



Destacamos desta obra, para o presente trabalho, os seguintes capítulos:

VII - ... E sobre o mangal lodoso se construiu o mais importante porto da África Oriental

VIII – É cidade desde a visita (1907) do herdeiro do trono de Portugal

XII – Até homens que foram à Lua vieram fazer Turismo à Beira

XIV – Onde a África, a Europa e a Ásia tinham marcado um encontro histórico

VII

...E sobre o mangal lodoso se construíu o mais importante porto da África Oriental

António Enes esteve no estuário do Púngoè em 1893, precisamente setenta anos antes da minha aproximação ao porto comercial da Beira, com o transporte de tropas 'Niassa' a navegar por um canal que uma poderosa draga desassoreava sempre que necessário e que tinha o nome do falecido Presidente Carmona.

A draga era de um serviço da Marinha que o '*almirante vermelho*', Rosa Coutinho, dirigia (1) e os inertes, impelidos para o mangal costeiro através de uma espécie de '*pipeline*', eram depois transportados em vagas de camiões de particulares para zonas pantanosas que ano após ano se continuavam a aterrar e onde a população se instalava em novos bairros, que em alguns casos (como na Chipangara) nasciam em regime de auto-construção (2).

Todo este esforço imenso dos beirenses se compreenderá melhor se aqui se deixar registo de quanto o então Comissário Regio ficou desolado ao ver a povoação que nascia sobre «*pântanos sem chão firme*», para servir de testa de ponte a caminhos de ferro que penetrassem o interior e servissem o vasto '*hinterland*' e também os países vizinhos. No relatório que Enes viria a escrever, pode ler-se o seguinte:

«Custou-me a crer que a Beira fosse aquilo, areia e mangal debruando um enorme lameiro líquido, em que o Púngoè e o Búzi vão dissolver as próprias margens, laceradas por correntes que fazem perder o pé aos hipopótamos.

«Lugar onde se pudesse viver naquele país, não se sabe se em formação se em decomposição, e cuja topografia é modificada pelas águas soberanas a cada maré, só havia e só há um estreito areal, lambido de um lado pelo Chiveve e do outro pelo Oceano, e por cima do qual podem saltar vagas de tempestade».

O espaço não lodoso era «*exíguo*» e estava «*ameaçado de ser submergido por uma mazerada de equinócio*», mas foi ali que portugueses, afro-portugueses e gente de outras paragens ergueram a '*Cidade do Futuro*' e, com arrojo e tenacidade, fizeram um porto de mar que setenta anos depois tinha uma dezena de cais de acostagem para navios de passageiros e carga (incluindo petroleiros e mineraleiros), um imenso '*yard*' onde circulavam comboios de manobras e estacionavam centenas de veículos ferroviários dos mais variados tipos e capacidades, e vastas áreas de armazéns - também frigoríficos.

Quando, em Dezembro de 1963, o '*Niassa*' navegou dentro da baía de Massanzane (estuário do Púngoè), acostou com toda a facilidade e olhei todos aqueles guindastres, grandes armazéns e numerosos vagões, fiquei simplesmente... impressionado. Mas só alguns anos depois me foi possível avaliar melhor a importância do porto de mar beirense, que era dos mais importantes de toda a África Oriental, desde o Cabo da Boa Esperança ao Mar Vermelho, movimentando em 1965 mais de 1.200 navios e quase 5 milhões de toneladas de cargas.

Naturalmente, e não apenas por curiosidade intelectual, interessou-me conhecer a sua história, de que importa falar aqui, de uma forma necessariamente resumida, também para que os jovens portugueses e afro-portugueses sintam orgulho da epopeia que ali se escreveu.

Em capítulo anterior recuámos à Conferência de Berlim e às exigências de ocupação efectiva dos territórios que Portugal e outras potências europeias reivindicavam em África. E também escrevemos sobre o envolvimento do vátua Gungunhana no processo de ocupação da foz do Púngoè e instalação, aqui, de um posto militar e sobre os primeiros estudos hidrográficos e topográficos feitos (em 1885) por Emídio Cáceres Fronteira e os seus companheiros da canhoneira '*Quanza*'. Pois, esses estudos, para a criação de um primeiro cais de acostagem, prosseguiram em 1887 (ano da ocupação), muito estimulados pelo governador-geral Augusto de Castilho, e foi então balizado um primeiro canal de acesso à Ponta Chiveve, naquela grande baía onde as areias se moviam *caprichosamente*, ao sabor das enxurradas dos principais rios (Púngoè e Búzi) e das altas e violentas marés.

Três anos mais tarde, e no seguimento de estudos hidrográficos mais aprofundados, um novo canal seria eleito e tomaria mesmo o nome do capitão-tenente (Gabriel Portela) que dirigiu os trabalhos.

Ainda em 1890, e agora sob a direcção do coronel de engenharia Joaquim José Machado (futuro governador do Território de Manica e Sofala), Leotte do Rego continuou com os estudos do porto, que Ivens Ferraz e outros prosseguiram.

Para além dos nomes já referidos, notabilizaram-se, entre os pioneiros, os engenheiros militares portugueses Manuel Rafael Gorjão, Manuel Costa Serrão, Henrique de Barahona e Costa, Teófilo José da Trindade, Carlos Roma Machado de Faria e Maia, Alfredo Augusto Lisboa de Lima e outros.

A uma companhia de engenharia militar (comandada pelo capitão J. Renato Baptista), entregaria o Alto Comissário António Enes, já nos anos 90, novos estudos do terreno para o caminho de ferro que, pelo Vale do Púngoè, se haveria de estender até às terras altas de Manica e, mais além, à Rodésia.

...E para que se tenha uma ideia de como eram baixos e alagadiços os terrenos que estavam para além da duna de areia onde começou a cidade da Beira, a primeira testa de ponte desse caminho de ferro começava cerca de setenta quilómetros para montante, no local (Fontesvila) onde hoje se ergue a Ponte do Púngoè.

Nos começos, as mercadorias era baldeadas, na baía, dos navios para lanchas rebocadas por vapores de baixo calado e assim eram transportadas, rio acima, até ao caminho de ferro (inicialmente de via reduzida, '*decauville*').

A coragem e determinação dos homens permitiu, no entanto, vencer o pântano imenso e trazer também o caminho de ferro até à Beira e ao porto que persistentemente se foi construindo na costa lamacenta.

