



ANTÓNIO AUGUSTO ARRUDA

António Augusto Arruda nasceu na Ericeira a 28 de Agosto de 1931. É filho de António da Costa Arruda, pescador, mestre de redes no arrasto em Cabo Branco e na costa portuguesa, e de Maria de Jesus Pereira Arruda, doméstica e vendedora de leite nos arredores. «Era mulher de casa». É filho único. Entrou aos oito na escola da Ericeira, na sequência da vaga que surgiu por morte de um primo. Não entrou mais cedo porque não havia vaga. «Tive um ano numa escola de pescadores em Lisboa, perto da Bica.» Nessa altura, morava em Lisboa com os pais. Só vinha à Ericeira no Verão. «Até aos oito anos estive praticamente em Lisboa.» Aos doze anos fez o exame da quarta classe com sucesso em Mafra. Após sair da escola foi aprender o ofício de carpinteiro na oficina do Belmiro [Belmiro Caré], situada na pequena casa pertencente ao Turismo e actual dependência da “Galeria Orlando Morais”. Trabalhou aí até aos 28 anos.

«Aprendi tudo – construção de portas, janelas, soalhos e tectos. Naquele tempo fazia tudo. Todo o trabalho era feito à mão. Andei a trabalhar de carpinteiro desde os doze anos, ainda não tinha treze, até aos vinte e oito.

Fui à inspecção a Mafra e fiquei apurado, mas nunca lá pus os pés. Havia aqui um tipo que recebia dinheiro. Tinha lá uns conhecimentos. A minha mãe tinha tratado disso com ele. Ao fim de três anos fui fazer outra inspecção a Lisboa e fiquei livre da tropa.

Naquele tempo, quando saí, quando me alejei, era considerado um bom carpinteiro. Eu e o António da Constância éramos quem ganhava mais. Os outros carpinteiros ganhavam 45\$00/dia, nós ganhávamos 47\$50.

Quando estávamos a fazer uma construção do Bartolomeu Arruda, nesta rua onde moro [Rua da Fonte do Cabo], de manhã quando fui levar um barrote para fazer o madeiramento do telhado, subi por uma escada que estava assente sobre duas tábuas da construção, a escada escorregou e eu vim por aí abaixo de mergulho. Caí em cima de um monte de brita com o barrote e parti o braço direito no cotovelo. Depois fui para Lisboa. Tive quinze dias à espera que mandassem um cotovelo de plástico da América. Fui operado no Hospital do Ultramar. Desde aí, tenho o cotovelo de plástico. Fizem-me aqui um espeto para cima e outro para baixo. Não abro mais a mão, nem rodo o cotovelo, que isto [com o braço direito mostra-nos as suas limitações]. Deixei de poder trabalhar de carpinteiro aos vinte e oito anos. Não pude mais trabalhar de carpinteiro.

O meu pai já tinha desembarcado. Tinha dois barcos – o “Choco” e a “Lula”. Andei aqui ao mar com ele, num deles. Andei aqui dois anos. Ao fim de dois anos, começou a haver muitas vagas na marinha mercante. O “João da Lindinha” [João de Deus Oliveira] arranjou-me um

livro para eu poder estudar o trabalho de serviço de mesa. Fui a Lisboa fazer o exame e arranjei a carteira profissional.»

Casou com Corália Esteves Pereira Arruda.

Em 29 de Março de 1961, António Arruda ficou aprovado no exame profissional no Sindicato Nacional dos Profissionais da Indústria Hoteleira e Similares do Distrito de Lisboa podendo exercer o lugar em todos os estabelecimentos desta indústria. Ficou habilitado com a categoria de empregado de mesa de terceira classe. É titular da carteira profissional nº 37.268.

Entre 1 e 30 de Abril de 1961, trabalhou na pastelaria café “Casa das Cavacas” situada no Jogo da Bola.

«Fui para empregado de câmara. Primeiro embarquei no “Alenquer” da “Sociedade Geral”. Andei no “Alenquer” onze meses ou um ano. O navio transportava carga geral e passageiros. Embarquei quando abriu a guerra em Angola.

