



Elísio Carmona

Cinco Comboios no Cacheu (I)

“O Boca de Sapo” caiu à água

Farim (1972) – Jangada de ligação entre as duas margens do rio Cacheu (Foto de Abel de Melo e Sousa)

Nota introdutória

O Cacheu era o Cacheu. Claro que se podia dizer o mesmo de qualquer um dos outros rios da Guiné, o Gêba era o Gêba, o majestoso rio de Bissau, a capital administrativa, o Tombali era o Tombali, o Cobade era o Cobade, o Cumbijã era o Cumbijã, o Cacine... , mas o Cacheu era um rio diferente, talvez porque se navegasse por ele um dia inteiro, uma porrada de horas a fio desde Vila Cacheu a Farim, até onde era navegável – rezam as crónicas e as memórias que navios do calado do Alfredo da Silva, do Rita Maria, que transportou a CF11 para Bissau porque o S. Gabriel se negou, o faziam antes da Guerra Colonial ter rebentado.

O Cacheu... Ah, o Cacheu tinha de tudo, largueza na foz e estreiteza na aproximação a Farim, tinha correntes fortes, a subir e a descer, tinha afluentes com alguma expressão, o Cabói e o Rio Grande de S. Domingos, de saborosas ostras no tempo delas, o ardiloso Armada pelo qual se acedia a Bissún, tinha mata, autêntico muro verdejante a rebentar da própria água na maré cheia e que deixava o intrincado de raízes a descoberto na maré baixa, a anunciar bolanhas do lado de lá, tinha clareiras, a de Barro, a de Maca, a do Tancroal, que nos acendiam os alertas ao cruzá-las, tinha Jolméte e a Passagem de S. Vicente, tinha Ganturé, a nossa Base de Fuzileiros, tinha o Sambuíá, de fortes combates, tinha Binta, e tinha Farim, com o rio a espriar-se numa imensa baía, chamemos-lhe assim e passe a redundância.

O Cacheu... bem, no Cacheu.

1 – O “Boca de Sapo” caiu à água

O primeiro comboio era o comboio de iniciação, o do PTO para o oficial acabado de chegar. Acompanhava o oficial da Companhia de Fuzileiros que entraria, a seguir, em Período de Serviço Interno.

Os comboios do Cacheu iniciavam-se todos em Vila Cacheu, onde as LDM e os batelões aguardavam o oficial, ido de Bissau, na véspera, no cumprimento estrito do ORDMOVE, a meia tarde, na avionete da Marinha, o azulão Rally, normalmente pilotado pelo Pombo. Ao longo do percurso o oficial nubente ia colocando questões e o oficial comandante do comboio dando as indicações que achava pertinentes. Fazia-se em duas etapas, até Ganturé onde se

pernoitava e confraternizava com os camaradas da Base, retomando-se a marcha ao acordar do sol na manhã seguinte. O primeiro comboio serviu, entre outras coisas, para uma jantarada de estalo, – penso que já fazia parte do protocolo –, em casa do Madeireiro mais importante do burgo, – nem sei se havia outro –, cujo nome já não recordo e que era pai da Geninha. Acho mesmo que a Geninha é que era a razão do convite e o motivo para a sua aceitação – também não sei se havia convite formal ou se o convidado é que se formalizava, pinga-amor a toda a hora mas, pelo que constava, de parcos proveitos... Fosse como fosse, a reboque ou não, o nosso oficial iniciante papou foi uma lauta refeição, bem regada, goladas do tinto de marca sorvidas ao ritmo das risadas da boneca Geninha, estrategicamente sentada ao lado do oficial comandante, e das muitas adjectivações de sua mãe, por sinal bem avantajada de carnes. A criadagem, essa, luzida no traje de alvura contrastante, fazia côro esmerando-se para impressionar os convivas marinheiros.

A Geninha... A Geninha, coitada, garina à volta dos 20 anos, carinha agradável, bem torneadinha de formas, vivia aprisionada em Farim. Os anos via-os passar sem que algum alferes, furriel que fosse, se embeicasse, a subisse para o seu cavalo e por bolanhas e clareiras a conduzisse à Terra Prometida. Prometida seria, mas de promessas sempre incumpridas...

Pois bem, a Geninha tinha um irmão mais velho. Que não sabendo o que fazer ao dinheiro, digo eu, resolveu investi-lo num Boca de Sapo, carro famoso daquela época. Claro que estava, no seu Dia D, de corpo feito na Ponte Cais de Bissau à espera do bólido com que havia de remelar o olho de inveja aos comerciantes amigos e inimigos, coração estremecendo, não fosse o carrinho, nas manobras de o poisar em terra firme, cair à água do Geba, sabe-se lá.

Não caiu. E foi com o coração em alvoroço que se sentou ao volante, mexeu e remexeu naqueles botõezinhos que acendiam e apagavam luzes, e faziam *clic*, na manete das mudanças, olhou pelos retrovisores em poses de afinação, carregou no travão de pé e calçou a embraiagem, a cabeça dizendo ora que sim ora que não, sorriso aprovador nos olhos e nos lábios de quem diz “*é meu!*”...

A viagem para Farim não terá sido, em 71, uma aventura por aí além, que o percurso já estava asfaltado em boa parte do seu trajecto. Com aceleradelas conspicuas e cada vez mais afoitas à medida que os kms ficavam para trás e a confiança crescia quanto ao domínio da viatura, encarnada Ferrari, para se ver bem, foram sendo ultrapassadas Nhacra, Mansôa e Mansabá, com paragens morosas para umas bebidas com amigos que com uma palmada nos ombros, de assentimento, digo eu, acrescentavam “*eeh páááá!, mas um carro destes em Farim...*”.

Chegou ao fim do dia à passagem guardada por uma unidade de Paraquedistas. Desceu do carro, aproximou-se da margem, espreitou o casario do outro lado, deitou uma vista de olhos à rampa que o “Boca de Sapo” tinha de descer para a barçaça que o haveria de conduzir ao outro lado do rio, mirou o relógio e decidiu que o melhor era proceder à complicada manobra só no dia seguinte. Dormiu no carro à sombra da protecção dos militares.

Acordou cedo e veio sentar-se à beira da água à espera do barqueiro. Que nem tardou muito, que quando havia trabalhos o homem nem sossegava enquanto não voltava ao sossego de todos os dias.

Preparadas as coisas, com a barçaça na melhor posição, depois de muitos “*mais para aqui mais para ali*”, eis que o “Boca de Sapo”, reluzindo ao sol da manhã, mas cheio de cuidados, iniciou as manobras para subir, ou descer, para a embarcação. Por uma razão, ou por muitas, que ninguém ainda, acho eu, conseguiu explicar, o carrinho ao entrar na rampa começou a deslizar, a deslizar, e, descontrolado, pimba, mergulhou de corpo inteiro nas águas cálidas do Cacheu.

O dono não morreu mas ia morrendo. Dois dias depois, o tempo de chegar uma grua com potência para o retirar da água, o Citroën voltou a ver a luz do dia. E teve de ser desmontado peça por peça, trabalhos de muitas horas e dias até poder voltar a fazer gáudio das suas competências. O filho do madeireiro, esse, acescentava sempre “*sim, é novo, mas...*”

Marinheiro E*

*O Marinheiro “E” é o Sócio Originário n.º 1542, Oficial FZ RN que integrou os efectivos da CFZ 11 e que cumpriu uma comissão de serviço na Guiné nos anos 1971/1972.