Na luta contra a destruição provocada pelas marés violentas que já nos haviam arruinado, a Sul, a fortaleza de Sofala; e para que um primeiro cais pudesse ser levantado (no encontro do tributário Chiveve com o Púngoè, mas no resguardo daquele), foi o coronel engenheiro Joaquim José Machado quem mandou levantar «*uma estacaria de pequenos palos-palos entrelaçados*». Mas porque nem com esta estacaria nem com os «*blocos longitudinais*» a costa resistisse, o mesmo militar fez erguer uma primeira muralha de defesa - a «*muralha velha*» - que... desmoronou!

Não obstante, em 1895, sete anos após o estabelecimento do Posto Militar do Aruângua, já estava em construção um «*desembarcadouro para passageiros*» e um «*cais de madeira*» que obviavam os grandes problemas dos primeiros tempos.

Experimentou-se então o sistema de esporões, para reter a areia junto à base da muralha, mas foi já depois de 1898, com um projecto do capitão engenheiro Manuel Costa Serrão - e depois de mais estudos das correntes dos rios, das marés, dos ventos, do movimento das areias - que um esporão oblíquo, muito bem orientado, deu resistência à «*muralha nova*».

As estruturas que os pioneiros foram erguendo viriam a facilitar, a partir de 1899, o desembarque não apenas dos aventureiros das mais diversas origens que foram atraídos pelas notícias sobre o «*ouro de Manica*» - e cuja chegada fez do povoado uma cidade muito semelhante às que vemos nos filmes, sobre o '*Far West*' norte-americano -, mas também o desembarque de milhares de tropas inglesas, canadianas e australianas que passaram pela Beira a caminho da Rodésia, para combaterem a Sul (Transvaal e outros territórios), entre 1899 e 1902, na chamada Guerra Anglo-Boer.

Fala-se em 5.000 homens britânicos - e muitos deles com os seus cavalos -, que foram transportados no caminho de ferro que já funcionava entre a foz do Púngoè e Macequece e se estendia para além da fronteira.

A Primeira Grande Guerra, que também pôs «*a ferro e fogo*» a Colónia de Moçambique, provocou alguma paragem no combate ao pântano do Bangué. O esforço das tropas portuguesas foi então desviado para regiões mais a Norte - Cabo Delgado, Nampula e Zambézia -, onde enfrentaram as poderosas forças alemãs.

Era, no entanto, necessário construir na Beira um grande porto comercial de águas profundas, para que nele pudessem acostar grandes navios. Teria que ficar voltado francamente à baía, no estuário do rio Púngoè e não no resguardo do seu tributário Chiveve. Para o efeito, já não valiam «*palos-palos entrelaçados*», esporões, sapatas e contra-sapatas, mas... estacas de aço maciço, placas helicoidais cravadas a grandes profundidades, vigas metálicas em '*U*' nos topos das estacas para suportarem um pavimento também de aço, mas revestido de betão.

A primeira secção destas obras foi feita no prolongamento do primitivo cais da confluência do Chiveve com o Púngoè, numa linha acostável com mais de uma centena de metros, iniciando-se por volta de 1925 e já com plataforma para as linhas férreas por onde passaram a circular os vagões com mercadorias.

Uma carta de 1898 mostra que, no meio da baía, se formavam grandes areais na baixa-mar. E foi aqui certamente que, em pequenas lanchas, se carregou a enormíssima quantidade de dragados necessários para o aterro do porto comercial.

Nesse primeiro cais para grandes navios - com 159 metros de extensão e 8 metros de profundidade - desembarcaria em 1929 o Príncipe de Gales (e futuro Eduardo VIII de Inglaterra), para a sua visita à Rodésia.

Menos comodidades tivera, em 1907, o Príncipe da Beira, D. Luís Filipe (de que falei adiante). O desembarque do herdeiro do Trono de Portugal ainda se fez no primitivo cais de madeira, depois de Sua Alteza e acompanhantes terem passado, do navio '*África*' para uma lancha, numa espécie de gaiola movimentada pelo guindastre da embarcação maior.

Em 1926, foram lançados mais dois cais no prolongamento daquele primeiro, voltados ao Púngoè, com 300 metros de extensão. Em 1932, quando se deu a inauguração, já aqui funcionavam dez guindastes eléctricos, coisa absolutamente impensável quando os pioneiros começaram a aterrar o pântano.

Para o cais inaugurado em 1932, «conquistaram-se 211.000 metros quadrados de aterro, feito com produtos dragados do rio».

A depressão mundial dos anos 30 e a Segunda Grande Guerra também afectaram a nova cidade, mas passadas que foram as turbulências, cresceu o *import-export* que dava vida à Beira e ao seu porto comercial.

A construção deste foi feita com capitais estrangeiros, dada a extrema penúria das Finanças portuguesas nos finais da Monarquia e durante a Primeira República, situação de que só se saíria depois de os próceres da Ditadura Militar terem ido buscar a Coimbra o beirão Doutor António de Oliveira Salazar.

Derrotadas que foram as potências do Eixo, o «*magos das Finanças*» e chefe do Estado Novo - que em 1942 já havia estendido ao Território da majestática Companhia de Moçambique a autoridade do Estado português - decidiu resgatar também - por dois milhões de libras - o porto marítimo da Beira. E, a partir de então, o desenvolvimento da estrutura foi simplesmente impressionante.

A Companhia de Moçambique, importa repetir, tinha sido constituída em 1891 e passou a exercer direitos de soberania que lhe foram delegados pela Coroa, para administração e exploração do que se passou a chamar Território de Manica e Sofala.

Era uma forma de o Estado português, sem dinheiro nem meios humanos suficientes, resistir às tentativas dos ingleses da '*British South Africa Company*' de ocupação de uma enorme parcela do actual Moçambique (com uma superfície de 135.000 Km²) que ia do rio Zambeze ao rio Limpopo.

O governo de D. Carlos I pretendeu, dessa forma, responder às ambições de Cecil Rhodes e dos seus '*flibusteiros*' e, através da concessão que deu à Companhia de Moçambique (por 50 anos), impor-lhe o desenvolvimento de território que ficava sob sua administração.

Com o seu estatuto paraestatal, a '*majestática*' comprometeu-se a construir, directamente ou através de subcontratação, um porto na foz do Púngoè e a lançar um caminho de ferro entre esse porto e a Rodésia, investir no sector produtivo, manter a ordem, desenvolver infraestruturas educativas, sanitárias e outras. Na sua política fiscal e financeiras incluía-se a capacidade de emitir moeda - o que aconteceu.