Na primeira viagem, o navio foi carregado com material de guerra. Os porões iam cheios de bombas, espingardas e munições para metralhadora. O convés ia cheio de carros (“Jeeps”, ambulâncias e “Unimogs”), o porão traseiro, o coferdam, ia cheio de medicamentos.

Descarregámos o material de guerra em Luanda e voltámos a Lisboa. Tornámos a carregar material de guerra. Encheu-se o navio. Quando o navio estava carregado, correu no convés o boato que havia uma bomba a bordo, ainda faltava carregar seis carrões, chamados matadores. Levaram-nos para fora do navio pelo maior espaço de tempo. Passado 24h, a bomba não explodiu, não havia bomba. Fomos outra vez para Luanda. Descarregámos e dali fomos carregar açúcar ao Cuio e milho e outras cargas ao Lobito e a Moçamedes.

Na terceira viagem, depois de descarregarmos o material de guerra em Luanda, fomos a Moçamedes carregar 7.500T de minério de ferro, que era a carga que o navio era capaz de levar e mais uns fardos de algodão. Descarregámos o algodão em Leixões e o minério em Haven [Bremen Haven], na Alemanha. Subia-se para o porto através de eclusas. Foi em Haven que vi pela primeira vez um supermercado. Em Lisboa ainda não havia supermercados. Na viagem seguinte, carregámos várias cargas e fomos descarregá-las à Holanda, a Espanha e ao Barreiro. Atracámos em Lisboa, já tinha passado onze meses, o navio foi para a reparação e nós fomos todos despedidos.

Desembarquei e estive aqui uns três ou quatro meses. O “Jóia” arranjou-me um lugar na “Soponata” [“Sociedade Portuguesa de Navios Tanque, Lda,”]. Fui para a “Soponata”, onde fui sempre o empregado do comandante, o criado do comandante. Andei na “Soponata” alguns vinte e um ou vinte e dois anos.

O primeiro navio da “Soponata” em que andei foi o “S. Mamede”. Andei em onze navios da “Soponata”. As carreiras eram para Aruba e Caracas, na Venezuela. Íamos carregar à América. O navio era um navio branco. Chamavam-se navios brancos aos navios que carregavam apenas gasolina e gasóleo. Abastecíamos os Açores.

Naquela altura, os aviões eram a hélice e iam-se abastecer ali. Íamos carregar os combustíveis a Aruba e descarregávamos nos Açores, em Santa Maria. Voltávamos para trás e carregávamos outra vez, na Venezuela ou em Aruba. Descarregávamos nos Açores, metade em Santa Maria e a outra metade em S. Miguel. Voltávamos a carregar petróleo, gasolina e gasóleo e vínhamos para Lisboa. Eram viagens de três meses. Andei perto de dez anos nessa carreira. Entre a América, a Madeira e os Açores. Também íamos descarregar combustíveis ao Funchal. Depois comecei a andar nas carreiras do Mediterrâneo, ainda nos navios brancos. Fazíamos a Itália. Íamos a Augusta e Ancona. Depois mudei para os navios grandes. Íamos carregar crude ao Iraque. Subíamos o Rio Chatt al-Arab. Seguíamos a rota pelo canal do Suez. Quando houve a guerra de 1967, fecharam o canal e passámos a fazer a rota para Sines através do Cabo [Cabo da Boa Esperança].

Na primeira viagem, abastecemos em Lourenço Marques, mas depois nas outras começámos a abastecer em Cape Town. Pouco depois, começámos a abastecer ao largo, com o navio sempre a navegar. Vinham helicópteros abastecer-nos, largavam uma rede com peixe e carne

e outra com fruta e legumes. O combustível para o navio era metido no Iraque e dava para ir e voltar, porque era mais barato.»

