

# Charter

A actividade de um *skipper* tem vários ramos, como as árvores. Mas antes, começo por pedir desculpa aos meus leitores: a língua do *yachting* é o inglês e há termos que não têm, simplesmente, tradução. «Actividades marítimo-turísticas» em vez de *charter* explica límpida, cristalina, definitivamente o que quero dizer. Por isso haverá muito inglês neste texto.

Continuemos. Um *skipper* pode ser *charter skipper*, *delivery skipper* (*skipper* de transportes), *owner's skipper* (*skipper* de proprietário), *racing* (ou *regatta*) *skipper*. A maioria das vezes somos tudo isto menos *racing skipper*, que tende a ser uma categoria pouco miscível com as outras. A minha maior experiência é no transporte e no *charter*. A menor, nas regatas, apesar de ter sido por aí que entrei na vela «cabinada» (em português chamamos «cabinadas» às embarcações maiores, que não têm de voltar ao porto à noite. Em francês chamam-se *quillard* e em inglês *keelboat*, porque têm uma quilha – às vezes duas – e não um patilhão).

(Pequeno parênteses: uma das razões pelas quais a vela tem tanta dificuldade em «penetrar» nos *media* grande público é que não há tal coisa como «vela». Enquanto que no futebol há o futebol de onze e o de salão (corrijam-me se estiver errado) a vela está dividida em centenas de classes. O meu irmão, por exemplo, que é campeão nacional de SB20 e já o foi de Laser não é um campeão de vela (é, mas isso é outra história) ao contrário daqueles clubes que rotativamente são campeões nacionais de futebol.) É campeão da classe (e com classe, mas também isso é outra história).

A minha intenção hoje é falar-vos do *charter*. Explicar em que se divide e em que consiste, quais são os seus pontos fortes e fracos (ou bons e maus). A ver se consigo.

Basicamente – isto é, na base, no princípio – o *charter*

consiste no aluguer de uma embarcação (à vela ou a motor) por um curto período de tempo – horas, dias, semanas. (Se o período for longo deixa de ser charter e passa a afretamento, coisa diferente). O nosso primeiro V tem dois ramos: *day charter* e *overnight charter*. Uma embarcação que faz *day charter* sai algumas horas com passageiros, dá um passeio, faz um almoço, vê o pôr-do-sol, às vezes organiza umas festas (se só fizer isso chama-se um *party boat*) e volta para o porto. O *overnight charter* é diferente: os passageiros passam a noite a bordo. Tradicional e maioritariamente os *charters* começam ao sábado e acabam ao sábado, dando origem àquilo que se chama um *back to back*: o *skipper* tem três ou quatro horas para desembarcar, tratar da lavagem de roupa, ir a um restaurante, enquanto a equipa de terra arruma, limpa e repara o bote. (Já vi equipas de terra fazer milagres – sobretudo a malta da mecânica. Nas limpezas é mais fácil. Na Martinica vi o motor de um cata ser mudado em meia dúzia de horas, por exemplo. Se isto não é um milagre equivalente à transformação de água em vinho não sei o que é um milagre. Também já as vi fazer coisas abomináveis – uma vez em St. Martin o técnico que acabara de «reparar» um sistema de leme e entregado o barco cliente disse-me «Luís, não vou conseguir dormir até aquele barco voltar. Eu não navegaria naquilo». Mas St. Martin tem o problema das pontes, um atraso de meia hora transforma-se num atraso de meio dia e... Pronto, não interessa. Fiquemo-nos pelos milagres: uma bóia insuflável enorme por baixo da plataforma do cata, um dos cascos no ar, uma equipa de três pessoas a trabalhar num sítio onde só cabe metade de uma, um motor novo no cais, os clientes a Ti'punch e *hey, presto*, senhores, estão prontos a largar. Há coisas lindas de se ver e esta faz parte indelével da minha colecção delas.)