Foi importante o desempenho da Companhia de Moçambique, até 1942. Menos consequente, no entanto, o trabalho das empresas subcontratadas para explorar o porto e os caminhos de ferro, que, depois de nacionalizados pelo Doutor Salazar, beneficiaram de um enorme incremento.

No que respeita ao porto da Beira, em 1950 este recebeu 628 embarcações. Dez anos depois, já passava das mil... Em 1965, foram ali movimentados 1.218 navios e 4.629.790 toneladas de carga diversa. Com a '*independência unilateral*' rodesiana, houve uma travagem no crescimento, compensada pelos colonos portugueses com mais desenvolvimento agro-pecuário e industrial nos distritos de Sofala e Manica.

O cais de longo curso do Púngoè (pois também havia o cais de cabotagem do Chiveve e, neste mesmo tributário, o cais de batelões e a doca seca) atingiu no início dos anos 70 uma extensão de 1680 metros e permitia que atracassem simultaneamente dez navios, servidos por cerca de 70 guindastes até 20 toneladas e quatro rebocadores ('Sofala', 'Macúti', 'Gorongosa' e 'Limpopo'), alguns dos quais apetrechados para o combate a incêndios nas embarcações de grande porte.

Para além dos 26 grandes armazéns (um deles frigorífico, inaugurado em 1969 pelo governador-geral Baltazar Rebelo de Sousa), havia agora enormes tanques metálicos para armazenamento e exportação de melaço (de açúcar) e sebo e os também grandes depósitos de combustível (com os respectivos sistemas de carga e descarga) da Shell, Sonap, Mobil Oil, Caltex e Moçambique Investimentos.

A partir deste cais dos combustíveis foi lançado - e inaugurado, em 1965 - o oleoduto que liga a Beira ao actual Zimbabwe (Rodésia), com uma extensão de 269 quilómetros em território moçambicano. Tinha uma capacidade de transporte de 2.500 toneladas diárias de óleo cru.

No chamado '*Cais do Crómio*', uma instalação de carregamento de minérios permitia movimentar 400 toneladas de carga por hora.

No ano da minha chegada à Beira, com desembarque num dos cais para navios de passageiros, naquele porto comercial trabalhavam 6 mil pessoas, estando metade delas (afro-portugueses) instalada «na modelar *Pousada dos Trabalhadores*», constituída por «*blocos habitacionais que dispõem de dormitórios, casas de banho, cozinhas e refeitórios, posto médico e enfermarias e um esplêndido campo de futebol*».

Este campo de futebol era o do Clube Ferroviário da Beira, que também tinha um magnífico pavilhão de desportos onde cheguei a ir jogar basquetebol pela equipa da FAP e mais tarde fiz teatro revisteiro pela Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra. Mas isso é assunto para outro capítulo...

NOTAS

1 - António Alva Rosa Coutinho, que depois do '25 de Abril' foi membro da Junta de Salvação Nacional e em Angola presidiu à Junta Governativa que estendeu o 'tapete vermelho' que permitiu ao MPLA tomar o poder, dirigiu, entre 1964 e 1972, o Serviço de Dragagens de Moçambique.

2 - Em 1972, estava em curso o trabalho de aterro, esgotos, água e electricidade na zona suburbana beirense da Chipangara-Norte, permitindo a instalação de 10.000 famílias em condições excelentes, relativamente àquelas em que antes viviam. Em finais do ano, e para além das 244 casas em autoconstrução, o Estado português tinha lançado os concursos para 544 blocos habitacionais e 143 moradias unifamiliares.

**É cidade desde a visita (1907)
do herdeiro do trono de Portugal**

Diz-se que a Beira se chama assim porque naquele mesmo ano de 1887 nasceu em Lisboa (21 de Março), filho do rei D. Carlos I e da rainha D. Amélia, um bebé a quem, logo na pia baptismal, fizeram a *maldade* de carregar com este nome: Luís Filipe Maria Carlos Amélia Fernando Vitor Manuel António Lourenço Miguel Rafael Gabriel Gonzaga Xavier Francisco e Assis Bento de Bragança Orleães Sabóia e Saxe Coburgo Gota.

Por força de um decreto de D. João V, datado de 1734, cabia ao Infante o título de Príncipe da Beira e foi precisamente Joaquim Paiva de Andrada, numa conferência que fez em Lisboa, meses depois da instalação do Posto Militar do Aruângua, que informou ter recebido uma carta de Moçambique onde lhe comunicavam que «*em honra do príncipe recém-nascido, recebeu o nome de Beira a povoação que a expedição (do tenente Luís Inácio) fora fundar na foz do rio Púngoè*».

Até que este documento aparecesse, ainda houve dúvidas sobre a origem do nome dado à nova povoação. Porque era originário das Beiras o grosso dos pioneiros? Porque o prazeiro Coelho Barata situava na «*beira do Aruângua*» as cartas que dali escreveu, logo após a instalação do posto militar?

Para além da informação de Paiva de Andrada, também o historiador capitão Mário Costa dá conta do telegrama enviado a Moçambique pelo ministro da Marinha e Ultramar da época, anunciando o nascimento de D. Luís Filipe e mandando que, por tal evento, se suspendessem «*os despachos de tribunais e repartições durante três dias*» e houvesse as «*salvas (de canhão) e os foguetes do costume*».

«*Logo, em honra do príncipe recém-nascido, a nascente povoação do Aruângua, na Foz do Púngoè, adoptou oficialmente o nome de Beira*» - escreveu Mário Costa.

À «*nascente povoação*», que começou com o posto militar e duas casas construídas pelo prazeiro de Cheringoma, João Eduardo Coelho Barata, seguiram-se as instalações da feitoria da primeira Companhia de Moçambique que houve, por iniciativa de Paiva de Andrada.

Já depois do '*Incidente de Macequece*', para a Beira é transferido da ilha de Coloane, em 1892, o governo de Sofala. E inicia-se então um bem mais franco desenvolvimento, graças à criação de uma segunda Companhia de Moçambique.

Outros capítulos serão dedicados à epopeia que se escreveu a partir da Beira até à saída dos portugueses do território. Mas deixem que, para os interessados, fique registo da elevação à categoria de cidade, em 1907, por decreto do monarca D. Carlos I, e da visita do príncipe D. Luís Filipe.