António Arruda embarcou, com a categoria de criado, no “Alenquer” (11.08.1961-11.07.1962), propriedade da “Sociedade Geral”, e no “S. Mamede” (07.09.1962-05.06.1966), de empregado de mesa, no “Inago” (21.11.1966-28.12.1966), no “Hermínios” (21.11.1966-28.12.1966 e 28.09.1976-22.06.1977), no “Dondo” (29.12.1966-24.06.1973), no “Jeci” (31.08.1973-22.11.1974), no “Larouco” (28.01.1975-14.07.1975), no “Montemuro” (17.09.1975-21.01.1976), no “Erati” (14.04.1976-19.07.1976 e 25.10.1978-22.01.1979), no “Sameiro” (05.09.1977-09.12.1977) e no “Gerês” (11.03.1978-20.03.1978). Com excepção do primeiro pertenciam todos à “Soponata”.

«Uma vez apanhámos um grande ciclone, um tufão como dizem nas Caraíbas. Estivemos cinco dias entalados no Mar dos Sargãos, no meio do furacão. Perdemos tudo, as antenas, as baleeiras, as passarelas, as escadas de ferro, foi tudo. Foi no “S. Mamede”. Ao fim de cinco dias apareceu um navio norueguês. O telegrafista fez o sinal com o “flash-light” para que desse conhecimento à companhia que estávamos vivos. Os navios tinham que comunicar a sua posição ao meio-dia e à meia-noite. A “Soponata” já tinha os telegramas feitos para enviar para casa das famílias a informar que tínhamos desaparecido. Ao fim de cinco dias ainda fomos a tempo de evitar essa situação.

No “Hermínios” ou no “Jeci” estávamos a carregar em Cabinda. Estávamos quase com a carga total. O navio quando estava a carregar tinha uma janela para meter a sonda para ver quando é que estava quase cheio. Estava muito calor. Os bombeiros e o oficial de dia vieram para dentro conversar. O navio ficou atestado e começou a deitar o crude para fora. A borda do convés tinha trinta centímetros de altura. Tinha uns invernais, mas quando o navio estava à carga tapavam-se os invernais com umas coisas de madeira e com cimento, para o caso de haver alguma caldeirada. Chamava-se caldeirada quando a carga começava a transbordar, que foi o que aconteceu. Encheu o convés todo. O navio tinha duzentos metros de comprimento por oitenta de largo. Ainda eram umas centenas boas de quilos de crude. Quando deram por isso fecharam, mas já estava tudo cheio de crude. Naquela altura, em Cabinda, carregávamos ao largo. Ainda não havia cais. As mangueiras eram desaparafusadas do navio e o pau de carga punha as mangueiras no fundo. Quando o navio fundeava para carregar, os mergulhadores iam ao fundo para se poder içar as mangueiras para cima. O navio carregava o crude através de duas mangueiras. As falanges das mangueiras eram em aço. Os parafusos eram em bronze para não haver faísca. Desaparafusaram a primeira mangueira, correu muito bem, pegaram-na com um estropo de aço grosso e foi para o fundo. Desaparafusaram a segunda e a certa altura o estropo partiu-se. Por azar, a falange da mangueira bateu na falange do navio. Fez fagulha. Estava muito calor e o crude ainda é pior do que a gasolina, incendiou-se. Provocou chamas com mais de vinte e cinco metros de altura. Estávamos todos dentro do navio, uns choravam, outros mijavam-se, gritavam, andavam para trás e para diante e ninguém atacava o fogo. O navio da parte de dentro tinha uns tanques grandes onde se vazavam uns latões de um produto que fazia espuma e tinha agulhetas de fogo para ajudar a safar. O trabalho a bordo era como no serviço de baleeiras, cada tripulante tinha a sua tarefa, tanto fazia ser da câmara, como do convés. Eu e outro éramos os primeiros, à saída da porta, a pegar nas mangueiras, mas quem é que dizia que nós íamos protegidos com fatos de amianto e tudo, chorávamos. Vieram dois reboques de terra com mangueiras e agulhetas de espuma e começaram a apagar o fogo. Depois já deu para sairmos. Saí eu e o meu colega para a primeira mangueira. Saíram do outro lado, a bombordo, outros dois e fomos andando até chegar à proa do navio e apagou-se o fogo. Depois do navio sair e já no alto mar ainda havia bocados de crude junto às tampas dos invernais que se andavam a remover. Depois com as agulhetas lavámos o navio todo e esgotámos os resíduos para o mar.

