de outros nativos para pequenas embarcações a remos que os levavam para os portais de «Ambriz».

A baía do Rio da Boa Gente era abundante em carapaus e lulas e de tão boa qualidade que era muito apreciado em Lourenço Marques. Durante a estadia do navio naquela ponte cais a tripulação dedicava-se à pesca, tendo como isca um pedaço de cordel preso no anzol. A quantidade de peixe era tanta que dava para comer ao jantar e vendê-lo em Lourenço Marques à chegada ao Domingo de manhã, onde a multidão esperava o «navio do carapau».

Em 1939 o «AMbriz» foi substituído pelo «Inharrime», um pequeno e luxuoso paquete a vapor, de 1000 tons dw, construído em Geveva que transportava cerca de 1000 «maghaiças e 30 passageiros de 1.^a classe».

Em 1949 o «Inharrime» encalhou à entrada da barra de Quelimane e perdeu-se.

O serviço passou a ser feito pelo «Chinde» e pelo «Luabo» e em 1951, pelo segundo — «Save».

O «Save», bem como os seus antecessores, dedicava-se ao transporte de «maghaiças» de Inhambane para Lourenço Marques, que daqui seuiam de comboio para as minas de Transvaal e ao repatriamento dos que tinham acabado o contrato de seis meses. Porém, com o aparecimento da guerrilha no norte de Moçambique o Governo tinha requisitado o navio para o transporte de militares, mantimentos e combustíveis, para aquela zona.

O «Save» transportava 550 pessoas — 218 militares, 278 trabalhadores contratados que regressavam da Rodésia e 54 tripulantes.

O «Save» tinha saído da Beira às 15.00 horas do dia 6 de Julho de 1961 e às 02.00 horas do dia seguinte passava a 10 milhas do farol do Timbué no delta Zambeze.

Naquele tempo, a guerrilha estava lá implantada em toda a província e tinha já a sua sede implantada no território, com o nome de FRE-LIMO, onde adquiriram algumas simpatias entre africanos e europeus. O assalto ao «Santa Maria» e á esquadra da polícia de Luanda, foram como que o rastilho, a chamada de atenção da opinião pública internacional para as províncias ultramarinas portuguesas onde, segundo as suas versões se oprimiam as populações.

O comandante do «Save», Mário Nobre Vieira, com o farol do Timbué por través, solta novo rumo a passar a 6 minas a oeste do farol de Quelimane esperando chegar à boia de espera pelas 9 horas da manhã. Entrega o quarto ao Terceiro Piloto e vai-se deitar depois das recomendações usuais em navegação costeira.

É natural que com o vento sueste que soprava, o navio fosse caindo para terra e o timoneiro africano não tivesse deligenciado a contrariar um pouco aquela tendência, isto é, puxando o navio para fora.

A costa, entre a Beira e Quelimane é constituída por um longo e baixo areal com uma reintrancia muito pronunciada, pelo que a navegação até quase próximo da entrada da barra é feita sem se ver terra e o farol aparece por E.B.

O timoneiro ia mantendo o rumo, mas deixava cair o navio para terra sem que o Imediato dissesse se apercebesse, que periodicamente prescrutava o horizonte a E.B. na esperança de ver o farol.

Eram 8 horas da manhã, 6.^a feira, 7 de Julho de 1961. De repente, sente-se que o navio navegava sobre uma plataforma de areia e durante algumas dezenas de metros o navio enterrou-se por terra dentro. Os motores propulsores pararam e o navio fica encalhado a cerca de 10 milhas ao sul da barra de Quelimane, nas proximidades da foz do rio Linde, na povoação de Clinda.

O Comandante do «Save» tentou safar o navio com as máquinas e como não o tivesse conseguido comunicou-o à capitania do porto de Quelimane.

O Capitão do Porto recomendou calma e que esperasse pela praia.

Na preamar, o Comandante, depois de ter lançado ao mar alguma carga, tentou outra vez safar o navio com as máquinas e com os ferros, e como tivesse perdido estes, desistiu e comunicou os resultados à capitania do Porto.

Durante a tarde de 6.^a feira e toda a noite de Sábado até de manhã, foi horrível para todos os passageiros e tripulantes do navio a agitar-se por força da rebentação produzida pelo

vento de sueste e o fundo do navio a bater na areia.

Cerca das 6 horas, os soldados que viajavam no porão n.º 2 à proa, avisaram o Imediato e os Oficiais do Exército que comandavam a companhia, que não suportavam o cheiro a gasolina. O Imediato, o Segundo Oficial Maquinista, o Electricista, o Segundo Piloto, o Contra Mestre e o Despenseiro, depois de terem ido à coberta verificar a origem das imanações de gás, resolveram abrir a escotilha daquele porão. Simultaneamente, os Oficiais do Exército, deslocaram-se às cobertas para verificarem o que se passava e como não havia luz, acenderam um isqueiro e deu-se uma explosão.

O Imediato, o Segundo Piloto, o Contra Mestre e o Electricista, foram pelos ares; o Segundo Oficial Maquinista e o Despenseiro, mais distanciados, ficaram bastante queimados.

As chamas e as novas explosões irrompiam e propagavam-se por toda a parte do navio, transformando-o num inferno de fogo e morte. Os que ocupavam o interior do navio refugiavam-se à ré, enquanto muitos outros ficavam estendidos agonizantes e queimados, pelos corredores e sobre a coberta. Estabeleceu-se o pânico entre todos os sobreviventes, acantonados na proa, encurralados entre as chamas e o mar que continuava agitado na sua ânsia de absorver vidas.