«*Tendo em consideração o natural desenvolvimento que tem adquirido a povoação da Beira, capital do Território de Manica e Sofala, sob a administração da Companhia de Moçambique e sede do seu Governo;*

«*Atendendo à excepcional importância da sua posição e manifesto valor do movimento do seu porto e do tráfego do caminho de ferro, que a põe em contacto directo com a*

Rodésia e que sensivelmente aumenta de ano para ano, fazendo dela um grande centro de navegação e de comércio largo e prometedor;

«Querendo dar um público testemunho de apreço pelo esforço de actividade que representa a completa transformação da povoação da Beira, em vinte anos realizada, ao mesmo tempo, comemorar a visita que lhe vai fazer Sua Alteza Real o Príncipe Dom Luís Filipe, meu muito prezado e amado filho;

«Hei por bem declarar que a povoação da Beira, capital do Território de Manica e Sofala, sob a administração da Companhia de Moçambique, seja elevada à categoria de Cidade da Beira.

«O Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar o tenha entendido e faça executar.

«Paço, 29 de Junho de 1907 - REI».

Um pergaminho com este decreto real foi entregue às autoridades locais pelo próprio Príncipe da Beira, logo após o seu desembarque, no cais do Chiveve, no dia 4 de Agosto desse ano de 1907.

Ainda nessa noite, o navio que transportava D. Luís Filipe rumou com ele ao Norte, para visitas a Quelimane e à Ilha de Moçambique. No regresso, também para uma viagem de caminho de ferro até Manica e Rodésia, o primogénito de D. Carlos I voltou a estar na Beira e durante as suas (três) permanências presidiu ao lançamento de algumas 'primeiras pedras' de edifícios imponentes que depois se construíram e ainda hoje existem, nomeadamente o Tribunal. Foi ainda o malogrado príncipe que inaugurou a primeira fase do edifício da magnífica Escola de Artes e Ofícios que frades franciscanos ergueram nos terrenos de uma futura igreja que veio a ser Catedral.

Por esta altura se terá dado o nome de D. Luís Filipe à grande ponte ferroviária que foi lançada sobre o rio Púngoè, algumas dezenas de quilómetros a montante da cidade, para que os comboios pudessem circular entre a Beira e a Rodésia.

Enquanto o Príncipe da Beira fazia a sua viagem de comboio até Manica e à antiga Machonalândia, onde na vizinha cidade de Umtáli plantou uma árvore que foi regada com carinho ao longo de décadas, a Comissão Urbana da nova cidade, uma espécie de Vereação municipal, reuniu sob a presidência do capitão de engenharia Luís de Gonzaga Vaz Vitória e redigiu o seguinte documento, que foi entregue ao Infante após o seu regresso das terras altas:

«A Comissão Urbana da cidade da Beira, identificando-se com o júbilo de toda a população pela visita de Sua Alteza Real, vem apresentar-vos as mais respeitadas homenagens, fazendo votos pela prosperidade de Vossa Alteza Real, de Sua Majestade El-Rei, de Sua Majestade a Rainha e de toda a Família Real.

«Senhor:

«Interpretando ainda o modo de sentir de todos os habitantes, roga a mesma Comissão Urbana a Vossa Alteza se digne aceitar os mais sinceros agradecimentos pelo foral que, comemorando a visita de tão ínclito Príncipe, foi concedido a esta povoação, que os muitos esforços gastos ao serviço da Companhia de Moçambique conseguiram desenvolver em breves anos e tornou merecedora de tão subida Graça.

«*Senhor:*

«O amor de todos os portugueses pelo seu Rei e pela sua Augusta Família bem retribuído fica pela visita de Vossa Alteza ao continente africano, visita de que todos conservarão inolvidável lembrança».

Como se sabe, da '*Augusta Família*' real foram assassinados a tiro, logo no ano seguinte, junto ao Terreiro do Paço, o monarca D. Carlos I e o próprio D. Luís Filipe, Príncipe da Beira.

Mais dois anos e seria implantada a República. E também da toponímia da cidade da Beira foram varridos todos os nomes da '*Augusta Família*'.

O que aconteceria depois de 1975 (independência), teve '*esforçados*' percursos entre os '*republicanos*' de 1910.

Até homens que foram à Lua

vieram fazer Turismo à Beira

Quando o autocarro azul da FAP nos levou do cais para a base aérea, a primeira impressão que tive da segunda cidade de Moçambique não foi a melhor. Contudo, o Maquinino e a Munhava não eram a cidade da Beira que os '*colonialistas*' fizeram em pouco mais de setenta anos, tão-só uma zona industrial (em desenvolvimento) junto ao caminho de ferro e ao porto de mar que já era dos mais importantes de toda a África - escoando produtos de cinco países - e uma muito *suburbana* imagem do que fora antigamente a vasta extensão pantanosa que os pioneiros aterraram e onde, debruçada na baía do Púnguè, ergueram a '*Cidade do Futuro*' bem bonita que descobriria nos dias seguintes, com a sua *baixa* comercial cosmopolita - à volta da Praça do Município dos cafés, das esplanadas e do lago artificial com repuxo de água - e os airosos bairros residenciais estendendo-se por quilómetros até à zona turística do Macúti, com belas praias de areias douradas a partir do mangal da Ponta Gêa.

A Beira era, já na primeira metade da década de 60, uma cidade de grande Turismo, com milhares e milhares de visitantes estrangeiros, e não apenas os rodesianos (e rodesianas, loiras e morenas) que ali vinham passar as suas férias, beneficiar do excelente acolhimento e aproveitar as praias de areias douradas, a boa cozinha portuguesa e moçambicana, grega, chinesa e de outras nacionalidades, os cafés e '*bares*' com as suas grandes esplanadas (também à beira-mar), os vários clubes nocturnos sempre com '*atracções internacionais*' e as unidades hoteleiras.

...E não se estranhe que um militar que chegou à Beira sem ter completado os 20 anos de idade fosse atraído, nesses primeiros tempos, pelas rodesianas (que vinham à praia sem trazer os namorados '*a tiracolo*'), pelos cinemas e pela vida nocturna...

O dia da semana era passado nos aviões, na base que tínhamos na Manga do Loforte, também na vizinhança do horto-viveiro municipal e não muito longe da cantina de dois brasileiros - os Irmãos Guarás - que tocavam violão e cantavam modas da sua terra enquanto a clientela cervejava.

Ao fim da tarde, o autocarro azul transportava a malta para a '*cidade de betão*', apeando-nos pertinho do comando policial e de um monumento que assinalava o local onde, em 1887, fora erguido o Posto Militar do Aruângua.