Uma vez, na Roménia, em Constância, no Natal, quando íamos a entrar para descarregar combustível em Constância formou-se um ciclone no Mar Negro. O comandante, como não dava entrada no porto, mandou arrear um ferro, mas o vento era tanto, tanto, o ciclone era tão

forte, largámos os dois ferros, mas mesmo assim o navio era arrastado. Estávamos quase encostados à costa. O comandante meteu a máquina a trabalhar para aguentar o navio com os dois ferros até entrarmos. Entrámos no dia seguinte, quase à tardinha, quase à noite, aquilo era tudo gelo, estava 28 graus negativos. Nunca passei tanto frio na minha vida, mas safámo-nos. Quando vim para a Ericeira dediquei-me à pesca desportiva. Andei três ou quatro anos com o Santos Gaspar e os últimos três anos com o Fernando Esteves. Eu é que tomava conta do barco, o Fernando e o sogro não percebiam nada daquilo. Fui com eles a Lisboa comprar o barco. Andávamos sempre os três – ele, o sogro e eu.

Em 1979, quando me reformei da marinha mercante, já tinha sido fundado o clube naval pelo José Sarda, Nelson Salvador, Santos Gaspar e eu. Fomos os primeiros membros do clube. Depois veio o Henrique Penicheiro. Eu ainda andava embarcado quando se formou o clube naval. Ainda fiz uma viagem ou duas.

Nessa altura, havia dois ou três barcos de recreio, do Santos, do Sebastião Parreira. Não sei se havia mais algum. Já faziam pesca desportiva. Não se chamava pesca desportiva. Iam à pesca. O José Sarda teve essa ideia e formou-se o clube. A primeira sede foi numa sala cedida pela Santa Casa da Misericórdia, na parte de baixo. Alguns dos elementos do clube tiraram a carta de marinheiro. Eu fui um deles. Uns davam a noção disto, outros davam a noção daquilo.

Eu tinha a noção disso tudo porque quando saí da escola para ajudante de carpinteiro, foi quando abriu no forte a escola de pescadores para irem para o bacalhau. Eu andei lá dois anos. Ao fim desse tempo, o comandante Santa Rosa disse-me – Vais para Lisboa para o bacalhau. Quando cheguei a casa todo contente e disse ao meu pai, levei logo um ensaio de porrada do meu pai. O meu pai nem por sombras queria que eu fosse para o bacalhau. O meu avô tinha andado no bacalhau. Tinha passado fome. O meu pai dizia que quando não apanhavam peixe suficiente davam apenas uma pinga de aguardente. Comida – nada! Passava-se fome como o catano! O meu pai ficou com aquilo na cabeça. O meu pai era um pescador a sério, não sabia ler nem escrever. Era um pescador rude e não compreendia certas coisas.

Depois fiquei como professor a dar a agulha, a ensinar a dar nós, a fazer os sinais de bandeira, naquele tempo ainda se usavam as bandeiras.

Como já tinha uma noção de marinharia, quando se formou o clube, ensinei algumas coisas à rapaziada. Uns davam noções sobre motores, outros sobre navegação. Havia aqui um rapaz que era filho do Paulo, que tinha a mercearia na ribas, que foi comandante da marinha mercante, esse ensinava a atracação ao cais. O Basílio [Basílio Joaquim Casado] dava uma noção de motores, o que era um motor. Ali, tirámos muitas cartas de marinheiro amador. Houve um rapaz que também era comandante que me ensinou como se tiram os pontos numa carta de marinha. Ensinou-me a tirar a latitude e a longitude. Naquele tempo, começou a haver o GPS e eu marcava os pesqueiros na carta.

O Santos Gaspar conhecia os pesqueiros, fui aprendendo com ele. Não é para me gabar, sabia mais pesqueiros do que todos. Com o Santos Gaspar andei na pesca só aqui, na Ericeira.

Depois começámos a entrar em concursos nacionais. Fui a quatro campeonatos do mundo.