O *back to back* é das coisas mais esgotantes que fiz até hoje. O meu record é de quatro (talvez cinco) semanas, ao fim das quais sabia vagamente o meu nome, mas normalmente o ritmo é três de trabalho e uma de folga. Bastante aceitável, sobretudo quando se tem o apartamento que eu tinha na Martinica ou em

Antigua.

Quanto à tripulação, o *charter* pode ser *bareboat* (sem tripulação), *crewed* (tripulação completa. Ou seja, nas embarcações nas quais trabalho, *skipper* e *stewardess*, vulgo *stew*) ou *skipped* (só o *skipper*). No *crewed charter* a divisão do trabalho é simples: a *stew* trata do interior e o *skipper* do exterior, se bem não seja proibido ajudarem-se mutuamente. Há que coordenar horas de saída e chegada para minimizar tanto quanto possível o tempo que a *stew* passa a cozinhar no mar – os passageiros não querem «comida de marinheiro» – para dar tempo à senhora (invariavelmente) de ir a terra fazer compras, etc. Devo dizer que se um *skipper* ganha mais do que uma *stew* esta trabalha muito mais. É por isso que sou adepto da prática de dividir as gorjetas metade metade. Essa percentagem não é universal, alguns *skippers* ficando com uma fatia maior. Outra maneira de contornar o problema é dizer aos clientes para darem a gorjeta separadamente, mas poucos o fazem. No *skipped charter* o trabalho no interior é feito pelos clientes. Ou seja, não é feito. O barco é normalmente entregue numa sujidade para mim repelente, mas que para os clientes corresponde a) à ideia de que estão em férias e b) ao facto de que o preço do aluguer inclui sempre a «limpeza» (reminiscência dos tempos em que esta era opcional e depois de os clientes saírem com o barco «limpo» ser necessário enviar uma equipa para refazer o trabalho. Hoje deixou de ser uma opção e nos últimos dias os clientes navegam em barcos num estado que não aceitariam em sua casa – porque não o é, mas isso fica para depois. Às vezes a tripulação inclui um marinheiro, para além da *stew*, mas no tipo de embarcações que me acolhe isso é raro (se bem eu lamente, porque um *deckhand* ou *deckie* me tira setenta e cinco por cento do trabalho).

O *charter* pode ser ainda ao camarote – os passageiros alugam um camarote, o percurso está fixado previamente – ou *full vessel*: a embarcação é alugada apenas por um grupo (habitualmente uma ou duas famílias, um grupo de amigos) e

estes decidem o trajecto que querem fazer.

Sou *skipper* de armador há três anos, mas é do *charter* que quero falar. A esmagadora maior parte dos trabalhos que faço são em regime de *skippered charter*. O meu trabalho consiste em pilotar a embarcação, sugerir restaurantes e cafés e bares e vistas aos clientes, levá-los e ir buscá-los a terra no bote quando estamos fundeados – aqui nas Baleares e nas Caraíbas praticamente todos os dias – sugerir escalas em função do tempo. Isto parece pouco cansativo, mas não é. Cada uma destas coisas – com a óbvia excepção da recomendação de restaurantes – exige uma concentração enorme, é preciso estar sempre de olho atento para não haver acidentes, é preciso impor-se, impor e fazer respeitar regras de segurança às quais as pessoas estão pouco atentas (o que é compreensível, estão de férias). Quando comecei a minha primeira empresa de *charter* (empresa sendo um exagero indescritível) nos Açores, na ilha de S. Miguel, pus um anúncio a pedir uma *stew* que dizia «se não gosta de servir, não trabalhe numa empresa de serviços. Se gosta, trabalhe em *charter* – nenhuma outra actividade lhe pedirá tanto.»

## II

Como é que isto se traduz na prática? Vamos imaginar um dia de *charter* nas Baleares. Sou contratado por uma agência e não pela empresa de *charter*. Ou seja: não conheço as barcas e a empresa não me conhece (isto porque ainda não fiz semanas suficientes. E não será este ano que me vão conhecer, porque só tenho três semanas confirmadas. As outras serão com um armador peruano, com saída de Barcelona).