O primeiro poiso do meu grupo era um restaurante chinês que havia na '*rua dos monhés*', porque alguém se sentia atraído pela garota de olhos amendoados que era filha do patrão e nos presenteava não com um só prato de camarão, por cada '*bazuka*' (de litro) de cerveja, mas com tantos pratos de '*petisco à borla*' quantos os '*aviadores*' à volta da mesa, com a sua farda creme bem engomada e o '*brevet*' e outros amarelos a brilhar.

A noite era passada a ver um filme, no '*S. Jorge*' ou no '*Nacional*', seguindo-se uma passagem por um dos vários clubes nocturnos da baixa: o '*Molin Rouge*', o '*Primavera*', o '*Campino*'...

Quem perdia o autocarro de regresso à base, palmilhava todos aqueles quilómetros e fazia ainda *'visitas'* a bares da noite no Alto da Manga e na Manga do Loforte. No *'Tropical'*, dançava-se, depois de meter uma moeda para um disco. Nos *'Irmãos Guarás'* era música ao vivo e o cuidado de não perturbar o trabalho das morenas que recebiam à comissão as bebidas oferecidas *'pelos civis'*.

É verdade que, terminado o *alterne*, quase todas eram acompanhadas a casa por rapazes da BA10, mas nada de, antes disso, prejudicar o negócio aos manos brasileiros. Havia um acordo tácito nesse sentido.

Próximo deste bar tinha sido plantada uma mangueira junto à estrada que *'dava de comer a quem tinha fome'* nessas madrugadas.

As unidades hoteleiras da cidade saltavam-nos aos olhos sobretudo junto à praia do Macúti e, a propósito destas, lembro o nome de um empreendedor - Carlos Sousa Brito - que tinha Amália Rodrigues no seu longo rol de amizades e que um dia levou a *'diva do fado'* mais uma vez à Beira, para um espectáculo no pavilhão do SLB que ficou memorável...

Ao que parece, na plateia estava *«o Chico da Amália»*, que um dia deixara a cantadeira chorosa em Lisboa e agora trabalhava nas oficinas do Caminho de Ferro da Beira.

Carlos Brito, que veio a ter um filho deputado do PSD, possuía um hotel e um motel aquando da minha chegada, construindo depois mais uma unidade também junto à praia do Macúti - Hotel D. Carlos - e acabando por deixar concluído, em Junho de 1975, já na parte baixa da cidade, o edifício do Hotel Moçambique, com os seus 18 andares e projecto para uma diversidade de ofertas que dele faria dos melhores de toda a África.

Na minha pesquisa para este livro encontrei, na Imprensa moçambicana de então, um anúncio deste português arrojado e empreendedor através do qual se pode saber que no início dos anos 60 já ele investira ali num motel com *«200 quartos e apartamentos com casa de banho e cozinha eléctrica»*, num Acampamento de Turismo com *«200 'chalets' na praia, com rondáveis para 2 pessoas e 'chalets' familiares para 6 ou 8 pessoas»*, *«restaurantes e 'bars'»*, um Centro Comercial junto àquelas unidades hoteleiras com *«lojas com todos os géneros de artigos necessários aos turistas»* e, ainda, na *'Estoril Expresso'* - um *«serviço rápido e confortável em autocarros de luxo com ar condicionado, lavabos, bufete e hospedeiras»*, que podia ser solicitado para ligações *«Beira, Umtáli, Salisbury, Joanesburgo, Nairobi, etc.»*.

Provavelmente não estaria a exagerar quando dizia tratar-se da *«única organização do género em todo o território nacional»*.

A praia do Macúti, onde Carlos Brito tinha a sua organização, era a que mais turistas chamava à Beira, mas na zona costeira da cidade as praias sucediam-se ao longo de quilómetros, desde a Ponta Gêa até muito para além das unidades hoteleiras daquele empreendedor, graças às dezenas de esporões construídos em cimento armado para a sua defesa, retenção de areias e formação de dunas, que se impunha pelo simples facto de a cidade estar, como já disse, trinta centímetros abaixo do nível médio das marés.

Outro tipo de *'esporões'* foram os barcos encalhados com a mesma orientação. E lembro aquele, de enorme caverna metálica já corroído pelo tempo e pela água salgada, que estava junto ao Farol do Macúti e cuja *'cama'* arenosa que acumulara no interior permitia aos namorados trocar uns beijos ao abrigo de olhares indiscretos.

A distância que separava a Ponta Gêa do Macúti media-se em quilómetros, que se venciam facilmente graças à excelente avenida marginal asfaltada, com duas vias de rodagem em cada sentido e separador central que, para ajudar os automobilistas e evitar os acidentes (?), tinha 'paliteiros' (assim lhes chamavam os beirenses), que à noite ficavam iluminados. Embora alguns beirenses - os 'aceleras' - detestassem 'paliteiros', rotundas e coisas do género.

Aliás, a Beira era uma cidade com boas avenidas e outros arruamentos lançados com inteligência e visão de futuro, mesmo na zona histórica.

A arborização esteve entre as preocupações dos pioneiros. E havia jardins e placas ajardinadas por todo o lado - e sempre com tratamento esmerado.

Ainda sobre o Turismo que dava mais vida à Beira e à sua região, importa não esquecer a parte cinegética, que entronca também com a preocupação em preservar as espécies de animais bravios que havia em grande quantidade e variedade 'na selva' que se começava a encontrar a poucas dezenas de quilómetros da cidade.

A conservação da fauna selvagem estava entre as prioridades da governação, tanto mais que isso atraía muitas divisas. Era mesmo 'feroz' a fiscalização à matança ilegal. 'Vista grossa' faziam-na os fiscais apenas a elementos da população que davam um tiritito de caçadeira ou canhangulo em peças pequenas, para alimentação do clã familiar. Mas também havia grande rigor relativamente às armadilhas onde podiam cair animais de grande porte ou espécies que, noutras partes do mundo, se encontravam em vias de extinção.

Aliás, o próprio Samora Machel não deixou de reconhecer a protecção à fauna que foi feita pelos 'colonialistas', autorizando que, num dos primeiros livros publicados após a independência - 'Abecedário dos Mamíferos de Moçambique' -, em 1975, se escrevesse isto:

«Moçambique desde cedo reconheceu a vantagem de enveredar pela senda conservacionista e assim é que foram criados até ao momento, em seu território, nada menos que quatro Parques Nacionais (Gorongosa, Bazaruto, Zinave e Banhine) e quatro reservas de caça (Maputo, Marromeu, Gilé e Niassa), prevendo-se que novos santuários venham a ser proclamados brevemente, de forma a ficarem sob protecção determinados ecossistemas naturais bem característicos.