Narraram os sobreviventes que ninguém podia entender-se no meio da desorientação dos que procuravam salvar as suas vidas. Muitos não esperaram as balieiras, que de resto não podiam conter toda a gente. Começaram a ser lançados para a água todas as boias, jangadas, caixotes, que podiam ajudar todos os que mergulhassem.

Arreada a primeira, a segunda e a terceira balieira, estas voltaram-se, repletas de ocupantes e foram muitos o que ali deixaram a vida. O mar começava a ver-se coalhado de corpos, enquanto alguns passageiros iniciavam a sua marcha em busca de terra, agarrados às cordas das jangadas, a tábuas e a caixotes. O fogo continuava a invadir o navio.

Mais uma balieira fora arreada, a última, nela embarca o Capitão, o Chefe de Máquinas, o Telegrafista, o Segundo Oficial Maquinista, o Terceiro Piloto e os restantes membros da tripulação.

Entretanto o alarme tinha sido enviado para terra, para Quelimane, e o Capitão do Porto tinha seguido já para a foz do rio Linde com outros funcionários. Cerca das 8 horas começaram a deslocar do aeroporto todos os aviões disponíveis, que tiveram um trabalho relevante, num vai e vem contínuo a transportar feridos, aterrando na praia com os «Comanches». Os médicos da cidade acorreram ao local do sinistro enquanto outros preparavam o hospital para receber os feridos.

Todos os socorros seguiram para o local: embarcações, nadadores e radioportateis.

O costeiro «Angoche» e o reboque «Timbue» seguiram para o local vindos de Chinde; de Quelimane saiu o «Linga Linga» e o «Chaimite»; da Beira saiu o rebocador «Sofala».

Um ou outro sobrevivente apareceram mais tarde, no dia seguinte, depois de vaguearem pelas palhotas, mas muitos outros deixaram de existir.

Entretanto, os navios ou reboques iam chegando ao local, mas pouco podiam fazer; o navio estava metido

pela praia dentro e o vento sudeste soprava com violência.

A lancha da Capitania e outras que iam aparecendo iam apanhando os sobreviventes que nadavam ou flutuavam agarrados a qualquer coisa.

Calculava-se que tinham morrido: 89 militares, 151 africanos contratados, 6 passageiros e 10 tripulantes, 256 na totalidade.

Dois feridos, bastante queimados: o Segundo Oficial de Máquinas Artur Ramos Correia e o Despenheiro António Mendes Barata que se encontravam em perigo de vida.

Entretanto, começava a circular pela cidade que no «Save» tinham ficado ainda vidas e na verdade os aviões que sobrevoaram o navio, viram vultos a agitar lenços.

O barco era fogueira viva de explosões e o mar encapelado impedia a aproximação.

De manhã, já na 2.^a feira, dois dias depois da explosão, a lancha da Capitania, aproximou-se da proa do navio, que era já braseiro vivo e lá estavam ainda com vida sete africanos, pendurados em escadas de corda, fabricadas com cabos encontrados e como degraus serviram as mantas cuidadosamente atadas. Como verdadeiros cachos humanos, ali estiveram aqueles sete homens, dia e noite, vendo pela frente o ferrotizado do casco e ouvindo apenas o ruído dos aviões.

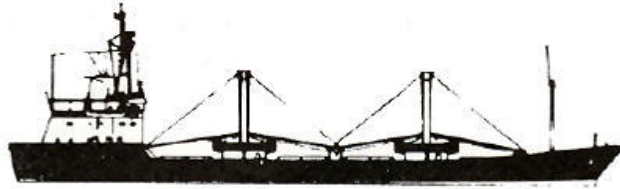
A tragédia custou a vida ao Imediato António Coelho, ao Segundo Piloto José Nunes, ao Contra Mestre José Franco e ao Electricista João da Cunha.

O Segundo Oficial de Máquinas Artur Ramos Correia e o Despenheiro Mendes Barata, ficaram hospitalizados em Quelimane por o seu estado inspirar cuidados.

O Despenseiro Mendes Barata veio a falecer mais tarde, porém, o Segundo Oficial de Máquinas permaneceu em Quelimane, durante seis meses e meio, seguindo depois para Lourenço Marques, onde submetido a uma inspecção médica foi considerado curado mas muito desfigurado, pelo que foi aconselhado a deslocar-se a uma clínica da África do Sul afim de ser submetido a várias operações plásticas. O tra-

tamento era longo e muito dispendioso mas a presença do Presidente da Administração da C.N.N. em Lourenço Marques, Dr. Correia de Barros, permitiu que Artur Correia ali permanesse durante dois anos e meio, a expensas da Companhia, saindo da clínica da África do Sul com vida mas ainda com vestígios de queimaduras.

Luís Marques Delgado
Eng. Maq.



ACIDENTES NO MAR MAIORIA DÃO-SE COM BARCOS DE PESCA

Oitenta por cento das mortes provocadas por acidentes marítimos em Portugal ocorreram com embarcações de pesca, tendo como principal causa a falha humana — revelou Monteiro Pereira, engenheiro naval especialista do sector, durante as Jornadas Técnicas de Engenharia Naval, que se realizaram em Lisboa.

O autor do trabalho sobre acidentes marítimos, Monteiro Pereira, apontou a regulamentação de Segurança para Navios de Pesca, elaborada pela IMO (Organização Marítima Internacional), como uma das acções a implementar e que permitirá atenuar, por exemplo, a perda de navios de pesca por entrada de água (34 por cento), fogo (27 por cento) ou encalhe (17 por cento).

Baseando-se em dados referentes ao biénio 1892-84 sobre a sinistralidade da pesca, Monteiro Pereira afirmou que «uma possível linha de solução será aumentar o nível de projecção dos sistemas de segurança, reduzindo ainda mais intervenção, e, como tal, a possibilidade de falha humana».