Com o Santos fazíamos por ano um campeonato na costa. Mais tarde, fizemos campeonatos nacionais em Vila do Conde, Póvoa de Varzim, S. Martinho do Porto e Olhão. Fui muitas vezes pescar à cana com o Santos para Sagres. Estávamos lá quatro, cinco dias. O Santos era muito bom pescador por terra, à cana. Pescávamos à volta de Sagres.

Nos campeonatos nacionais, se não estou em erro, fiquei uma vez em primeiro, duas vezes em segundo e uma vez em terceiro. Os cinco primeiros classificados no campeonato nacional eram apurados para o campeonato do mundo. Fui a quatro campeonatos do mundo, dois em França, um perto de Cádiz, em Espanha, e o último na Jugoslávia, ainda se chamava Jugoslávia. Fiz esses quatro campeonatos do mundo. Não ganhei o primeiro lugar nos campeonatos do mundo porque havia sempre batota. O campeonato decorria durante três dias. No primeiro dia, apanhámos seis ou sete quilos de safios. Fiquei classificado em 12º ou 13º lugar. No segundo dia, apanhei noventa e seis quilos e fiquei em primeiro lugar. No terceiro, eu ia num barco pequeno, com destino à mesma ilha, ao mesmo local de pesca. Fiquei

contente. Havia lá safios como o “catano”. Os franceses souberam pelo nome, que eu ia naquele barco. Falaram por rádio com o barco. Eu sem saber francês percebi tudo. Eles estavam em segundo lugar. Disseram ao piloto para mudar de rumo, porque ia ali o Arruda. Eu disse ao comissário de bordo, que falava bem espanhol e era o tradutor – Vamos para a frente, que eu sei aonde é que é o pesqueiro. Respondeu-me que não podíamos ir para esse sítio porque a sonda não estava a trabalhar bem. Eu disse-lhe – Não é preciso sonda porque eu sei para onde vamos. O tempo de pesca no concurso era cinco horas. Após estarmos a navegar meia hora, andámos para trás hora e meia. Quando começámos a pescar já tinham decorrido duas horas. Fomos pescar para o pé de quatro ou cinco barcos, que não tinham apanhado nada. Estivemos ali meia hora. O piloto arrancou ferro para o pé de outro. Havia muita faneca e uns “safiosinhos” pequenos. Apanhei uns dois quilos de fanecas grandes e dois “safiosinhos” pequenos, de dois ou três quilos. Na classificação final, fiquei em sétimo lugar.

Cachimbaram-me por causa disso. Era sempre assim.

Outra vez, fomos pescar a Espanha, perto de Cádiz. A organização dava a isca. Um “cartuchozinho” pequeno com minhocas e um quilo de sardinha. Enquanto tínhamos minhocas, eu e os outros, aquilo era só “zaca”, “zaca”, saca para dentro, saca para dentro. Quando a minhoca se acabou, comecei a pescar com sardinha. Lá vinha um peixe ou outro, esquece-me o nome do peixe. Iam dois espanhóis dentro do barco e eu começo a vê-los zumba, zumba, continuavam a apanhar peixe. Interroguei-me – A minha sardinha não presta e a deles é boa?

No segundo dia, passou-se a mesma coisa. No terceiro dia, voltou a acontecer a mesma coisa. Fui-me aproximando de um espanhol e vi-o tirar, de dentro da camisa à pescador, como esta que tenho, um maço de cigarros, cheio de minhocas. Depois de acabar a minhoca que os comissários davam, continuavam a pescar com a minhoca que traziam escondida nos maços de cigarros.

Quando apanhei o AVC – a trombose que me deu pela perna, pelo braço e um bocado pela cabeça – andava na pesca desportiva com o Fernando Esteves. Desisti da pesca desportiva. Ele também nunca mais foi ao mar. Nem ele, nem o sogro. Depois acabou por vender o barco.»

Hoje, António Arruda passa os dias em casa, já não sai à rua.

Entrevista feita em sua casa, na Ericeira, em 15.03.2013.

Francisco Esteves