«Paralelamente com tais tipos de zonas de protecção - especialmente destinadas ao turismo contemplativo - outras foram estabelecidas, constituídas pelas chamadas 'coutadas de caça', com vista a possibilitar o chamado turismo cinegético, assegurando assim aos caçadores (especialmente aos não residentes) a prática de uma actividade na qual usualmente empenham somas importantes de dinheiro, traduzindo-se em preciosas divisas para Moçambique»

Efectivamente, o 'turismo contemplativo' e o 'turismo cinegético' (1) deixavam montanhas de divisas no Moçambique colonial e criavam milhares de empregos. Porque o sector estava muito bem organizado, com promoção em todo o mundo e internacionalmente reconhecido nas suas potencialidades, que eram imensas.

Dada a existência, na sua região, do Parque Nacional da Gorongosa, da Reserva de Búfalos de Marromeu e várias coutadas de caça servidas por pistas de aterragem, à Beira se viam chegar personalidades que fizeram história em viagens à Lua (os astronautas norte-americanos James Lovell, Stuart Roosa e Charles Duke, das missões

Apolo 13, 14 e 16) e estadistas como o ex-ministro francês (depois Presidente da República) Valéry Giscard d'Estaing. E cineastas de gabarito, como os que filmaram nos tandos de Marromeu muitas das cenas do filme 'África, Adeus'.

Esse corropio de endinheirados vindos da 'estranja' resultava não apenas da «senda conservacionista», mas também do estudo aturado que se fazia da fauna selvagem. Desde os animais de grande porte, como o elefante, o hipopótamo, a girafa e o búfalo, até aos pequenos hiraxes, manguços e gatos-bravos, existiam naquela país mais de 70 espécies estudadas pelos portugueses. Tal como os seus 'habitats' naturais, a sua alimentação, etc..

Um dia, em visita profissional ao Parque Nacional da Gorongosa, tive a oportunidade de entrevistar o cientista-chefe de uma equipa que seguia as manadas, recolhia e analisava excrementos para saber do que esta e aquela espécie se alimentava, para repovoar, aqui, destas e daquelas árvores, daqueles e outros arbustos mais além, para que os animais selvagens tivessem alimento suficiente dentro da reserva e não arrostassem os perigos de extermínio nas migrações para outras áreas.

A criação do Parque Nacional da Gorongosa partiu de João Pery de Linde (que deu o nome à capital do Chimoio), enquanto governador da Companhia de Moçambique, e remonta a Outubro de 1920.

Foi, então, reservada uma extensa área no território de Manica e Sofala, para - imagine-se!, no início dos anos 20... - «protecção, propagação e conservação da vida selvagem e da vegetação espontânea e ainda para conservação dos objectos de interesse estético, geológico, pré-histórico, arqueológico ou de outro interesse científico, em benefício e para recreação do público, e na qual é proibido caçar, abater ou capturar animais, destruir ou colher plantas»...

Criado o parque, nada foi deixado ao acaso, os responsáveis não se ficaram pela delimitação do espaço e pela protecção do que nele existia. Ao longo dos tempos, desde Pery de Linde até 1974, sucederam-se os estudos científicos e as medidas políticas que levaram a vários alargamentos da primitiva reserva, até se conseguir um parque nacional com perfeita estabilidade. Por exemplo, interligando-se vários ecossistemas, conseguiu-se que todas as nascentes hidrográficas da região ficassem nele inscritas - e protegidas!

Depois da independência, seguiu-se o sangrento conflito armado que opôs a Frelimo e a Renamo, tendo esta ocupado a Gorongosa com as suas tropas e dizimando o bravo que me deslumbrou em várias visitas e que, segundo o último inventário de que me socorri, era, para as grandes espécies, constituído por 14.000 búfalos, 3.000 hipopótamos e outras tantas zebras, 2.000 elefantes, 800 gondongas, 500 elandes e 400 a 500 leões.

Quando se visitava o Parque Nacional da Gorongosa (que em 2006 parece estar em fase de repovoamento, com apoio internacional), viam-se centenas e centenas de bois-cavalos, girafas, zebras e outros animais 'à mistura'. De quando em vez, um felino arrastava-se pelo meio do capim, disparava a correr, formava o salto e zás!, a família que se viesse banquetear.

Alimento não faltava aos leões e, por isso, os podíamos fotografar a meia dúzia de metros num velho acampamento abandonado que os bichos tinham ocupado.

Junto ao rio Urema, também não havia perigo. E os hipopótamos eram tantos que quase nos apetecia passar para a outra margem, saltando do dorso de um para o dorso de outro e mais outro...

Com os elefantes, era o 'susto'. Um guia amigo que eu lá tinha conhecia-lhes os hábitos (mais os jogos, para entusiasmar turistas) e fazia assim: - para aí a uns 200 metros da manada, parava o jipe e provocava os bichos. Então, o chefe da manada fazia afastar a dita, vinha até à picada e, a meia dúzia de metros da viatura, detinha-se, batia com as patas para levantar poeira, agitava violentamente a tromba e mandava fortíssimo urro. O meu amigo fazia marcha atrás e o elefante lá ia juntar-se aos outros. Estavam certamente 'combinados'!

Para quem passasse a noite da Gorongosa, esta e outras 'brincadeiras' eram tema de conversa no Acampamento do Chitengo, sóbrio, discreto, mas com todos os requintes para tornar agradável uma permanência de alguns dias: - dormida num 'bungalow' com água quente e fria e luz eléctrica, bom restaurante e melhor bar e até uma piscina, para dar uns mergulhos.

Milhares de pessoas faziam anualmente turismo contemplativo neste santuário do bravo, que tinha uma área de quatro mil quilómetros quadrados, 1.500 dos quais (com 300 quilómetros de picadas) abertos ao público. O restante apenas estava franqueado aos elementos dos Serviços de Veterinária que faziam guarda e conservação, a investigadores e outros estudiosos - e a artistas como Maurice e Monique Fiévet, que por lá andaram a pintar, fotografar, filmar e a captar os sons da bicharada, nas savanas e florestas.

Fotógrafos internacionais, com nome firmado em grandes publicações, passaram por lá e mostraram ao mundo aquele que era dos mais importantes parques protegidos de animais selvagens de toda a África.