A agência informa-me da hora a que devo estar a bordo. Por princípio, chego quinze minutos mais cedo, apresento-me à empresa armadora e em seguida ao cliente – normal mas não necessariamente já está a bordo. A primeira coisa a fazer é receber a massa da semana, em dinheiro líquido (isto é, *cash*. Notas. Papel). Gosto de ser pago adiantadamente e em dinheiro.

(Se não gostasse teria pouca escolha, esta é a norma.) Segue-se o *briefing* da empresa sobre o barco, que dura cerca de meia hora e nunca cobre tudo o que se precisa de saber. Em seguida, pequena apresentação aos clientes: quem sou, como sou e – sobretudo – o que devem ou não devem fazer durante a semana, como se usam as casas de banho, a água (*peine perdue*, continuam a usar água como se vivessem ao lado de uma barragem), a electricidade (*ditto*). Não falo da limpeza, porque a casa é deles (e porque não se integra no discurso que já tenho mais ou menos preparado). Depois, vem a parte de os ouvir: de que gostam, do que não gostam, o que esperam das férias? Em função desta informação e da meteorologia decide-se um itinerário, que nesta ilha é relativamente fácil: ou se vai para Oeste, para os lados da Tramuntana, ou se vai para Leste. Vamos sempre para sotavento, para o lado oposto àquele de que sopra o vento porque as *calas* são abertas e os senhores não costumam gostar de dormir num barco que se mexe como um bailarino de *hip hop* (no que têm inteira razão, de passagem se diga).

Isto feito, largamos. O problema aqui é que é muito difícil explicar aos clientes que a melhor ajuda que me podem dar é ficar quietos, com excepção do que vai à proa largar os *muertos*. Da popa trato eu. Às vezes, contudo, querem ajudar e temos de encontrar uma forma de os deixar ajudar-nos que não provoque muitas avarias. O mesmo se passa quando estamos fora do porto, caso haja vento: é preciso içar pano, toda a gente quer ajudar, a coisa demora o dobro do tempo que levaria se eu o fizesse sozinho. Mas bolas, as férias são deles, o dinheiro idem, não estamos em regata. «Quem quer ajuda, quem não quer não ajuda» (aspas porque é uma frase que faz parte do meu *briefing* aos clientes. Como vamos para sotavento, a primeira perna do percurso é sempre feita à popa ou a um largo. A excitação da largada desapareceu, as pessoas arrumam-se a bordo e eu tento perceber quem é quem no grupo (entre seis e oito pessoas, habitualmente). Isto é importante e nem sempre tão fácil como parece. Três horas depois chegamos ao primeiro

fundeadoiro (excepto se formos para Leste e os clientes quiserem parar em *cala* Pi, coisa que tento desencorajar para a deixar de reserva para o fim. É bom deixar para a última noite uma paragem perto de Palma (ou do porto final), porque chegar atrasado ao *check out* é razão de pena de morte ou maldição *ad aeternum* por parte do chefe de base. Para fundear preciso de alguém à proa e aí não há escolha: fundear sozinho é uma seca e uma correria. Uma vez o gancho no fundo, bem unhado, põe-se o *dinghy* na água, o motor no *dinghy* e começam-se as viagens para terra. A maioria das empresas de *charter* tem botes demasiado pequenos para a lotação das embarcações, porque não gostam de passar a vida a comprá-los: mesmo com *skippers* profissionais (se bem mais raramente) os botes perdem-se com uma facilidade desconcertante e preferem tê-los pequenos e baratos a grandes e caros. Ou seja: há que fazer várias viagens. Se os clientes optaram por nadar antes de ir para terra – acontece muitas vezes – há que a) explicar-lhes que não se devem afastar do barco, b) largar uma bóia pela popa para que eles tenham um cabo a que se agarrar se precisarem (mesmo uma corrente fraca diminui bastante a velocidade de um nadador médio) e c) vigiar constantemente o movimento dos *dinghies* nos arredores, porque há imensa gente que não olha para a frente quando tem o pau de um motor nas mãos.

Se o barco ficou bem fundeado, o tempo o permite e os arredores não são perigosos (na *cala* Pi isto é impensável, por exemplo) também vou jantar à terra. Depois, trata-se de esperar que me telefonem para iniciar os transportes de regresso a bordo. Com o grupo que ontem deixei, por exemplo, eram precisas três viagens. Às vezes são mais, raramente menos.

As acomodações da tripulação não são exactamente luxuosas. Quando temos sorte conseguimos um beliche no interior, quando não temos sorte calha-nos um «camarote» de tripulação cujo volume é aproximadamente o dobro do meu. Nos dias bons, o triplo. Fica sempre no bico da proa e alguns catas, por

exemplo, têm o beliche num dos cascos e a casa de banho no outro, o que nos transforma em duplos ginastas cada vez que precisamos de os utilizar (admitidamente poucas por dia, já que à noite todos os gatos são pardos).

Quando durmo no interior fico perto do poço e deixo o alarme de fundeadouro em distâncias pequenas. É a única coisa que me acorda e gosto de ir percebendo os movimentos do barco. (Em *cala Pi* e às vezes em *Sa Calobra* passo um cabo às rochas, mas uso o alarme na mesma, apesar de não servir de muito: aquilo é apertadinho e as pedras estão mesmo ao lado.)

Releio o que escrevi e apercebo-me de que no fundo o trabalho parece chato: isto repete-se todos os dias. Escolher o próximo fundeadouro (ou marina, se tivermos ido para o lado leste da ilha e os passageiros quiserem dormir num porto), levantar ferro, navegar, fundear, preparar o *dinghy*, falar com as pessoas, tê-las debaixo de olho quando nadam perto da embarcação, ter a certeza de que o ferro unhou e que o cliente que nos ajudou a fundear tem uma noção dos metros de corrente que saíram, verificar tudo três vezes, acudir às pequenas avarias que nunca deixam de acontecer (e quase sempre se resolvem com três abanões e uma conversa com o objecto em falta), resistir à tentação da sesta, ir jantar, dormir, levantar ferro, reservar restaurantes, lugares de marina, táxis, resistir à tentação de explicar aos senhores que uma embarcação não é uma casa e que a corrente não vem da barragem ao lado mas sim de baterias (não vale a pena) *ditto* para a água, responder educadamente a todas as perguntas, mesmo as mais idiotas (uma vez perguntaram-me para que servia o mastro). Repetir sete dias, mais coisa menos coisa e recomeçar. Inacreditável como isto cansa mas não farta, não é? É. Nunca farta, excepto a partir da terceira semana e até se ter uma folga. Depois, ficamos felizes por recomeçar.

Luís Serpa, Palma, 11-07-2021

## Glossário

- Cabo – corda;
- Ferro – âncora;
- Fundear – prender o barco ao fundo por intermédio do ferro;
- Fundeadouro – local onde se fundeia. Alarme de fundeadouro: um alarme que nos avisa se o barco se moveu mais do que x metros;
- *Muertos* – cabos que amarram o barco à proa, nas marinas do Mediterrâneo.
- Patilhão – peça móvel que serve para impedir o barco de derivar lateralmente (ou minimizar essa deriva);
- Popa – parte de trás da embarcação;
- Proa – parte dianteira;
- Quilha – apêndice fixo (às vezes tem uma parte fixa e outra móvel) cujas funções são impedir o barco de derivar lateralmente e equilibrá-lo. (Nas embarcações de madeira designa também a peça mestra à qual se vêm fixar as cavernas);
- Transporte – ir buscar uma embarcação a um porto para o deixar noutra;
- Unhar – um ferro que está bem preso ao fundo. O contrário é garrar.