... E não só publicações científicas, pois lembro-me de uma edição da 'Manchete' brasileira que me chegou às mãos, com várias páginas de fotos da Gorongosa e uma sequência muito ternurenta de um casal de leões, desde o assédio até ao momento culminante que permitiu, meses depois, acrescentar mais uns quantos leõezinhos ao inventário dos felinos do parque.

1 - Para o que podemos chamar 'turismo interno', fazendo as delícias da garotada da Beira (e dos seus progenitores e professores), havia na cidade um 'Zoo', fruto do carinho e dedicação de António Trindade, da sua esposa mestiça Dona Elisa e dos seus muitos filhos e netos, um deles oficial do nosso Exército. A propriedade desta família ficava entre o aquartelamento de Matacuane e a grande lângua do Maculungo. E ali se podiam visitar um casal de leões e os seus filhotes, cudos e outros antílopes, gaselas, porcos do mato e macacos, um papa-formigas, gatos almiscarados, dois jacarés (na sua piscina coberta de rede, claro...), peixes tropicais, papagaios, ibis sagrados, galinhas do mato, patos e gansos selvagens, uma catatua branca, outra passarada bonita mas também aves de rapina. O casal esperava apoio para jaulas em alvenaria, mas não era melhor ficar tudo como estava, naquele ambiente bem cuidado, com arbustos tratados e muitas e variadas flores ?

Onde a África, a Europa e a Ásia

tinham marcado um encontro histórico

Na Beira moçambicana do tempo da soberania lusa viviam gentes das mais diversas origens. Para além de portugueses e moçambicanos, podíamos cruzar-nos, em qualquer espaço citadino, com residentes de mais de uma dezena de nacionalidades europeias e asiáticas.

A esmagadora maioria das centenas de empresas beirenses pertencia a cidadãos portugueses, mas, ao percorrer-se a cidade, saltavam à vista tabuletas nas fachadas dos prédios onde se lia: '*Casa Damodar Anandji*', '*G. B. Buccellato*', '*M. Haider*', '*Kein Lan (Herdeiros)*', '*Yee Shee You, Lda.*', '*Naraindas Gopaldas*', '*Dimitri M. Comitis*', '*Adolphe Kung*', '*S. Kavalieratos (Herdeiros)*', '*Cory Mann George*', '*Chan Ta Hung*', '*B. K. Hansraj & Ca.*', etc., etc..

A comunidade chinesa da cidade era assaz numerosa e julgo que nela havia descendentes de pescadores e cultivadores de arroz que há muito tinham viajado, nas nossas naus, desde Macau e terras próximas da província de Guandong, para virem trabalhar com o Capitão de Sofala. Tinha muita gente jovem, falando fluentemente o Português e também o Cantonês e o Mandarim, pois, no seu clube (no início dos anos 30 já com dois andares, em prédio típico-colonial), havia uma escola onde se ensinavam as línguas da terra dos avoengos.

Os jovens chineses da Beira eram excelentes desportistas, sendo exímios no basquetebol. Tinham, inclusivamente, uma equipa feminina nesta modalidade que se destacava no todo nacional (Metrópole e Colónias).

Tal como os chineses, também os indianos e paquistaneses desempenhavam as mais variadas profissões, embora em maioria estivessem voltados para o negócios dos panos coloridos e bugigangas que, tal como em séculos passados, chegavam do outro lado do mar, onde, no início dos anos 60, o governo de Nehru, à mão armada, nos tinha abocanhado Goa e outros pequenos territórios do Estado Português da Índia.

Consta que, por essa altura - e tal como haviam feito os dirigentes da Primeira República, com os alemães e austríacos que viviam em Moçambique; e o governo norte-americano, com os japoneses residentes nos '*States*' aquando do ataque nipónico a Pearl Harbor -, o Doutor Salazar, a seguir à invasão de Goa, pensou em '*internar*' (e depois expulsar) os indianos não goeses que estavam no território, mas este problema foi rapidamente ultrapassado e, felizmente, sem deixar sequelas (como se comprova no '*Martim Moniz*' e outras zonas de Lisboa).

Indianos e paquistaneses da Beira tinham também as suas escolas, usavam as suas vestes tradicionais, cultivavam os seus usos e costumes e tinham inteira liberdade de praticar as suas religiões. Os primeiros podiam inclusivamente fazer os seus tradicionais ritos funerários...

Os goeses da Beira - alguns dos mais velhos ainda nascidos da banda de lá do Índico -, também possuíam as suas estruturas culturais e desportivas próprias (o CRIP tinha nascido há décadas e ainda havia pioneiros da fundação do Gabinete de Leitura), mas em quase nada se diferenciavam dos portugueses de Portugal, nomeadamente dos portugueses que tinham um imenso orgulho na História comum de mais de quatro séculos.

Entre as comunidades estrangeiras, destaque para os ingleses, que não prescindiam do seu '*club*' muito '*british*', onde, nas festas nacionais, lhes era permitido içar o pavilhão da '*Union Jack*'; e para a numerosa colónia grega, com jovens e menos jovens perfeitamente integrados (e falando igualmente o melhor Português), mas também podendo praticar, em igreja própria, o seu culto cristão ortodoxo e fazer as suas festas helénicas.

Estas e outras nacionalidades conviviam naquela cidade desde a sua fundação, num tempo em que não havia portugueses bastantes para fazer a colonização de territórios africanos e asiáticos onde Portugal continental cabia vinte e tal vezes. É interessante consultar boletins da Companhia de Moçambique, para se saber que, por exemplo, em 1900, foram recenseados na Beira 649 portugueses, 297 asiáticos (luso-indianos, luso-chineses e indianos), 242 ingleses, 241 gregos, 68 italianos, 61 franceses, 46 alemães, 30 turcos, 20 austríacos, 17 norte-americanos, 13 russos, 13 egípcios, 11 suíços, 10 holandeses, 8 romaios, 7 espanhóis, 5 brasileiros, 4 belgas, 4 suecos, 2 noruegueses e 1 mexicano. A relação dá-nos ainda conta de «1623 indígenas e 26 mestiços».

Em 1964 já não havia representantes das vinte e tal nacionalidades dos anos da construção do caminho de ferro, mas juntamente com a esmagadora maioria de luso-africanos, portugueses, luso-indianos, luso-chineses e outros originários da Ásia, na Beira ainda residiam alguns cidadãos ingleses, gregos, italianos, alemães e holandeses.

O que muito impressionava, quem chegava da Metrópole, era - para além da integração multiétnica e multicultural de todas estas gentes africanas, europeias e asiáticas -, a tolerância que se praticava com a mais absoluta naturalidade, todos se respeitando e convivendo quase fraternalmente nas empresas e nas estruturas sociais criadas por esta e aquela comunidade.

Quando, neste início do século XXI, se fala da arrogância dos colonos '*brancos*' face aos africanos '*negros*', naqueles tempos, vale perguntar: - e agora, que tipo de comportamentos encontramos, seja em África, seja na Europa?

...E será preciso lembrar que há menos de meio século, nos '*States*' do tão democrata John Kennedy, a população negra ainda sofria os piores vexames e lutava pelos mais elementares direitos, como seja o de se sentar, num transporte público, a par dos brancos?

Então, na Beira, viajarem negros, brancos e mestiços no mesmo transporte público era tão natural como o moçambicano Mário Wilson usar, no Estádio Municipal de Coimbra, o mesmo balneário que o '*rato atómico*' doutor Bentes.

Agremiações retintamente portuguesas eram, ali, as nossas *casas regionais*.

A Casa Regional do Porto, fundada em Setembro de 1954, era a mais antiga agremiação do género da cidade, mas também havia o Solar dos Beirões de Manica e Sofala (desde

1956), a Associação Regionalista Monte Alentejano (1959), o Lar do Minhoto de Manica e Sofala (1961) e a Casa da Comarca de Arganil (clube nascido em 1962, de gente do alto distrito de Coimbra).

Para além das centenas de famílias de portuenses, alentejanos, beirões e minhotos que se reuniam nestas colectividades, elas atraíam também aqueles que, naturais de Moçambique e outras antigas colónias, portugueses de outras regiões metropolitanas ou das «*ilhas adjacentes*», eram convidados para as suas festas. E nem sequer faltavam estrangeiros há muito residentes ou os filhos destes já ali nascidos, pois, como atrás se referiu, era quase fraternal o convívio multiétnico da grande *tribo* beirense. Nomeadamente quando se tratava de eventos para a miudagem, que eram os mais frequentes.

Entre as casas regionais - boa parte delas com assistência médica para os seus associados -, a que dava mais '*nas vistas*' era a minhota, cujo rancho folclórico - as moçoilas com os magníficos trajes vianenses! - saía da sede para actuar em desfiles (com gaiteiros e *cabeçudos*), em espaços de outras agremiações e até nos paquetes nacionais e estrangeiros que acostavam no magnífico porto da foz do rio Púngoè.

Embora o '*Lar Minhoto*' só tivesse nascido oficialmente em 1961, sabe-se que a gente de Entre-Douro-e-Minho que trabalhava na Beira já tinha o seu rancho folclórico há muitos anos.

Em Julho de 1939, o Presidente Óscar Fragoso Carmona chegou à Beira no navio '*Colonial*', acompanhado do ministro das Colónias, Joaquim José Machado, para uma visita de dois dias. Foi-lhe preparada uma apoteótica recepção e um vistoso programa, durante o qual - e segundo o enviado de '*O Comércio do Porto*', Eduardo dos Santos -, também houve, na «*grande e linda Praça João Coutinho, luzido arraial minhoto, viva e pitoresca evocação dum dos mais lindos rincões do Portugal nortenho. No programa dos festejos, este grandioso festival nocturno marcou brilhantemente. A iluminação de balões e tigelinhas à moda do Minho dava, ao local, encantador aspecto feérico. O fogo do ar e aquático, deveras maravilhoso, pertencente a Libório Rodrigues, de Lanhelas (Viana do Castelo), foi seguido com vivo interesse pela multidão*».

Como certamente compreenderão, as '*casas*' que primeiramente atraíram o autor foram a dos Beirões e a da Comarca de Arganil, para o convívio com gente desta vila e seu termo, de Góis, de Tábua, de Oliveira do Hospital...

Alguns anos depois, o '*clube*' de eleição era a Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra, que nasceu num terreno cedido pela Câmara Municipal, numa bela avenida recentemente aberta e que ligava a zona marítima das Palmeiras a Matacuane (e ao Liceu Pêro de Anaia, que era apenas um dos estabelecimentos de Ensino Secundário da cidade).

O edifício-sede foi-se erguendo com as receitas da '*bomba de gasolina*' que começou por ser instalada aquando do arranque das obras e com as receitas, em dinheiro e *em espécie*, de várias iniciativas.

A AAEC da Beira tinha um excelente grupo de teatro - '*teatro sério e revisteiro*' - que enchia as centenas de lugares do '*S. Jorge*' em noites seguidas de espectáculos.

O mesmo sucesso se conseguia nos espectáculos que se davam contra a oferta de materiais para a sede social: - no clube dos trabalhadores da fábrica que António Champalimaud tinha em Nova Maceira (Dondo), que fazia chegar camiões carregados com sacos de cimento; e no pavilhão gimno-desportivo do Ferroviário, para os empregados do CFB, que fornecia as armações de ferro e em cujas oficinas nos preparavam as caixilharias para portas e janelas.

Dinheiro vivo, para pagar a pedreiros, carpinteiros e outros artífices, era angariado nos almoços de sábado, na sede já em construção.

A '*mesa*' eram as próprias bancas dos operários, cobertas com os lençóis que se traziam de casa. E havia sempre cozinheiras disponíveis para uma boa feijoada e o governador do distrito, coronel Sousa Teles (que em tempos comandara a GNR coimbrã), para dar uma '*preciosa ajuda*'...

Durante o repasto, o comandante da Guarda Fiscal (que também passara por Coimbra) ia entretendo os convidados com grandes doses de '*graxa*'. Por exemplo, «*o senhor Valy Mamad nunca passou pela Lusa-Atenas, mas o seu espírito é coimbrão*», tréu-téu-téu-pardais-ao-saco... E *vai capa negra* para cima dos ombros do *mui abonado* comerciante beirense. Ou para cima do judeu Samuel Cohen, '*ilustre industrial de madeiras*'...

No final do almoço, começava o peditório e o coronel Sousa Teles, *sábado sim sábado sim*, dizia não trazer dinheiro com ele. Mas, poderia assinar (e perguntava isto com voz bem audível pelos restantes comensais) um vale de 500 escudos?

Ó senhor governador, por quem é...

Como os leitores estarão a adivinhar, todos os outros '*ilustres convidados*' com boas contas bancárias nunca se permitiriam *dar* menos que o governador!

...E assim se construiu, junto à foz do rio Púnguè, a magnífica sede da Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra.