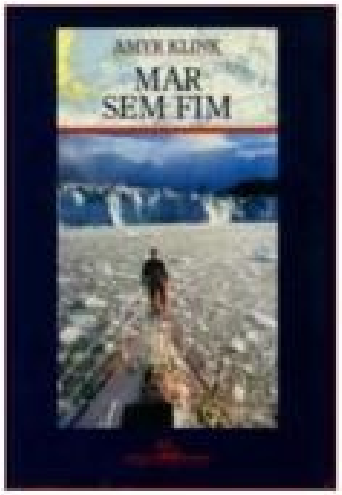




Sobre a obra:

"No porto de antes, apreensivo, eu tentava imaginar as dificuldades e lutas futuras. No de agora, dono do tempo que eu conquistara, simplesmente admirava o que estava ao redor e desfrutava do que estava feito. Não era a sensação de uma batalha ganha, de uma luta em que os obstáculos foram vencidos. Muito mais do que isso, era o prazer interior de ter feito e visto o que fiz e vi. O profundo prazer de poder resumir minha maior viagem num simples círculo sobre papel... Não fossem os dedos, passaria uma eternidade ali feito uma lavadeira de rio, ouvindo os sons da ilha, admirando a imagem do barco vermelho e branco que eu trouxera de volta. Ou melhor, que me trouxera de volta." Amyr Klink

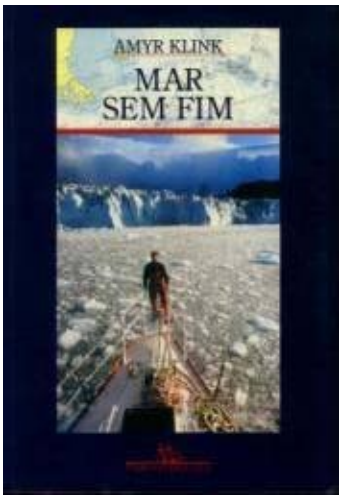
Sobre a Digitalização desta Obra:

Esta obra foi digitalizada para proporcionar de maneira totalmente gratuita o benefício de sua leitura àqueles que não podem comprá-la ou àqueles que necessitam de meios eletrônicos para ler. Dessa forma, a venda deste e-livro ou mesmo a sua troca por qualquer contraprestação é totalmente condenável em qualquer circunstância. A generosidade é a marca da distribuição, portanto:

Distribua este livro livremente!

Brasil, março de 2004

"Para Deruchette"



MAR SEM FIM

Amyr Klink O©® ***BR***

Sobre a obra:

“No porto de antes, apreensivo, eu tentava imaginar as dificuldades e lutas futuras. No de agora, dono do tempo que eu conquistara, simplesmente admirava o que estava ao redor e

desfrutava do que estava feito. Não era a sensação de uma batalha ganha, de uma luta em que os obstáculos foram vencidos. Muito mais do que isso, era o prazer interior de ter feito e visto o que fiz e vi. O profundo prazer de poder resumir minha maior viagem num simples círculo sobre papel...

Não fossem os dedos, passaria uma eternidade ali feito uma lavadeira de rio, ouvindo os sons da ilha, admirando a imagem do barco vermelho e branco que eu trouxera de volta. Ou melhor, que me trouxera de volta.” Amyr Klink

Sobre a Digitalização desta Obra:

Esta obra foi digitalizada para proporcionar de maneira totalmente gratuita o benefício de sua leitura àqueles que não podem comprá-la ou àqueles que necessitam de meios eletrônicos para ler. Dessa forma, a venda deste e-livro ou mesmo a sua troca por qualquer contraprestação é totalmente condenável em qualquer circunstância. A generosidade é a marca da distribuição, portanto:

Distribua este livro livremente!

Brasil, março de 2004

“Para Deruchette”

“Para Laura, Tâmara e Marininha...”

A.K.

E ao imenso e passível oceano

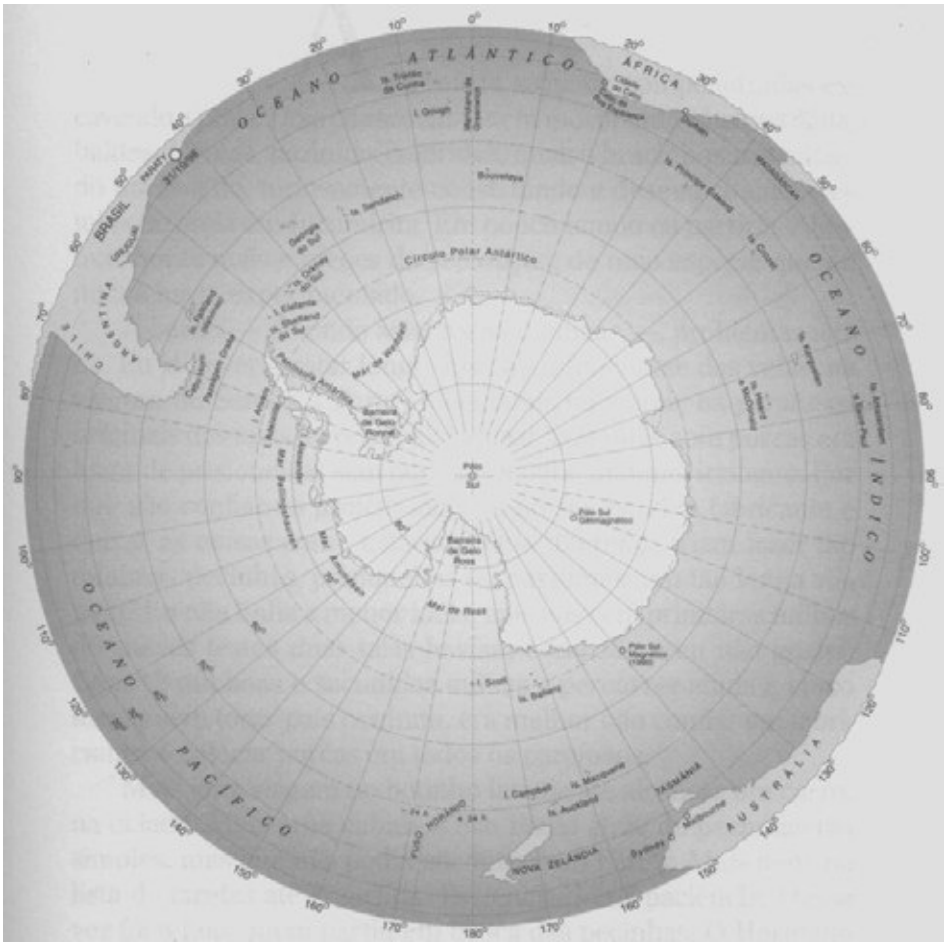
Ensinam estas Quintas, que aqui vês,

Que o mar com fim será grego ou romano:

O mar sem fim é português.

Em Mensagem, “Padrão”, 13.09.1918

Fernando Pessoa



1

POEIRA VARRIDA

As gêmeas seguiam compenetradas escavando a praia. Dois chapeuzinhos em

movimento à beira d'água, baldes, fôrmas, pazinhas coloridas, quatro bracinhos trabalhando horas a fio, furiosamente construindo e desmanchando castelos de areia em Jurumirim. Em pouco tempo eu partiria. Algumas horas mais e meses de separação, de uma espécie que eu nunca havia

experimentado.

A bordo — de onde avistava as meninas —, problemas ainda. Eu já deveria estar longe, mas no último teste das velas, na viagem de Santos a Paraty, decidimos substituir os parafusos originais das talas da vela maior e usar passantes com porcas em lugar de prisioneiras sem porcas. Detalhe mínimo, irritante. Por que

não confiar no projeto inglês e no seu bendito fabricante e deixar as coisas como estavam? Que diferença iriam fazer tão mínimas pecinhas, prisioneiras ou passantes, em tão longa viagem? Eu não tinha a menor idéia, mas nas cem primeiras milhas de suaves testes duas talas haviam escapado e eu não gostei. Com 18 mil boas e sacudidas milhas a percorrer ainda e cinco meses sem tocar país nenhum, era melhor não confiar em fabricantes e colocar porcas em todos os parafusos.

Mais uma viagem no botinho laranja até alcançar um carro, na cidade. Mais uma subida a

São Paulo atrás de pecinhas tão simples, mas que não podia encontrar em Paraty. Mais itens na lista de tarefas até a partida. Paciência. Mais paciência. Dessa vez foi o Luís quem partiu em busca das pecinhas. O Hermann me ajudava com a vela reserva. Um peso enorme, que decidimos rebocar até a praia para preparar a troca à sombra dos velhos coqueiros.

As duas pequenas criaturas apenas observavam o movimento contínuo dos estranhos e

longos pacotes de velas passando a seu lado e sumindo entre as árvores. E continuavam escavando.

As duas mais queridas criaturas deste planeta.

A Marina organizou o almoço — mamadeiras — no banco de madeira, debaixo da grande

mangueira, quase tocando a água clara da maré cheia. Mar liso e transparente, calor e nenhum vento. Eu sabia que aquela aparente calmaria logo ia acabar. E o nervosismo no ar também.

Não tem nada de festa, uma partida. Despedidas menos ainda, mas de certo modo eu já

havia partido. Sentia o chão instável, distante, saudade dos que ainda estavam presentes. E uma vontade estranha, urgente, de encontrar logo a primeira ventania, os albatrozes circumpolares, os primeiros gelos errantes. De enfim fazer meu barco correr livre entre as ondas gigantes da Convergência Antártica.

Passamos a última noite na casinha de Jurumirim. Os lampiões foram apagados bem cedo, e na manhã seguinte, após uma breve escala para as últimas explorações no convés do *Paratii*, as gêmeas e a Marina embarcaram na baleeira *Sol de Verão* rumo à cidade. Melhor assim, sem despedidas nem palavras. Um abraço apertado em cada uma, um aceno nervoso e o desejo

silencioso de encontrá-las — quem sabe — perto do equinócio de outono, quando as gêmeas fariam seu segundo aniversário.

Deixando o Brasil em outubro, com seis meses de provisões, teria um verão inteiro no mar, em latitudes onde o sol mal se esconde. E se trabalhasse direito as velas e a rota e não fizesse muitas besteiras, talvez fosse possível estar de volta ainda em março do ano seguinte, para beijar, no dia 25, os cabelinhos loiros e morenos das duas. A baleeira dobrou a entrada de Jurumirim, e por alguns segundos o tempo parou.

A bordo, correria outra vez. Um pouco à proa, na direção da praia, um outro veleiro,

também vermelho, estava ancorado. Muito semelhante ao *Paratii* — obra do mesmo projetista, o Cabinho —, porém menor, quase minúsculo, o *Caso Sério* era a residência permanente do amigo Sérgio, comandante da Varig que discretamente testemunhava a movimentação do irmão maior —

igualmente vermelho — prestes a partir. Acabou requisitado para os últimos acertos. O Sérgio me passou, de empréstimo, um livro do Bernard Moitessier e uma bruxinha, que prendi firmemente com uma fita na coluna do salão. E, de presente, me deu uma latinha embrulhada para só abrir no Natal, oito semanas à frente.

Sábado de manhã, chovendo. Levantei as velas, finalmente em ordem, e soltei o cabo da

poita de Jurumirim. 'Te cuida, Amyr!", disse o Hermann depois de um abraço desajeitado, e saltou no bote laranja com o Álvaro, o Sérgio e os portugueses João e Paulo. Únicas testemunhas da partida, os cinco me acompanharam a distância, em meio à chuva que não parava, até alcançarmos a boca da baía. E engraçado, mas gosto da chuva em Paraty. Faz o mar ficar mais verde e as matas das montanhas ao redor mais vivas. Baía dentro de uma baía, Jurumirim logo desapareceu. Depois sumiram as igrejas e as palmeiras-imperiais da cidade, ao

fundo da baía maior. A distância, o Hermann fez uma curva com o braço levantado e os cinco ficaram para trás. Acenei. Estava fora da baía. Ao enxugar o rosto molhado de chuva na manga do casaco vermelho ainda sem gosto de sal, deixei escapar um grito entalado há um bom tempo. Impronunciável. De alegria, de alívio.

Eu deveria estar nervoso. Partia para minha primeira volta ao mundo. Tinha escolhido uma rota difícil, a mais difícil, e sabia que era grande a probabilidade de não completar a viagem. Eu poderia ser obrigado a desistir — por quebra, cansaço, ou por erros, como tantos desistiram antes.

Sabia muito bem que nos cinco meses seguintes estaria cutucando os mares mais agitados, temperamentais e gelados que existem, sem poder contar com o auxílio de ninguém.

Não tocaria país nenhum no decorrer de toda a viagem e, em vez de apenas atravessar o

cinturão de ondas gigantes que contorna a Antártica, estaria continuamente vivendo nele, negociando dia e noite com ventos fortes, mar cruzado, trânsito de gelos, neblina e nevascas. Muito além dos *roaring forties*, dos *furious fifties*, às vezes dentro das "latitudes silenciosas", onde os ventos que gritam e uivam simplesmente se calam. "Além do inferno", como diziam os navegadores do passado. É claro que essas denominações folclóricas para as faixas de altas latitudes, mesmo que folclóricas, incomodam. E os registros de catástrofes climáticas, frio, ondas anormais também, por sua freqüência. Mas o fato é que, apesar da força desses fenômenos austrais, há muito exagero.

Inúmeros relatos que se tornaram dramáticos mais por falta de bom senso e planejamento do que por culpa do gelo, das ondas ou do vento. Histórias de heroísmo inútil e falsa aventura, casos de bravura oca de quem não soube praticar o respeito cobrado pelas regiões polares.

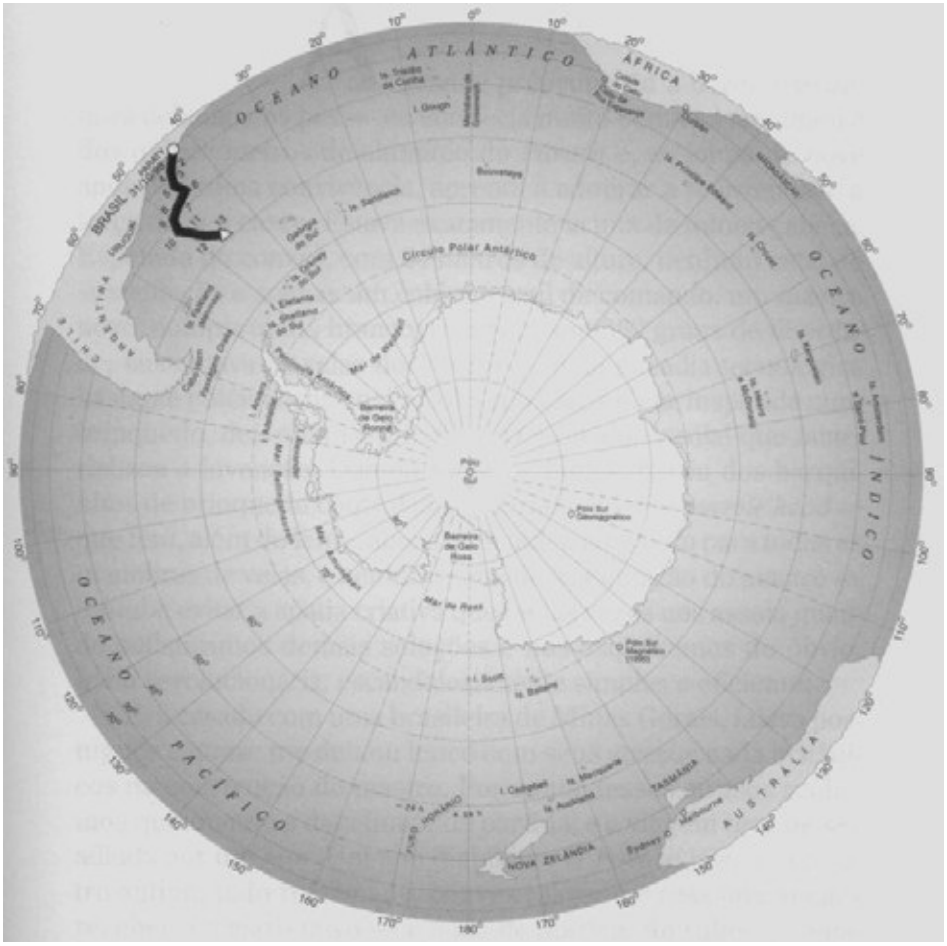
Eu carregava um bom número desses relatos nas prateleiras do *Paratii.* Mas carregava também outros tantos escritos de coragem e ousadia verdadeiras, praticadas por homens que souberam negociar as dificuldades e o medo, que tiveram competência para abrir caminhos pioneiros, descobrir lugares inéditos e depois voltar para casa.

Eu deveria mesmo estar bem nervoso, depois de tantos meses de hipóteses e

preparativos, ao dar início a uma viagem muito maior e mais difícil do que todas as outras que já havia feito. Mas não. No momento em que as últimas sombras da ponta da Joatinga desapareceram na chuva, e os dois — antes eram três — coqueiros do seu istmo ficaram ao norte, senti-me tranqüilo e seguro.

Dali em diante, pela primeira vez, todos os problemas e possíveis acontecimentos estariam enfim reunidos num só endereço: a bordo do *Paratii.*

Terminada a faxina e guardados os cabos e defensas, prendi no depósito da proa, junto com um par de remos de Paraty, a minha vassoura de cabo pintado. Era sábado, 31 de outubro, Dia das Bruxas. Nem me dei conta. Descendo para o sul, me afastando a todo pano da infinita segurança de Jurumirim, com bruxas ou sem elas, acabava de varrer da minha viagem a pior espécie de poeira que uma vassoura pode afastar: a de nunca começar.



A ILHA MORTA

A grande preocupação a bordo não andava debaixo dos pés — eu conhecia muito

bem cada milímetro dos quinze metros de alumínio do *Paratii e,* ao longo de nove anos de íntima convivência, aprendi a admirar a resistência e a força do seu casco. Estava exatamente acima da minha cabeça. Espetado no convés, com 24 metros de altura, nenhum estai de sustentação e apenas um cabinho azul de comando, um mastro novo, autoportante, branco, rotativo, com 360 graus de liberdade, sustentava as velas do *Paratii* — uma ousadia tecnológica bastante polêmica na qual resolvi apostar. A idéia, inspirada num brinquedo, deu muito o que falar. O indivíduo genial que materializou a invenção, Damon Roberts, inglês, partiu dos barquinhos de brinquedo controlados por rádio do tipo *marble head* — que têm, além do leme, apenas um único comando para todas as manobras de velas, e nenhum cabo de sustentação do mastro — e soube evitar a apatia criativa que tantas vezes nos assola quando sofisticamos demais soluções e nos esquecemos do óbvio. Idéia revolucionária, escandalosamente simples e eficiente.

Era casado com uma brasileira de Minas Gerais, falava português e quase me deixou louco com seus atrasos nada britânicos na construção do mastro. Por conta desses atrasos acabamos queimando a data-limite da partida, e a viagem teve de ser adiada por um ano. Um ano diabólico. O

Paratii já sem o mastro antigo, todo reformado, convés rasgado e ressoldado para receber o mastro novo — e nada de mastro. Ao saber do adiamento de um ano na partida, o inglês concordou em alterar o projeto do perfil, todo em fibra de carbono. Em vez do formato original, cilíndrico, o mastro teria a secção em formato asa — curva, aerodinâmica — e uma forte inclinação para trás, muito bem-vinda para dar mais tensão à vela da frente. Ouvi então toda sorte de considerações contrárias à idéia de usar uma solução de tamanha responsabilidade e tão pouco convencional numa viagem tão rigorosa. Mas é gozado. Quanto mais críticas recebia, mais me apaixonava pela idéia.

Não era apenas a elegância do desenho —uma cruz invertida apoiada em dois pontos —o que chamava a atenção. Era o ar de solidez que um conjunto tão flexível e alto transmitia. Não havia antecedentes no uso de um mastro como aquele em viagens longas. Nenhuma peça semelhante contornara a Terra, em cruzeiro ou regata — nem mesmo pela rota mais inofensiva, dos trópicos. A

grande maioria dos especialistas em mastros não conhecia sequer um exemplar do sistema. Os poucos que o conheciam, desconfiavam sistematicamente de suas qualidades milagrosas — tanto quanto de tônicos de longevidade. Para mim, o novo mastro tornou-se quase isso: um tônico de longevidade, uma solução mágica. Desde a primeira viagem do *Paratii* dei-me conta de que a maior qualidade de um barco não está apenas na resistência ou na qualidade dos materiais utilizados. Ela está na simplicidade e no bom senso do projeto, na resistência dos materiais, na flexibilidade das soluções. Incomodava-me a complexidade de comandos, por mais eficientes que fossem, a lentidão e o risco das manobras quando era preciso descer surfando grandes ondas, com o vento por trás.

Ora bolas! Esse seria o cenário dos meses que vinham pela frente, e era exatamente este o desejo secreto que eu alimentava: surfar continuamente nas grandes ondas das latitudes livres, sentir o casco do meu caminhão vermelho vibrar com a velocidade da água, dias seguidos, semanas a fio.

Sem necessidade de sofrimentos ou riscos insensatos. No *Paratii,* as manobras com vento contrário eram confortáveis e fáceis, mas com vento muito forte — por trás — não seria difícil cometer um erro, atravessar o barco e encerrar a carreira com uma linda capotagem. Pensei em instalar velas adicionais para navegar em "asa de pombo", com os panos opostos. Nunca me convenci do acerto da solução, adotada por quase todos os velejadores solitários, até ficar sabendo, por acaso, ao ler uma revista no Chile, do sistema do Damon, patenteado pela Carbospars. E só descansei quando consegui, quase implorando de joelhos e depois de meses de insistência, um convite para testar um dos raros mastros desse tipo que já haviam atravessado o Atlântico.

A partir daí não sosseguei mais até finalizar um novo projeto de mastreacão, conseguir o dinheiro e encomendar a peça. Pior do que o trabalho, o preço e a burocracia, foi a instalação do novo mastro. No mês de junho, após oito meses de atraso e inúmeras aventuras burocráticas, finalmente pus a mão no carbono do mastro ainda encaixotado em Santos, no mesmo terminal de contêineres onde nove anos antes eu havia recebido o antigo mastro, agora vendido, do *Paratii.* Só que desta vez o problema era maior. Seis metros mais alto, e muito mais delicado.

A empresa transportadora, a Hamburg-Süd, não só cuidou de todos os trâmites da operação como, extremamente solícita, cedeu os guindastes do próprio navio

para erguer e posicionar o mastro no *Paratii*. Não foi possível. Então, para evitar uma mirabolante viagem de caminhão, desviando de fios e esquinas até o Píer 26, no Guarujá, onde o *Paratii* foi preparado, decidimos tentar a instalação no próprio cais.

Antes do içamento do longo perfil branco foi preciso montar a retranca no convés e executar uma seqüência precisa de passos, encaixes e passagens de cabos em que seria facílimo, com um mínimo erro de comando, perder dedos, mãos, e o próprio mastro. Não se tratava de um só perfil, mas de dois. Um, o próprio mastro, com 25 metros. O outro, com treze metros e secção quadrada, era a retranca, com um furo por onde se encaixava o perfil maior. Os dois formavam uma

verdadeira cruz, a ser "plantada" no convés na posição invertida, apoiando-se nos dois únicos encaixes, um no convés, outro na quilha.

O terminal ofereceu então, por um dia, até a meia-noite, o guindaste principal e uma vaga de navio. Infelizmente, nesse único dia disponível para a instalação, o mar não estava liso. O Mar-cão, fiel montador do *Paratii,* levou o barco até a vaga. Os amigos Thierry— responsável pelo

"implante" no convés — e Pilotto, nervosos, tentavam acompanhar o içamento da beira do cais. O

incrível Fábio, com cirurgias desmarcadas e sua roupa de médico quase preta da fuligem do cais, pulava para cima e para baixo. Marolas do porto sacudindo o *Paratii,* a noite avançando, e o mastro longe de acertar seu preciso encaixe no convés.

Pior ainda, a comunicação: no escuro gestos não eram mais visíveis. Eram necessários dois estágios de rádio e duas confirmações para pedir ao operador do gigantesco guindaste, quarenta metros acima, que subisse ou baixasse alguns centímetros o mastro. Às nove da noite fizemos a última tentativa, todos exaustos, os funcionários do terminal já nervosos. O Fábio, especialista em operações difíceis e eternamente positivo, insistiu em mais uma tentativa. O barco de repente parou de balançar, por trinta segundos, quase um milagre. O poste imenso desceu solto do céu, acertou o encaixe da retranca, vestiu com precisão o anel de rotação e ao som dos nossos gritos deslizou para o seu lugar definitivo no barco. Milimetricamente.

O cone do pé do mastro, ao encaixar no fundo, esmagou uma moedinha norueguesa de um

ore que eu havia deixado ali sem que ninguém percebesse. Tradição norueguesa, que achei por bem não quebrar. À luz de uma lanterna aparafusei as travas do pé, e na mesma noite o *Paratii* voltou para o Píer 26. As velas, por um lapso imperdoável dos ingleses — mais um —, não haviam sido embarcadas, e por três semanas ainda ficaríamos todos ardendo de curiosidade até ver o "poste" em ação.

O primeiro teste em Santos foi um choque. Descobri que tinha nas mãos um barco novo e

surpreendente, uma nervosa máquina de vinte toneladas, sensível aos menores movimentos dos meus dedos. As manobras eram instantâneas, espantosamente fáceis. O leme ficou leve como uma pluma, o curso perfeitamente equilibrado. Se a encrenca toda resistiria a meses de solavancos no Sul ou a uma possível capotagem, isso só o tempo e o uso diriam, mas no fundo eu não tinha mais dúvidas. Durante os meses de testes vivi à caça de vendavais, fazendo manobras bruscas, sobrecarregando de pano ou peso a mastreação. O Marcão, velejador experiente, tornou-se especialista em "manobras radicais"...

Às vezes éramos dez ou doze adultos instalados como crianças na retranca, voando de um

lado para outro. Com as gêmeas tomando mamadeira onde antes havia ninhos de cabos, eu fazia círculos completos a todo pano, tocando a roda de leme com três ou quatro dedos.

Não havia como duvidar da resistência do conjunto. Além do mais, o barco ficou bonito

com aquela estranha cruz plantada no convés, sem quilômetros de cabos e sem quase uma tonelada de ferragens complicadas que antes se esparramavam por toda parte.

"Muito bonito, não foi desta *vez...",* resmunguei ao me retirar para dentro do posto de pilotagem antes que um borrifo de água escura me pegasse. Na madrugada de segunda-feira sofri a primeira pancadaria de sudoeste — é claro, em plena escuridão —, mas o trabalho de reduzir velas foi fácil e seco. Nem

precisei tocar no piloto automático. E, mesmo com a vela grande na posição mínima, a velocidade não caiu. Desfrutei em pé por alguns segundos o pequeno prazer de ter acertado mais uma manobra e pulei na cama para uma sessão de precioso sono.

Após três dias de viagem eu já me habituava ao ritmo de trabalho que tentaria seguir daí em diante. Trinta minutos de sono a cada hora acordado; no total, cinco — se possível seis — horas de repouso por dia. O difícil, no começo, não era levantar-me ao cabo dos trinta minutos, mas cair no sono o mais rápido possível nos períodos de repouso. Durante aqueles trinta minutos o barco seguia sozinho o seu rumo, como uma máquina munida de vontade própria.

Com o vento ainda indeciso e fraco, o responsável pelo rumo continuava sendo o piloto

elétrico. Mas assim que o vento se firmasse passaria o governo do *Paratii* ao leme de vento, um sistema de leme automático, sueco, de engenharia elegante e simples que não consumia uma gota sequer de eletricidade.

Pouco a pouco ia ganhando latitude e distância da costa sul americana. O último ponto do Brasil, Chuí, e logo depois o Uruguai. Quando entrei em águas internacionais, ao largo da Argentina, decidi atacar o último problema ainda pendente da viagem. Não era exatamente um problema, mas uma opção de rota a ser definida. A viagem planejada, em si, era

extraordinariamente simples de ser definida e traçada: uma volta ao mundo e completa ao redor da Antártica. Partir de um ponto e navegar continuamente para leste até bater nesse ponto outra vez.

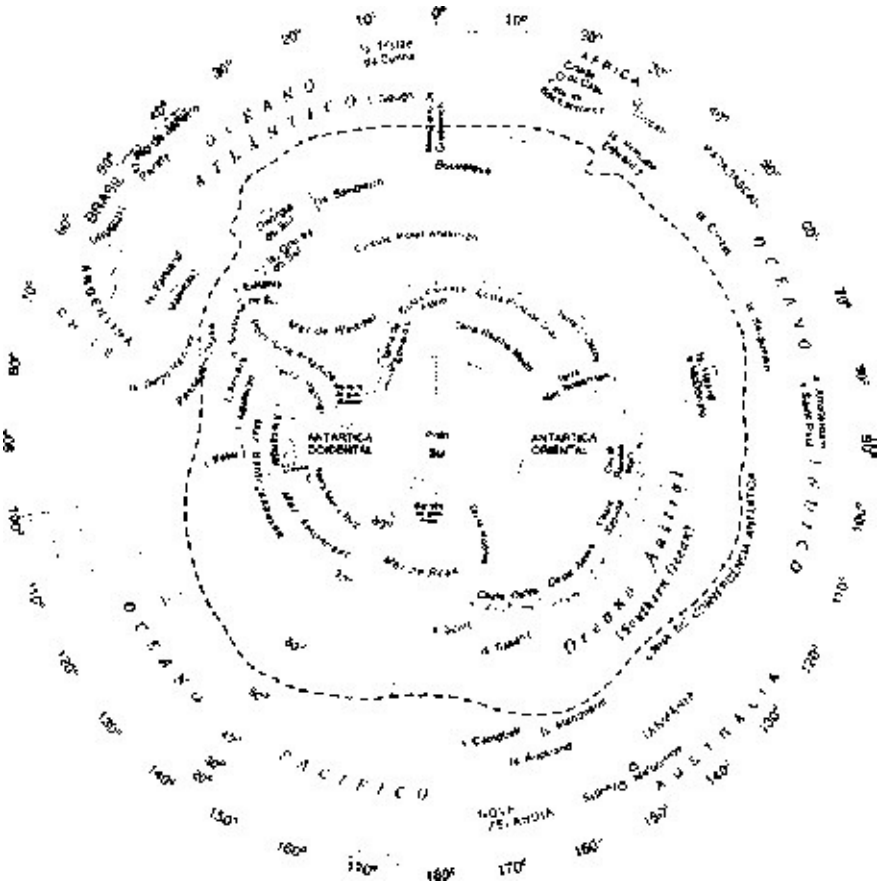
Esse era o meu plano, e ele só é possível nessa faixa de latitudes altas, entre 50 e 65° S, as latitudes que chamo de livres, onde não há interrupção de continentes e onde o único estrangulamento está na passagem de Drake, entre o cabo Horn e a península Antártica. Uma passagem de 56 a 63° S — sete graus de liberdade —, injustamente famosa pelo mau tempo e por dramáticos naufrágios, apenas porque ali o trânsito de navios foi, no passado, intenso.

Antes da abertura do canal de Panamá, em 1914, o trânsito mundial de navios entre o

Atlântico e o Pacífico obrigatoriamente descia até essas frias latitudes, marcadas

pelos famosos

"dentes de rocha" do cabo Horn. Com a passagem aberta por Panamá, foram-se os cargueiros, ficou a fama do lugar. Mas o aspecto mais importante do estreito de Drake é a passagem de uma linha, não imaginária, como as linhas de latitudes ou meridianos, a linha da Convergência Antártica. Essa linha, uma notável e precisa fronteira entre as águas frias do Norte e as águas geladas da Antártica, contorna a Terra num traçado bem definido e termicamente visível. A maior parte da minha viagem seria dentro — ao sul — dessa fronteira facilmente localizável com o termômetro de casco. (Em inglês, a região definida pela linha da Convergência Antártica é denominada "The Antarctic", ao passo que apenas o continente é identificado como "Antarctica".) Eu pretendia iniciar a rota circumpolar, a viagem de verdade, em algum ponto *dentro* da zona de convergência, e por essa razão não me sentia — ainda — exatamente viajando. Ao deixar Jurumirim, estava apenas a caminho do verdadeiro início do meu plano. Propositalmente não quis definir esse ponto antes de ter certeza de que tudo ia bem, e de que não haveria necessidade de uma escala imprevista. Faltava decidir o ponto — e chegar até ele.



LINHA DE CONVERGÊNCIA

Dois pontos de partida possíveis e duas escalas foram previamente escolhidos. A primeira escala era a baía Dorian, antiga residência do *Paratii* durante um ano e sete dias, que eu sonhava rever. A segunda, a estação brasileira Comandante Ferraz, na ilha King George, onde me tornei tripulante do *Rapa Nui*, a querida escuna azul que me iniciou no mundo da vela.

Como pontos de partida eu assinalara dois locais na Carta Náutica 3200, do Almirantado

Britânico: as ilhas Melchior, excelente porta de acesso à península Antártica, e a Geórgia do Sul, mais a leste, parte da cadeia submarina de Scotia, ilha-estrela entre todas as subantárticas e que eu ainda não tivera o privilégio de tocar com os pés.

Havia tempo para decidir. Alguns dias. Se eu seguisse para a península Antártica — para as ilhas Melchior —, estaria, na maior parte do trajeto, costeando a América do Sul, e em caso de problema teria condições de fazer uma escala de emergência na Patagônia ou nas ilhas Falkland, onde há recursos, antes de cruzar o estreito de Drake. Mas, se fizesse isso, perderia mais uma vez a oportunidade de visitar o paraíso antártico da Geórgia do Sul.

Influenciado por um livro impressionante que folheei na casa do Júlio, em São Paulo,

Antarctic Oásis, e arrependido de não ter tomado a obra "emprestada", acabei decidindo no mesmo dia rumar para a Geórgia. Tim e Pauline Carr, os autores daquele livro incomum, depois de percorrer todos os oceanos da Terra num minúsculo e adorável veleiro de cem anos de idade, o *Curlew,* sem motor nem banheiro, apaixonaram-se pela beleza da ilha gelada e ali fixaram âncora pelos últimos seis anos, sempre morando no barco. Talvez ainda estivessem por lá.

"Bom lugar deve ser esse", pensei, e para lá apontei o *Paratii* com cruz e tudo. Simples como escolher o sabor de um sorvete. Tentando me lembrar do livro apenas folheado que me fizera decidir pela Geórgia do Sul, e da cara engraçada do Fábio, outra vítima do mesmo livro, apontando para a foto de um paradisíaco ancoradouro nevado e gritando: "É aqui! É aqui que temos de ir, Amyr!", nem de longe eu poderia imaginar que na verdade já conhecia o casal Carr da baía da Ilha Grande e que muito em breve estaríamos todos juntos.

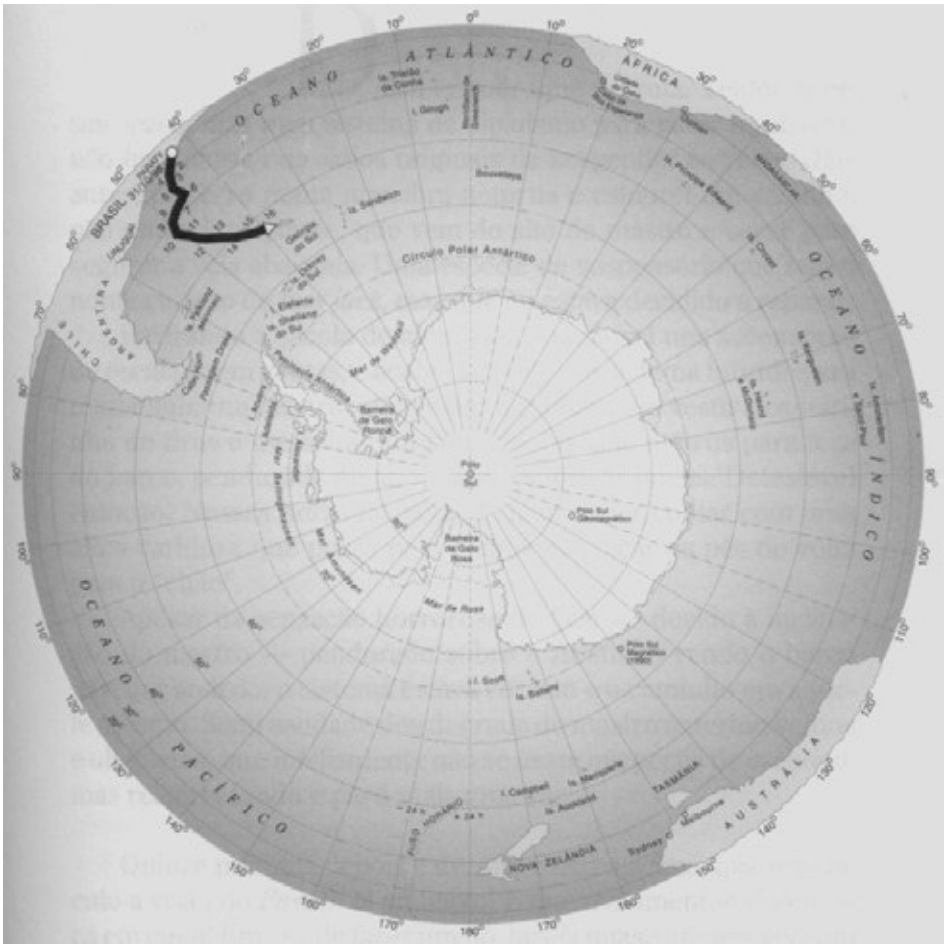
Lentamente, ao ganhar distância da América do Sul em direção à Geórgia, as hipóteses de escala ou de terra foram arquivadas. Até que, ao completar a primeira semana de mar e as primeiras mil milhas desde Jurumirim, ganhei de presente uma surpresa esquisita.

Os primeiros albatrozes do dia anterior, raros e surpreendentes, de uma hora para outra tornaram-se muitos. Albatrozes, petréis, fulmares e aves menores, aos montes. Não entendi direito.

Milhares de aves voando em círculo e pousando numa espécie de laje ou ilha à proa. "Não é possível", pensei, passando a mão nos binóculos, depois de conferir a carta. A 420 milhas a leste de Mar dei Plata, que eu soubesse, não havia nenhuma ilha nesse setor do Atlântico. Mas era verdade: na frente do meu nariz estava uma pedra infestada de aves, com ondinhas ao redor e tudo. Cinco mil e trezentos metros de profundidade, nenhuma anotação na carta... Seria possível?

Desengatei o piloto e, com as mãos no leme, fiz uma manobra de aproximação. Era, sim,

uma ilha. Uma ilha flutuante e morta. Uma impressionante baleia boiando inflada, tão coberta de vida, de aves em movimento, que era impossível identificá-la. Fiz duas voltas completas e continuei para a minha ilha de verdade, ao sul. E, pensando nas desertas fábricas de matar baleias que logo encontraria, não lastimei a sua morte. Oxalá todas as baleias morressem assim, em liberdade, como ilhas flutuantes, tornando-se alimento para aves e peixes, ao invés de abatidas como bois.



3

UMA ILHA DE VERDADE

É difícil engolir uma derrota. Tentei diversas vezes, mas meu sistema de alpinismo

para subir no mastro não funcionava nos cabos originais de suspender as velas. Dias antes, um erro numa manobra noturna e estourei um cabinho, não muito importante, que vem do alto do mastro e serve para segurar a vela abaixada. Uma espécie de suspensório que tem o nome curioso de *lazyjack*, mas que eu estava decidido a reparar.

Revirando a sacola de alpinismo, encontrei uns ascensores de escalada em grutas, e acabei fazendo um sistema híbrido para tentar subir no mastro e reinstalar o cabinho. Ao vestir a cadeirinha de tiras e me soltar, fui lançado uns seis metros para fora do barco, pendurado no ar, rodando sobre as ondas.

Detestável emoção! Nessas horas faz falta, de fato, poder contar com uma alma caridosa que possa pelo menos nos laçar os pés de volta para o "chão".

Apesar da sensação horrorosa de ficar — devido à inclinação do mastro — pendurado sobre o Atlântico vendo o barco navegar ao lado, o sistema estava correto e o caminho era aquele mesmo.

Senti saudade dos degraus do mastro anterior, velhos e obsoletos, que infelizmente não se usam em perfis de carbono, mas respirei fundo e parti mais uma vez.

Quinze minutos depois e dezoito metros acima, que espetáculo a visão do *Paratii* lá embaixo! E que movimentos violentos cá em cima! Em vez de fazer um nó, tarefa quase impossível com o balanço, prendi o cabinho com um pequeno mosquetão e soltei o gatilho do mecanismo para aterrissar segundos depois na retranca. Sucesso! Eufórico, não consegui esperar a hora do contato com os radioamadores de São Paulo e arrisquei, via Iridium, uma ligação para casa.

Eu estava usando um pequeno aparelho ainda experimental de telefonia por satélite. O

definitivo estaria pronto em janeiro, mas eu só poderia recebê-lo se fizesse escala em algum lugar civilizado da Antártica. Diabólico, o telefoninho! A Marina atendeu, colocou no viva-voz, e pela primeira vez na vida ouvi um "Bom dia, babai!", acompanhado por gritos elétricos das gêmeas dando pulos.

Enquanto ouvia a vozinha querida das meninas, o *Paratii* seguia surfando as ondas em seu primeiro vento favorável. Catorze nós de velocidade! Novo recorde, mar grosso, convés seco e uma monumental saudade de casa.

Não sei quantos minutos falei, mas foram muitos. O estado de euforia foi canalizado para uma operação higiênico-mecânica em atraso no meu calendário: banho e corte de cabelo e barba.

Também essa tarefa foi completada com sucesso antes do anoitecer.

Estranhamente, na madrugada do décimo terceiro dia, já sobre a planície abissal de 6 mil metros, os petréis e albatrozes que voavam ao redor, fazendo rasantes milimétricos no escuro, à frente das ondas, ou investigando a esteira iluminada

de ardentia que o barco ia deixando para trás, sumiram. Talvez soubessem, antecipadamente, que o vento sumiria também.

Noite muito escura, apenas a forte bioluminescência dava idéia da extensão de mar ao redor.

Num dos intervalos de sono senti frio pela primeira vez. Desci à captura de uma blusa e ao voltar, quando olhei pela janela direita, levei um choque. Um banco de gelo bastante próximo, ao lado e atrás também. Visão fantasmagórica. Excessivamente regular e baixo, como se fosse um campo de *fast ice*, um tipo de gelo que não existe em alto-mar...

Liguei o termômetro. A temperatura da água parecia ter caído uns seis graus. Finalmente a Convergência Antártica. Mas gelo, ali? Passei muitos minutos fora da cabine tentando entender como atravessara um banco de gelo sem acordar, até me dar conta de que aquilo não era gelo, mas uma ilusão de óptica. Uma neblina espessa, formada pela diferença de temperatura entre o ar e o mar, se refletia na superfície espelhada da água, dando a impressão de formar um campo infinito de gelo.

No sábado, 14 de novembro, como celebração pela entrada na Convergência Antártica...

POW! Um tiro no convés. Imediatamente o mastro se alinhou com o vento e o *Paratii* desacelerou.

O ponto de fixação do cabo azul, ou melhor, da única escota a bordo, havia estourado. Tivesse eu um mastro normal, estaria agora com uma retranca quebrada. Em minutos fiz um novo ponto de fixação todo em cabo, sem ferragens, e prosseguimos. Uma agonia. Não o frio, que agora exigia luvas nas mãos e gorro protegendo as orelhas, mas o rumo, com o vento no nariz, forte, convidando a tripulação a passar o fim de semana dando bordos e desenhando ziguezagues.

Numa das pernas desses ziguezagues contra o vento descobri que não era o único mamífero das redondezas. A 206 milhas da terra mais próxima, a Geórgia, e a mais de mil milhas da América do Sul, surgiu um grupo de focas-de-pêlo correndo as ondas e fazendo piruetas, na mais perfeita alegria. Eram parte, sem dúvida, dos mais de 2 milhões de indivíduos que vivem na Geórgia do Sul, onde formam o maior agrupamento dessa espécie na Terra. E terra, quando?

Não deveria tardar a surgir no horizonte, à proa, algum pedaço de terra. Bird Island, talvez, ou a própria costa norte da Geórgia. Adoraria poder dormir, mas não havia meio. As atrações não terminavam. Na água, placas de kelp (uma espécie de alga) que eu não gostaria de ver enrascadas no leme. Com o nascer do dia, a primeira nevasca. Flocos de verdade, cobrindo o convés e acumulando-se na bolsa da vela maior. Quando eu já pensava nos legumes necessários para fazer os olhos e o nariz de um boneco de neve, acabou-se a festa. Endireitou-se o vento, foi-se a neve, e saiu o sol.

Em um único instante transformou-se o horizonte! Terra! Terra à vista! Imponente, mais

linda — mil vezes — do que qualquer foto que já havia visto da ilha. Nada de fiapos ou nuvens.

Eram montanhas e picos gelados, escarpas negras e grandes geleiras brilhando no sol. O dia todo passei costeando o norte da ilha até tocar, às cinco da tarde, o cais de madeira de Grytviken.

Dos escombros da antiga estação baleeira em ruínas surgiu uma mulher, que me tomou os

cabos e indicou onde encostar.

"Seja bem-vindo! O jantar sai em alguns minutos!"

Era Pauline Carr.

Há seis anos, Tim e Pauline são os únicos habitantes permanentes da Geórgia do Sul.

Conheci os dois na baía da Ilha Grande, quando eles ainda namoravam a idéia de viver nesse singular pedaço do paraíso. Imagino que desde que começou a atividade baleeira, no início do século, e os noruegueses por aqui se estabeleceram durante quase meio século, ninguém

permaneceu na Geórgia do Sul por tanto tempo seguido.

Descoberta por Antoine de La Roche em 1675, a ilha só foi tocada um século mais tarde,

pelo capitão James Cook, em sua segunda e famosa viagem de circunavegação a bordo do *Resolution.* Por um bom tempo ainda a região permaneceria isolada, sem maior interesse para exploradores, não fosse a publicação, em 1774, dos minuciosos registros de Cook comentando a abundância de focas e baleias naquelas terras tão isoladas.

A expedição de Cook, composta de dois navios, o *Adventure* e o *Resolution*, deixou a Inglaterra em 1772 com o objetivo específico de tentar localizar o suposto continente antártico, cuja existência ainda não fora comprovada. Embora a expedição tivesse sido responsável por inúmeras descobertas ao redor da Terra, em três anos de tentativas, contornando a Antártica, não conseguiu avistar um só indício de continente além das imensas extensões de gelo oceânico. Cook concluiu então pela não-existên-cia de um continente antártico.

Na época, baleeiros e foqueiros, mais bem preparados e mais ousados do que as burocráticas expedições de exploração, viram nas descobertas de Cook vantagens que não interessavam aos empreendimentos científicos ou de conquista naval. Teve início, assim, o ciclo de caça às populações de focas e elefantes-marinhos, primeiro, e, a partir de 1905, de baleias.

A ilha, batizada por Cook talvez num momento de pouca inspiração, é, de todos os pontos de vista, um lugar especial. Não tem origem vulcânica direta como a maioria das ilhas oceânicas da Antártica, apesar dos vestígios vulcânicos ao redor. É a maior porção de terra não-submersa da cadeia Scotia, ou Scotia Ridge, uma seqüência de montanhas que une geologicamente a cordilheira dos Andes à península Antártica. Fazem parte dessa seqüência, além da Geórgia, o banco

Burdwood, as rochas Shag, as ilhas Sandwich do Sul, as Orçadas do Sul e o grupo das ilhas Shetland do Sul, onde se instalou a maioria das bases antárticas. Cercado por esses afloramentos da cadeia Scotia, com 4500 metros de profundidade, está o mar de Scotia, uma espécie de apêndice do Pacífico que invade o Atlântico até a longitude das ilhas Sandwich.

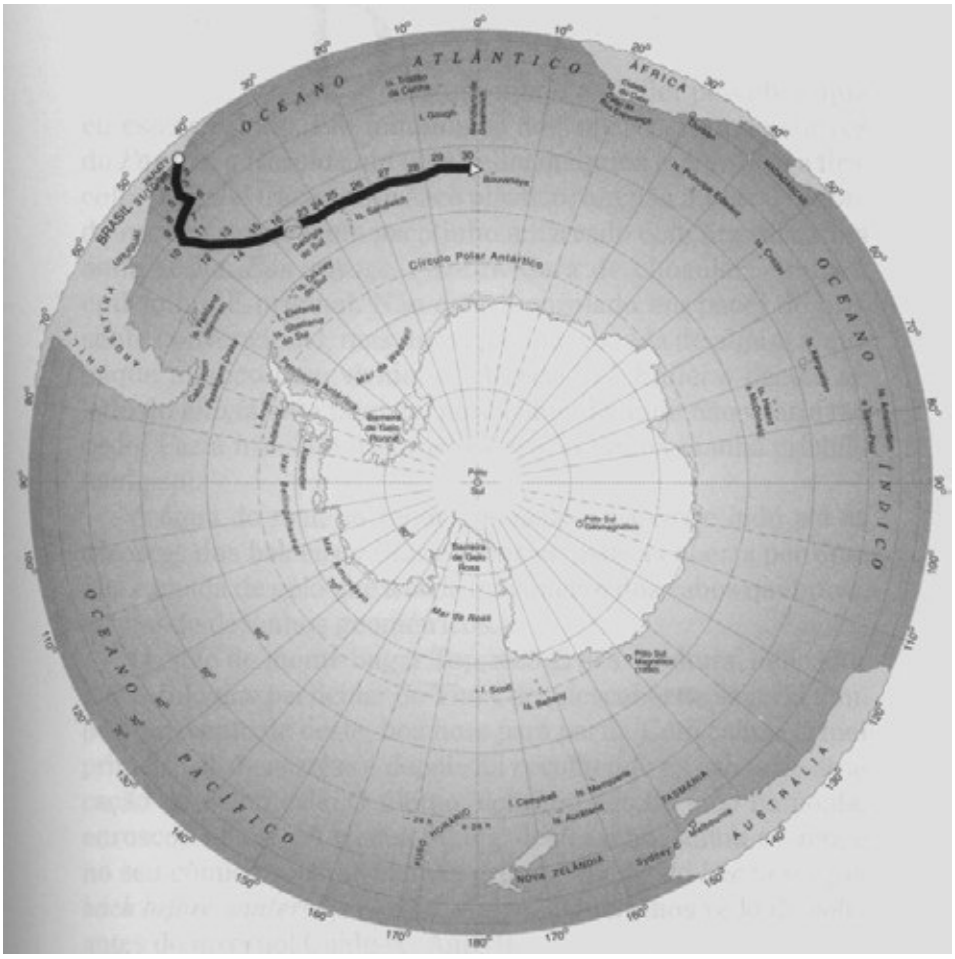
Em meio ao trânsito contínuo de icebergs de todo tipo, oriundos do mar de Weddell e

lentamente caminhando para o declínio, a Geórgia ostenta uma espetacular produção própria de gelos em mais de 150 geleiras. Lugar especial para alpinistas que desembarcam em suas escondidas baías à procura de escaladas

virgens, a ilha tem quase trezentos picos, entre setecentos e 3 mil metros de altitude, a maioria não escalados ou nem mesmo batizados. De todas as suas qualidades especiais, porém, a mais notável é a exuberância de vida animal. A maior concentração de vida antártica e subantártica do planeta encontra-se nessa terra remota de apenas cem por vinte milhas de dimensão.

A maior população da Terra de albatrozes-errantes, mais de noventa por cento da população mundial de focas-de-pêlo, mais da metade de todos os elefantes-marinhos existentes, um terço do total de pingüins-papua, meus queridos vizinhos da baía Do-rian, 100 mil pingüins-reais — talvez a mais bela ave dessa espécie. Uma exuberância de vida selvagem que, apesar dos ciclos de exploração que praticamente extinguiram focas e elefantes-marinhos, conseguiu recuperar-se nos últimos trinta anos.

Dessa recuperação, infelizmente, não participaram as baleias. Não vi, em dezesseis dias continuamente olhando para o horizonte — com exceção da minha "ilha morta" —, uma única baleia viva.



4

BARCOS CEGOS

— *Wait, wait, wait Amyr, I have something for you!*

De algum modo a Hedel percebeu que eu estava saindo. Em minutos os dois

apareceram no convés do *Paratii,* o Harold com uma velha máquina fotográfica a tiracolo. A Hedel trazia, num saco plástico, um pão integral redondo recém-assado e um pacotinho amarrado com fita vermelha onde se lia: *Bon voyage, Paratii.* Cara de chocolate, tinha o embrulho. E original. Não estava enrolado em papel de presente convencional, mas numa página cortada de algum almanaque náutico bem vivido, do *Moritz "D"*. Enfiei o pacote ao lado do alto-falante interno, num canto de onde não voaria tão cedo. Fazia frio. Um frio gostoso e seco numa manhã cristalina de sol.

A água do mar, ao redor dos nossos barcos e indo até as carcaças dos baleeiros *Dias* e *Albatros,* estava coberta por uma fina camada de gelo que a cada movimento dos cabos quebrava, formando desenhos geométricos.

O cimo do monte Sugar Top, a 2323 pés de altura, indicador meteorológico particular do

Tim Carr, descoberto, sugeria tempo bom, vento de oeste, boa hora para partir. Com calma, armei primeiro as duas velas e depois fui recolhendo os cabos de atracação do velho cais. O último, com um lais de guia na ponta, enroscou no cais. A Hedel, rápida, desfez o nó, soltou o cabo, e no seu cômico sotaque alemão gritou: *"We would like to see you back before winter! Be careful, Amyr!*

[Queremos vê-lo de volta antes do inverno! Cuide-se, Amyr!].

Foi engraçado deixar Grytviken. Em apenas uma semana de estadia, me sentia como se

estivesse deixando a minha própria casa. E, de certo modo, uma família. Os dois vultos, que iam diminuindo no cais, tornaram-se naqueles dias pessoas muito próximas. Eu os tratava como se fossem parentes. Demos boas risadas, e discutimos um bocado sobre os meses que viriam. O *Paratii* iria navegar para leste até retornar àquele cais por oeste, uns três meses depois. Eles iriam navegar

na ilha. Não ao redor da Antártica, mas ao redor do ano. Atravessar o inverno com o barco congelado até alcançar o verão seguinte. E, nos períodos em que o gelo permitisse, iriam explorar as baías remotas ao redor da ilha.

Ao olhar rapidamente para trás, antes de dobrar King Edward Point e perder de vista os

telhados vermelhos e as ruínas da estação, me dei conta de que o maior desejo que durante anos alimentei, o de contornar a Terra, de um ponto até esse mesmo ponto, se completaria precisamente ali, a alguns metros da popa. Meu mais desejado objetivo, um velho cais de madeira. Logo ali... e, no entanto, tocá-lo agora ou antes da hora seria a maior de todas as frustrações. Significaria ter desistido, voltado atrás. Esse bendito sonho só teria sentido se eu seguisse sempre em frente, se retornasse no tempo certo e depois de cumprir o caminho todo. E só então poderia tocar com a proa do *Paratii* aquelas velhas madeiras e dormir em paz. Engraçado mesmo, dali, naquele instante, imaginar que viajando sem parar para leste eu regressaria ao mesmo lugar. Seria mesmo redonda a Terra?

Que diacho esperavam encontrar os sujeitos que primeiro contornaram o mundo cá por

baixo? Pensando nessas coisas, vi a última marca de Grytviken desaparecer — o cemiteriozinho na encosta verde com a lápide saliente de Shackleton, a única apontando para o sul entre as outras, planas, com as cruzinhas brancas ao redor.

"Última vez coisa nenhuma!", disse em voz baixa. "Em março estaremos de volta."

Não me despedi do Tim, que naquela madrugada partira com esquis para aproveitar a neve

fresca num de seus campos secretos, próximo à geleira Nordenskjold, e mal pude me despedir da própria geleira, que brilhava ao sol, no fundo da baía. De um segundo para outro tudo sumiu na neblina, uma neblina tão súbita que precisei tomar cuidado para não acertar as rochas Right Whale, na ponta de saída da baía Cumberland para o mar aberto. Melhor assim. Com picos, geleiras e tudo o mais, a Geórgia do Sul simplesmente sumiu.

Vinte e cinco nós de vento, rodando para o norte. Fiz a primeira redução nas

velas, instalei-me na mesa de navegação e, puxando as luvas com os dentes, abri a Carta 3200. Agora sim, estava a caminho. Nenhum nervosismo a bordo, gozado. Nem preocupações muito distantes. Minhas

preocupações com o trajeto foram divididas em etapas, o que torna tudo muito simples.

Os limites das etapas podiam ser pontos de referência em pleno oceano, próximos a ilhas, linhas imaginárias — como a *Date Line*, linha da mudança de data, ou algum dos meridianos divisórios dos 24 fusos horários —, qualquer coisa que tornasse menores as etapas da navegação.

Quase um recurso psicológico para não enfrentar de cara, na imensidão branca da carta, a absurda distância de 14 mil milhas — sem escalas — que eu tinha pela frente. O *Paratii* andava rápido, e o vento firme de norte ainda não mostrava os dentes.

Com menos dificuldade do que ao deixar Paraty, voltei ao ritmo de meia hora de sono para cada hora de trabalho. Trabalho ameno, quando as condições estão estáveis. O simples fato de estar livre de terra outra vez trazia um certo alívio. Bouveteya só seria alcançada em oito ou nove dias, e até lá eu teria apenas mar livre pela frente. Um estranho bem-estar instalou-se a bordo. O aquecedor dava algumas tossidas com o balanço, mas portava-se honestamente. E o conserto do ponto da vela grande ficou bom. Apenas a visibilidade à proa preocupava um pouco.

Mesmo sem enxergar grande coisa à frente, eu estava cortando a maior extensão de oceano livre que existe na Terra. Livre de continentes, livre de interrupções, e sobretudo livre de trânsito

"animado". Era assim que eu chamava o movimento de navios, tão intenso em outras paragens. Por aqui, certamente não encontraria navios. Talvez algum pesqueiro russo ou um navio científico, mas as chances eram mais do que remotas. O único trânsito seria o "inanimado": o dos gelos passantes, que em breve surgiriam.

Eles não surgiram de imediato, mas os indícios de que não tardariam começaram a aparecer.

A temperatura da água tornou-se negativa, e produziu fenômenos interessantes a

bordo. Apesar dos esforços do aquecedorzinho, a cozinha ficou sem água doce. A água congelou na tubulação, mas não nos tanques. A torneira seca e a bomba travada me obrigaram a usar a água dos tanques portáteis. O azeite italiano, presente da dona Ana, mãe da Marina, endureceu e ficou literalmente verde.

Ao fazer a última viagem do dia às dependências da proa para escovar os dentes e outras providências de ordem pessoal, encontrei a pasta de dentes também dura e uma desculpa original para cortar a embalagem com o canivete. "Bem-vindos ao Southern Ocean!", gritei, olhando para os objetos que voavam sobre a pia.

Se os fenômenos domésticos eram, por assim dizer, discretos, o mesmo não se podia dizer dos externos. Antes de completar o segundo dia, eu já estava no segundo rizo da vela grande. O

vento apertou, e com mar de oeste, surfando cada vez mais rápido, sem que me desse conta, o *Paratii* escorregou uma onda e tomou um golpe de costado. Não entendi e não gostei. Decidi, por precaução, passar o governo do leme de vento para o piloto elétrico. Talvez o fiel mecanismo sueco tivesse falhado, deixando o barco atravessar de lado entre as ondas. Mas, estranhamente, não houve nenhum distúrbio com as velas, e o barco retomou seu rumo.

Ao sair no escuro para desligar o leme, entendi o que ocorria: as ondas não eram mais tão católicas e regulares. O mar estava cruzado por ondas de duas direções. Volta e meia aparecia uma ondinha menor e irreverente vinda do norte e atropelava o costado sem avisar, dando a impressão de que o barco havia errado o rumo ou atravessado. O barógrafo, que registrava a pressão atmosférica em folhinhas de uma semana, desenhou um dente para baixo de quase vinte milibares e agora marcava uma franca subida. Não demorou para eu perceber que as retomadas de pressão

atmosférica traziam um tempo ainda pior do que as grandes quedas.

Eu passava a maior parte do dia na mesa de navegação ou em rápidas saídas no convés

apenas para conferir ao vivo o provável horizonte. Durante três dias, nem sinal de horizonte. Céu e mar fundiam-se em todas as direções num cinza uniforme: sem dar uma idéia precisa da visibilidade confiável que havia pela frente.

No terceiro dia a terra mais próxima, a ilha Zavodowsky, já ficara para trás, mas

mesmo que todo o arquipélago das Sand-wich do Sul — próximo marco da rota —fosse plantado no meu nariz, duvido que enxergasse alguma coisa.

Acompanhando a seta do GPS, que indicava a posição e a direção a seguir, e contando as

milhas que faltavam, menos de mil, para a remota ilhazinha de Bouveteya, eu não cansava de tentar imaginar a agonia dos navegadores do passado — ainda recente —, que dependiam de visibilidade decente e orientação astronômica para alcançar seus destinos. E pensar que há tão pouco tempo, menos de nove anos, este mesmo *Paratii* navegou até a latitude 68° S ainda guiado por sextante e astros evasivos. Santo aparelhinho, esse GPS. Às 3h23, horário local, do quarto dia de navegação, confirmei as suspeitas da véspera: na marcação angular da proa, de uma hora e meia, iceberg.

Tabular. Imenso. Passei a uma milha de distância, calado. Pensativo. Lá estava, finalmente, o meu maior inimigo seguindo o seu caminho. Um brutamontes gelado com uma bela planície no topo e por todos os lados muralhas e gargantas para barco nenhum dormir em paz.

Não sentia frio. O mar já mais calmo, sem nada de muito especial, podia muito bem ser o mesmo de Paraty ou Santos num dia nebuloso. A única diferença era o edifício imponente, majestoso e branco que ia passando ao lado. Parecia ter vida própria. Paredes erodidas, lavadas pela água em diferentes tons de azul, e grutas rebatendo as ondas com jatos de espuma e estrondos.

Ouvia o estrondo das explosões com um retardo cada vez maior, à medida que aumentava a

distância entre nós. Um espetáculo flutuante de som e formas que logo ficou para trás. Uma espécie de saudação formal do Southern Ocean, que compreendi muito bem. Adeus tranqüilidade! Sem perceber, eu tinha parado de cantarolar as musiquinhas irritantes que às vezes repetia à exaustão.

Monitorando no radar o rápido afastamento da ilha gelada, resolvi fazer um assalto relâmpago à cozinha. Sem perder o alvo de vista, consegui providenciar um macarrão com funghi, que foi servido na mesa em frente ao radar.

Antes que eu terminasse de comer, apareceu um novo ponto na telinha. Outro gelo. E mais outro. A festa começou mais cedo do que esperava. Às 15hlO, ainda

andando rápido, entre oito e dez nós, em meio às ondas percebi um gelo plano, pequeno, do tamanho de uma quadra de vôlei, que simplesmente não tinha aparecido no radar.

Com saudades do tempo em que apenas o mar e o tempo eram preocupação, decidi encurtar

os períodos de sono para quinze minutos, até que a situação melhorasse. *Se* melhorasse.

Sexta-feira, 27 de novembro. O vento, sempre forte, de trinta ou 35 nós, virou para sudoeste.

Eu adoraria poder ir mais devagar, mas ao mesmo tempo queria sair logo daquela situação. A vela grande continuava na segunda e máxima redução. Os gelos aumentaram muito. De todas as formas

— castelos, torres, fortalezas, bichos gigantescos. Às vezes aparecia um grande iceberg tabular com seu topo plano por centenas de metros.

Às 9h53, *TUMBA!* Bati num bloco de gelo pequeno e erodido e, em seguida, *GRAAA!*, atropelei outro mais podre ainda, que se partiu todo. Santo Deus! E se não se partisse? E se o alumínio do casco não resistisse? Dei graças a Deus por ter um casco forte, de bom e grosso alumínio, que em muitas outras ocasiões batera em pedras mais duras. Mas por quanto tempo eu agüentaria fazer correções no leme sem desgrudar os olhos da proa, só Deus sabe. Senti um cansaço prematuro, e sabia que durante os minutos de sono, com o barco seguindo cego o seu rumo, a passagem pelos gelos seria pura loteria.

Foram choques de raspão, barulhentos e desagradáveis,

mas não fizeram voar objetos no interior do barco, como em

vezes anteriores. Por precaução, suspendi a parte submersa

do leme de vento, a peça mais vulnerável à passagem dos pedaços menores.

O trânsito aumentou. No começo eu passava "por trás" do vento dos gelos maiores, quando deveria passar a barlavento, à frente deles, na região limpa de destroços carregados pelo vento. E ao contornar esses castelos murados — muito

próximo, às vezes —, podia sentir o impacto surdo das ondas explodindo antes mesmo de virar a cabeça para olhar.

Som estranho, tão longe de qualquer terra, esse do choque das ondas contra paredes tão

sólidas. Em vez de fugir das novas ilhas que iam surgindo, passei a administrar a distância entre elas e a caçar as mais próximas, sempre para tentar evitar a esteira de escombros que o vento esparramava por trás delas.

Binóculos, despertador, radar, alarmes, berrante... todos os recursos entraram em ação.

Estranhamente, a visibilidade não era tão ruim quanto eu havia imaginado; apenas incomodavam a ausência de um horizonte definido e a dificuldade em avaliar a distância dos gelos. O mar, mesmo com o vento forte, alisou.

Em meio a tantos obstáculos gelados, uma surpresa misteriosa: a água do porão

descongelou. Torneiras, azeite, pasta de dentes, bombas, tudo voltou a funcionar. O despertador foi regulado para períodos máximos de vinte minutos de sono.

Esses dias de trânsito pesado e burocrática disciplina de vigília passaram lentos e tensos como se fossem meses de navegação. O certo seria subir em latitude para águas mais livres, mas, a menos de duzentos milhas de Bouvetøya, eu não queria perder a oportunidade de avistar a ilha: uma ilha de verdade e fixa, que constava de uma carta, ao contrário daquelas perturbadoras ilhas móveis que cruzavam meu caminho, a toda hora.

Segunda-feira, 30 de novembro. Dia estranho. Completei a primeira semana desde Grytviken exatamente dentro da média que pretendia manter pelas dez ou doze semanas seguintes.

Mil e duzentos milhas navegadas a uma média de 7,3 nós. E, não fosse o nervosismo dos

intermináveis desvios, seria um bom motivo para uma pequena comemoração.

Cruzei o meridiano de Greenwich para o hemisfério oriental. O desempenho do meu

polêmico mastro continuava impecável, e o *Paratii* seguia dócil e seguro. Durante a madrugada, porém, um incidente destruiu todas as perspectivas de tranqüilidade futura. Passei o dia inteiro cocando a cabeça, tentando entender o que tinha acontecido: por que não me esborrachei.

Antes de me deitar para o intervalo de sono próximo da meia-noite, o último do dia, quando já fazia um certo escuro, passei o controle do barco do piloto elétrico para o leme de vento. Queria dar uma folga ao sistema elétrico e às baterias. Pior sono de todos, o do curto período de pouca luz quando se sente sono de verdade, sono noturno. Por alguma razão que desconheço, não acordei no tempo certo. Talvez estivesse mais cansado do que o normal, talvez o despertador não tenha tocado.

Ou é possível que eu tenha simplesmente me esquecido de acioná-lo... nunca vou saber. Quando abri os olhos — surpresa —, era dia claro. Minha nossa! O relógio! O rumo! A proa! Os gelos!

Quase três da manhã... Saltei da cama direto para o leme interno, assustado. Dormi como um anjo por dois ou três períodos seguidos, talvez duas horas, sem acordar. A proa! Graças a Deus, a proa estava livre de gelos. Mas ao olhar para trás, abrindo a gaiúta de entrada, congelei; exatamente à popa, sobre a linha imaginária que o *Paratii* ia traçando, havia um iceberg com uns quatrocentos metros de largura, bem em cima do meu rastro, como se dormindo eu tivesse passado por cima dele.

Ou pelo meio... Como se eu tivesse, com barco e tudo, saído de dentro do gelo...

Não estava sonhando, de modo algum. Lá estava um edifício de gelo com quatro quarteirões de largura, meio de altura, logo atrás, a pouco mais de uma milha de distância do *Paratii.* O radar confirmou. A mancha estava precisamente em cima da rota percorrida...

Não entendi. Se algum milagre não tivesse desviado o *Paratii* eu devia, no mínimo, ter passado raspando as paredes verticais do monstro. Um de seus lados, mais alto e inclinado, devia estar pelo menos quarenta metros acima das ondas. Nunca antes tinha passado por tão terrível surpresa... a de ser simplesmente poupado pelo acaso... Não havia nada que pudesse fazer agora. O

erro estava feito e ainda visível. Situação passiva de culpa, tremenda culpa. Como eu havia escapado? Por que não tinha acordado? Podia muito bem ter

acordado sob uma muralha de gelo, com as ondas moendo o *Paratii.*

O GPS continuava marcando oito, nove nós de velocidade, doze ou treze quando corria uma onda. Preferiria mil vezes ter acordado com o paredão pela frente e ter lutado desesperadamente para desviar a tempo. Mas aceitar que apenas a sorte me livrara era difícil. Verifiquei o despertador e o alarme de bolo vermelho. Os dois devem ter tocado. Testei. Tocaram. Por que não acordei? O

alarme-radar, que acusa manchas suspeitas, estava desligado. Com tantos gelos e disparos, acabei desligando o bendito alarme e devo ter dormido assim. Não importa. Nunca antes dependi do alarme-radar. Sempre controlei o sono a tempo de desviar de obstáculos. Nunca saberei o que se passou — se o *Paratii* desviou, se "alguém" me ajudou, ou a que distância passei das afiadas paredes daquele pesadelo.

Saí, fui até a proa andando como um macaco, com as mãos no chão por causa do balanço.

Ao chegar à âncora, fiquei de pé, olhando para trás, do ponto mais avançado da proa do *Paratii.*

Segurava com as mãos o guarda-mancebo, o ponto que teria batido primeiro... Queria pedir desculpas ao meu querido barco.

Quando voltei para dentro, meia hora mais tarde, com os dedos doendo de frio, o gelo não era mais visível a olho nu, mas ainda aparecia no radar — o pontinho luminoso que mudou a viagem. Nunca, nunca mais, em hipótese alguma, eu descuidaria dessa história de administrar sono e trabalho.

Troquei as pilhas do despertador e, usando as fitas de velcro que ganhei do inestimável Tigrão, mudei as posições de encaixe do alarme de bolo e do despertador a uma distância maior que o comprimento do meu braço, para evitar desligá-los involuntariamente quando estivesse deitado.

Resumi o procedimento para acionar o alarme-radar num papel. Redesenhei na tela novos campos de alarme, passando a testá-los toda vez que havia um gelo novo à vista. Mas não me livrei da culpa. Saí de novo da cabine. Na popa do *Paratii,* quem tocava o barco era o leme de vento, não o piloto elétrico. Então percebi que talvez a única, miserável e esfarrapada explicação para eu continuar vivo, para não estar me afogando no Southern Ocean, estava ali.

O admirável e sensível mecanismo do leme de vento mantém o rumo angular de uni veleiro

em relação ao eixo de vento, e não em relação a uma bússola, como o piloto elétrico. Portanto, qualquer pequena variação na direção do vento provoca uma variação igual no leme e no rumo do barco — daí o nome "leme de vento". Uma pequena maravilha mecânica que viabilizou e popularizou as viagens oceânicas, travessias e voltas ao mundo para dezenas de milhares de casais ou solitários. Antes dele apenas alguns raros navegadores extraordinários e habilidosos, como Joshua Slocum ou o argentino Vito Dumas, conseguiram contornar a Terra sem tripulação,

resolvendo o problema do leme com intermináveis e engenhosas regulagens. Isso quando os barcos permitiam. Os barcos de hoje, mais rápidos e nervosos, raramente permitem tais regulagens. Muitas vezes eles não aceitam nem um simples leme de vento, exigindo sistemas eletrônicos potentes para livrar o navegador da função escravizante de ficar dias e dias no leme.

O *Paratii é* um barco extraordinariamente feliz nesse aspecto, em parte por obra do seu projetista, o amigo Cabinho, que desenhou um casco equilibrado e marinheiro, e em parte graças ao projeto do leme, que, ao lado do engenheiro Fúria, resolvi atacar como desafio principal em um barco destinado a viajar com pouca tripulação. Em alto-mar, não gosto de encostar no leme, e de algum modo acertamos esse problema no *Paratii:* eu estava seguro quanto a esse ponto quando resolvi fazer a viagem. Além disso, a instalação do mastro novo, que poderia ter sido um desastre, contribuiu ainda mais para as qualidades de governo e estabilidade de direção do *Paratii.*

Por nada no mundo, por nenhum dinheiro, troféu ou vantagem, eu me meteria na insana

empreitada de navegar sozinho por aqui sem um sistema eficiente de leme, sem um barco munido de um leme impecavelmente equilibrado. Pilotos elétricos baratos e pequenos — por exemplo, um

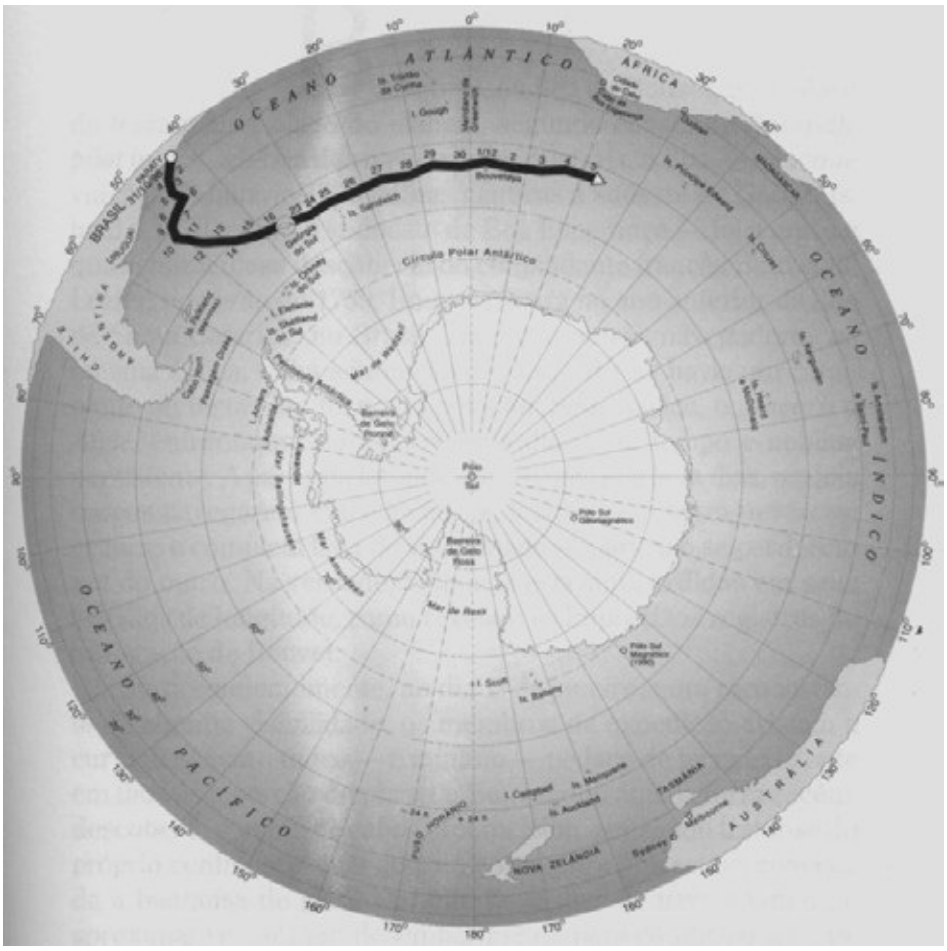
"autohelm 2000" —, destinados a barcos com um quarto do deslocamento do meu, tocavam sem problemas o *Paratii;* e o leme de vento, com ventos de seis até mais de sessenta nós, nunca deixou de funcionar com precisão. Essa, a grande qualidade do meu barco, ausente na maioria dos projetos de veleiros que

conheço.

A explicação para a "ultrapassagem" do iceberg só poderia ser, portanto, o leme de vento.

Considerando a altura média de um iceberg tabular, de quarenta a cinqüenta metros — o dobro da altura do topo do meu mastro e talvez quatro vezes a altura do centro vélico com a vela reduzida no segundo ponto —, era possível supor que, enquanto eu dormia, o vento que me empurrava na direção das paredes de gelo tivesse se defletido para os lados. Com a mudança de vento, o leme provavelmente reagiu, fazendo o *Paratii* contornar o gelo com o mesmo ângulo relativo até o vento voltar a endireitar-se.

Não sei até que ponto isso seria possível, mas resolvi engolir a explicação até o término da viagem. E jurei não contar nada a ninguém enquanto não alcançasse novamente o cais de madeira de Grytviken. Se fui salvo por Deus, não posso dizer. Não gosto de pensar assim. Mas certamente Deus deve ter preocupações maiores do que a de salvar barcos cegos ou navegadores que dormem demais em latitudes tão isoladas.



5

BOUVET ØYA, A ILHA NEBULOSA

Bouvetøya, ou ilha de Bouvet, é o pedaço de terra mais isolado do planeta, segundo

consta no *Antarctic pilot* inglês, a bíblia dos navegadores austrais. A ilha — um cone vulcânico solitário 1020 milhas náuticas a sudeste de Gough Island e 1370 milhas a sudoeste de Boa Esperança — foi a única e quase miraculosa descoberta do comandante francês Bouvet de Lozier, no verão de 1739. Bouvet partira no ano anterior da ilha de Santa Catarina, no Brasil. Tal como outros navegadores na mesma época, tinha a intenção de descobrir se havia um continente ou terras em torno do pólo sul. Seus navios, o *Marie e o Aigle,* enfrentaram durante setenta dias mau tempo e neblina persistente. A partir da latitude 48° S e por quarenta dias, os dois barcos navegaram entre icebergs, lutando — contra nevascas, granizo e completa falta de visibilidade — para não

se perderem um do outro. Na verdade, ambos já estavam perdidos em seus cálculos de longitude, como revelam os imprecisos registros de navegação de Bouvet.

Surpreendentemente, no dia lº de janeiro, num raro instante de alguma visibilidade, os

membros da expedição avistam a curta distância o único — e mínimo — pedaço de terra existente em tão vasta porção do planeta. Bouvet deu àquela terra recém-descoberta o nome de cabo Circumcision, pensando tratar-se do próprio continente antártico, uma vez que a ilha estava conectada à banquisa de gelo. Durante doze dias os navios tentaram aproximar-se para um desembarque ou para contornar a terra, sempre impedidos pelo gelo, e em 12 de janeiro, com os homens debilitados pelo cansaço e pelo frio, partiram para Boa Esperança sem se dar conta de que o

"cabo" Circumcision não era um continente, mas simplesmente uma ilha. A mais isolada entre todas as ilhas do mundo.

Em 1772, com a missão de investigar a descoberta francesa e seguindo os registros de

posição — incorretos — de Bouvet, o capitão inglês James Cook, no comando do *Resolution,* tentou exaustivamente localizar a terra de Bouvet, ou o possível continente antártico.

Em 1774, o segundo navio de Cook, o *Adventure,* comandado por Tobias Furneaux, e no ano seguinte novamente o *Resolution,* tentaram mais uma vez, sem sucesso. O mesmo se passou com o capitão inglês Ross e seus lendários navios *Erebus* e *Terror,* em 1843. A confirmação de que se tratava de uma ilha só foi feita em 1808, pelos baleeiros *Swan* e *Otter,* dos irmãos Enderby, que, comandados por Lindsay e Hopper, contornaram a ilha. No entanto, como eles não conseguiram penetrar nos campos de gelo, não puderam se aproximar a menos de três milhas.

O primeiro desembarque na "terra" de Bouvet foi feito pelo baleeiro americano *Wasp,* sob o comando do capitão Morrell, em 1922. Em dezembro de 1929 uma expedição norueguesa reclamou a posse da ilha, batizando-a, em homenagem ao seu descobridor francês, Bouveteya, ou ilha de Bouvet, em norueguês.

Terça-feira, 1o de dezembro. Às doze horas locais, o GPS marcava 54° 12,50' S e 002° 42,73'

E, a ilha estava a apenas 25 milhas e eu não enxergava mais do que um campo de futebol à frente.

Neblina grossa como algodão... A tela do radar indicava três grandes icebergs ao redor, muitos à proa e nenhum visível a olho nu. Última oportunidade de ver a ilha. Virei a proa do *Paratii* na direção da ponta norte. Cinco minutos depois, peguei Bouvetoya no radar — 23,7 milhas à frente.

Entrei no baixio ao norte da ilha. Apenas algumas dezenas de metros e não mais quilômetros de profundidade. Eu quase podia cheirar a terra próxima.

Vinte e cinco nós de vento norte, andando como um raio. Fui até a proa, mais uma vez.

Nada de ilha. Neblina e mais neblina. Gelo por todo lado, um vento infernal zunindo nos ouvidos.

Passando pelo mastro, soltei a adriça e prendi a vela grande no segundo rizo. Diminuí

também a velinha da proa. Era preciso ir mais devagar. Voltei correndo para a cabine à caça de luvas secas. Os dedos estavam congelando, depois da manobra com os cabos molhados. Seis milhas de distância. Cinco e aproximando. No nariz do barco, e nada! Radar na escala de uma milha, seis de alcance, a mancha da ilha crescendo. A três milhas, não agüentei mais. "Onde está você, Bouvet Øya??! Onde??" Gelo e mais gelo. Pedaços pequenos surgiram do algodão à frente. Não enxergava nem ouvia nada além do vento. Rasgar meu casco neste inferno apenas para ver uma ilha? Não senhor!

"Chega! Chega de ilhas por aqui!" Soltei o piloto, apertei a retranca e entrei no vento. "Para fora da ilha, imediatamente!"

Tirei a luva da mão esquerda e com os dedos ainda duros escrevi no diário: *Adeus*

Bouveí0ya, rainha nebulosa que eu nunca vi!

Onze horas, 59 minutos e 55 segundos, 56 segundos, 57, 58, 59, *top*...\ Posição arquivada.

52° 58,04' S — 12°40,58'E! O momento mais aguardado do dia: registrar a posição das doze horas Zulu (GMT). Era a marcação que eu transportava para o meu diário e a partir da qual media o desempenho comparativo das 24 horas anteriores e fazia os cálculos de distância entre as etapas.

Mais 192 milhas percorridas, para uma média de 172! Alcancei o fuso + l (que vai de 7° 30'

E a 22° 30' E) um pouco antes do previsto. Se mantivesse a média dos últimos dez dias, percorrendo cinco graus de longitude por dia, saltaria um fuso horário a cada três dias. É gozado, mas boa parte do bom humor a bordo vinha não do tempo lá fora, mas do simples fato de cumprir esse objetivo invisível: atingir a média projetada de desempenho.

O progresso regular para leste logo começou a produzir mudanças nos horários e

compromissos diários. Navegar na direção da rotação da Terra, para leste, engolindo uma hora (ou um fuso de quinze graus) a cada três dias, significava encurtar a duração de cada dia em vinte minutos. A cada grau para leste, encurta-se o dia em quatro minutos; a essa velocidade de deslocamento, meus dias eram menores do que os de quem vive parado em um lugar qualquer da Terra, e os compromissos — como o contato-rádio com o Brasil, sempre às vinte horas de Brasília (ou 22 Zulu) — foram avançando e ficando tardios no meu "dia local".

Os dias de quem anda para o nascente são menores, os de quem busca o poente, maiores.

Simplesmente isso. Mas constatar fisicamente o fato, a cada dia menos vinte minutos, era um dos prazeres de que eu desfrutava ao plotar a posição do dia na grande carta.

A outra peculiaridade de uma travessia longa em latitudes altas estava na distância do trajeto total a percorrer. Quanto mais eu descesse para o sul, para latitudes maiores, menor seria o trajeto.

Em latitudes baixas, perto dos trópicos, a variação é pouco sensível. Aqui não. No Equador, um grau de longitude mede em distância a mesma coisa que um

grau de latitude, ou seja, sessenta milhas náuticas. Na altura de casa, em Paraty, por volta da latitude 23° 30' S, são necessárias 55

milhas no sentido leste-oeste para percorrer um grau de longitude. Em 50° S, a distância a percorrer para cada grau de longitude cai para 38,6 milhas náuticas, e aos 60° S— latitude que pretendia alcançar, na metade final do Pacífico —, cada grau de longitude seria cumprido com apenas trinta milhas de navegação.

Refazendo as contas da distância em graus de longitude, em minutos de avanço ou em dias de navegação, acabei reorganizando as etapas traçadas a lápis na grande Carta Geral, a de na 4009.

A mais bonita de todas. Minha carta-guia, onde fora planejada toda a viagem. A carta que um dia deveria ter a rota inteira de pontos fechada ao redor da Antártica. Eu ainda não havia trabalhado diretamente sobre essa carta porque nela as distâncias a percorrer pareciam imensas, e o trajeto já percorrido, minúsculo.

Em seu centro estava impresso, inteiro e imponente, em projeção polar, pouco usual em

navegação, o Continente Branco, a 'Terra Australis Nondum Cognita": a Antártica. E ao redor, contínuo ao longo de 360 graus, esse oceano por onde eu andava e que em português nem nome tem: o Southern Ocean. Num raio maior, como se fossem departamentos radiais ou setores do Southern Ocean, estavam representados os oceanos Atlântico, Índico e Pacífico, separados uns dos outros pelas extremidades austrais da América do Sul, da África e da Tasmânia.

Inspirado pelo bom desempenho do dia anterior e pelo fato de ter escapado do trânsito mais forte de gelos, retirei do arquivo da mesa de navegação a grande carta, ainda dobrada do modo convencional e embrulhada num enorme envelope plástico para o caso de surpresas molhadas.

Como fosse muito menor a minha mesa de trabalho, tive de dobrá-la em doze quadrados, um sacrilégio para navegadores ortodoxos, que dispõem de gigantescas mesas de navegação e muito espaço. No *Paratii* não há esse espaço, e o jeito é trabalhar por etapas, nas faces dobradas. Passei a plotar diariamente na grande Carta Geral a posição do meio-dia Zulu,* na forma de pequenos triângulos com data, número do dia de navegação e distância percorrida. Faltavam os quatro primeiros triângulos desde a saída do Brasil, que ficavam

fora da projeção e foram plotados numa Carta Mercator do Brasil. A partir da Geórgia, já eram dez os triângulos —1800 milhas navegadas, 53 graus de avanço em longitude desde a partida de Grytviken, quase quinze por cento dos 360

graus.

Passei o dia mergulhado em atividades cartográficas, trabalhando a uma espantosa

velocidade. Como eu tinha uma duplicada da 4009, decidi plotar as posições em duas cartas.

Precaução mais ou menos inútil, mas agradável pelo simples fato de "enxergar" a imensidão da rota... Quando terminei as plota-gens, já era noite. Não vi as horas passarem. Não me lembrava de quantos intervalos de sono havia saído. Estava em forma, talvez uns oito quilos mais magro, mas me sentia bem e com o sono novamente sob controle.

* Zulu, UTC, TU, Hora de Greenwich, GMT: termos equivalentes usados em navegação. (N.

A.)

À noite, no horário do contato com o Brasil, a propagação-rádio falhou. Habituara-me com a presença invisível e amiga do grupo com quem falava em quinze metros, 14 255 MHZ. Éramos cinco ou seis radioamadores regulares, além da América, PYÕAEV, e do Ulysses, Pv2uAj. O Ulysses, com problemas na sua antena, este ano coordenava os contatos — às vezes sem entrar na freqüência. A querida América, o meu "anjo", especialista em descobrir "janelas" de propagação e contatar a família e outros barcos nas situações mais difíceis de comunicação. O Laslo, pv2LG; o Lima Golf era quem me "pescava" na freqüência, o mais experiente do grupo. Não o conhecia pessoalmente, mas ele se tornara um "pai" nos comunicados. Os outros membros regulares da família que se formara em quinze metros: o Lopes, PY2sM; o Nerley, PY2NP; o Guido, PY2GIG, e o Bueno,

PY2BW. Às vezes outros prefixos, vozes que aos poucos se tornaram amigas. O espírito que predomina no radioamadorismo, de solidariedade e apoio, não existe em nenhum outro meio de comunicação, incluídos os meios da *web. A* Internet e os meios individuais de comunicação certamente afetarão o trânsito-rádio no

mundo. Não tão cedo no mar. O uso das ondas

eletromagnéticas não custa nada e, com paciência e perícia, as maiores proezas de intercâmbio entre seres humanos são possíveis.

Deixar Bouvet0ya para trás foi um grande alívio. Uma pena não ter visto a ilha, a três

míseras milhas apenas. Mais uma ilha na minha lista secreta de futuras visitas. Aliás, a lista de navios e expedições que não viram ou não conseguiram tocar a ilha é espetacular. Mas tê-la agora pela popa e estar livre da confusão de neblina e gelo, e do vento incessante ao seu redor, era muito melhor do que qualquer recordação geográfica.

Às vezes incomodava pensar nas milhas restantes, no tempo que faltava para o fim da

viagem, no fluxo lento e agitado do tempo que custava a passar. Esse incômodo era especialmente intenso quando o aquecedor ameaçava falhar — e eu sabia que não poderia mantê-lo aceso por muito tempo mais. O balanço às vezes violento, com as duas pontas da retranca tocando

alternadamente a crista das ondas, e principalmente as fortes descidas e subidas, deixaram incomodada a engenhoca. No início pensei tratar-se do excesso de vento e de rajadas na chaminé.

Cheguei a instalar um cesto de imbé* e bambu, típico de Paraty, para quebrar o efeito das rajadas.

Mas o problema era outro: a oscilação da pressão interna quando o barco cavalgava uma onda, e depois despencava no vácuo da próxima.

* Cipó negro que não apodrece, usado também nas antigas amarrações de ancoragem. (N.

A.)

A carbonização do diesel queimado aumentou, e as tossidas que enfumaçavam o interior do barco também. Se não por razões técnicas, pelo menos em benefício da saúde pública já estava na hora de pensar em desligar o aquecedor. Embaixo

— na cozinha e no salão —, o benefício do calor era mínimo. Fazia frio de qualquer modo. Mas, para onde subia o calor, à altura da mesa de navegação e da minha cama suspensa, o aquecedor ligado contribuía para proporcionar um certo conforto e manter a temperatura e a umidade relativa do ar em níveis decentes.

Voltando às milhas restantes e aos longos meses ainda por vir: eu sabia que não os

atravessaria com o mesmo conforto, e isso por outra razão. O tempo até então mostrara-se difícil —

nenhuma visibilidade, muito gelo, vento forte —, mas não violento. Nada ainda de ondas

monumentais, ventos diabólicos, essas coisas de que tanto falam e que por certo viriam. E, quando viessem, se por alguma razão o *Paratii* capotasse, seria melhor não ter diesel incandescente aceso no interior. Mas eu gostava do foguinho — como chamava o aquecedor —, e enquanto a situação permitisse o manteria vivo. A etapa Bouvet0ya também foi importante para disciplinar—ou melhor, doutrinar—os procedimentos de vigília. Eu não pretendia voltar a ser surpreendido por um erro de sono idiota, para depois ser crucificado num paredão branco. Lembrei-me, pensando em crucifixo, de um amigo agourento, bom navegador, que não gostou do meu mastro — e que conseguiu, por muitas vezes, me irritar.

"Bah! Que coisa horrível esse negócio, tchê! Isso aí é uma cruz branca, que tu ainda vais plantar direito!!"

"Vou é plantar na cabeça desse infeliz, quando voltar", pensei. *Plantar,* para ele, era

"capotar".

A preocupação cotidiana em não errar, não plantar cruzes e alcançar a tempo as linhas de longitude marcadas na carta náutica trouxe um benefício bem-vindo a bordo: fazer o tempo passar.

Passei a subdividir o dia administrando as etapas, controlando as médias diárias e os desempenhos da semana, vivendo o dia presente e não o mês adiante, aproveitando cada minuto de equilíbrio para pôr em dia meu saldo devedor de

sono e cada segundo de calma para quitar a conta das tarefas pendentes.

Às vezes era preciso fazer alguns reparos, não muitos, em geral. A maioria preventivos: inverter os cabos dos pilotos, engraxar o sistema de leme, trocar algum cabinho puído, checar desgastes, controlar a posição dos cabos de rizo — e assim por diante. Mas acumular tarefas, especialmente quando o mar engrossava, era espantosamente fácil. Pela primeira vez senti falta de livros para ler.

Eu tinha uns cem quilos de bons livros: alguns relatos originais de expedições, clássicos de viagens, poesia em francês. Estava lendo um livro espetacular, sobre a história da Sibéria.

Brilhantemente escrito, mas um inferno de leitura. Tudo que lembrasse gelo, frio, barcos ou rimas me fazia cair no sono. Sentia falta de livros baratos, policiais, romances vagabundos, qualquer coisa que não cheirasse a mar, apenas para fazer o tempo andar, para pensar longe daqui.

A etapa seguinte foi definida até o ponto 51° 30' S, 72° 00' E, ao sul das ilhas Kerguelen, 2

mil milhas à frente. Se a freqüência de gelos aumentasse, subiria um pouco para o norte, no máximo até 51° 00'S. Pela média atual, em treze dias eu estaria alcançando esse ponto, cortando o meridiano das ilhas.

Na madrugada de quinta-feira, décimo dia desde a Geórgia do Sul, pela primeira vez o céu se abriu e, não sei como, explodiu um luar incandescente sobre um mar de azeite, por um par de horas apenas. Estrelas no céu, noite lisa e quieta. Quem diria!

Mal ameaçou raiar o dia, voltou a neblina. De sol, ainda nada. Nenhuma visada do astro em 2 mil milhas, nenhuma idéia da linha do horizonte. Sempre a mesma zona indefinida de fusão entre céu e mar. A cada novo dia desses de neblina e neve, eu voltava a pensar nos homens que um dia andaram por aqui, descobrindo terras onde só havia gelo, navegando por astros que nunca se mostravam, apoiados num horizonte tão incerto.

Toda vez que eu entrava ou saía pela estreita portinhola de acesso à cabine, apertava com os dedos a borda de madeira onde me apoiava para passar. Quando não portava as luvas, dava dois tapas na madeira — gesto que se tornou

automático com o tempo, mas de sincero agradecimento ao meu barco pelo simples fato de ter me trazido até ali, de ter me poupado, até aquele momento, de quebras importantes.

Entrei no domingo, 6 de dezembro, como se entrasse de madrugada na baía lisa de

Jurumirim: ainda uma vez mar calmo e vento morto. Difícil imaginar, num mar de óleo, ser aquele o mesmo Índico que começa no cabo das Tormentas, 1050 milhas ao norte daqui.

Nem uma mínima onda. As velas batendo de um lado para outro, perdidas, caídas, sem

apoio. O carrinho da buja, sem pressão, fazendo o único barulho irritante da região. Às duas e meia da madrugada, já claro, a visibilidade melhorou. Eu estava prestes a comemorar o segundo dia sem sinal de gelo e *TUMBA!,* peguei no radar um ponto. Saí, e de fato lá estava um enorme iceberg.

Marquei no diário: *Primeiro indicoberg!*

Atravessei a noite carregando as baterias de motor ligado, empurrando velas e barco a uns sete nós de velocidade. Antes das quatro horas entrou um sopro de norte; desliguei o motor, a velocidade subiu. E subi eu, para a retranca, para ajustar a vela maior, quando - MINHA NOSSA!

O que é isso? - Subiu ao lado a apenas alguns metros do costado, uma cabeça quadrada!

“Não pode ser, um cachalote!”

Enfim, uma baleia de dentes! Um cachalote (sperm whale).

A testa gigantesca empurrando a água não sumiu. Fez uma volta, passou ainda mais perto., tirou duas finas do lado direito, quase tocou o casco e, tranqüilo, foi-se. Gostei muito de ter sido

“quase tocado” por um cachalote, o meu primeiro. Uma espécie que só conhecia em livros.

As sperm whales são a mais rara das espécies caçadas no período baleeiro da Geórgia do

Sul, que se estendeu de 1904 a 1965. Naqueles 61 anos de intensa atividade baleeira, do total de 175250 animais mortos apenas 3716 eram cachalotes.

Baleias e focas abatidas na Geórgia do Sul no período baleeiro e na segunda época de abate de focas
(os números máximos estão em negrito)*

Temporada	Número de baleias abatidas						Óleo de baleia produzido (em barris)	Número de focas abatidas	Óleo de foca produzido (em barris)
	Baleia-Azul	Baleia-Fin	Jubarte	Baleia-Sei	Cachalote	Total			
1904/05	11	16	149	–	–	183	5302	–	–
1905/06	27	68	288	–	–	399	12 002	80	168
1906/07	20	53	240	–	–	321	11 728	–	–
1907/08	4	4	1281	–	–	1382	39 660	–	–
1908/09	10	20	1841	–	1	1940	48 406	–	–
1909/10	26	58	3391	–	4	3516	104 316	595	1082
1910/11	85	168	**6197**	–	–	6529	189 363	3005	3467
1911/12	298	516	5635	–	4	6535	212 262	2059	4031
1912/13	317	2157	2360	–	9	4850	196 714	2794	5712
1913/14	940	1716	512	94	21	3349	176 487	4881	7804
1914/15	2313	1940	823	–	1	5097	270 507	3113	4641
1915/16	3026	2744	1578	–	1	7361	346 270	2016	2537
1916/17	2440	1606	378	–	35	4471	268 327	2906	5337
1917/18	1871	1144	60	49	37	3196	202 503	3018	5297
1918/19	1160	1530	68	7	18	2792	148 292	2954	6137
1919/20	987	1673	79	71	8	2832	147 029	1230	1650

Fábricas Flutuantes incluem processadores de skrott. Outras baleias são baleias-francas, exceto quatro balkeias minke e um boto gladiador abatidos antes de 1914. As focas são focas-elefantes, exceto 755 focas-leopardo abatidas antes de 1927, 97 focas-de-weddell abatidas antes de 1916 e uma foca-de-pêlo abatida em 1915.

Fonte: Robert Headland, The Island of south Geórgia. Londres/Nova Yorke/Melbourne.

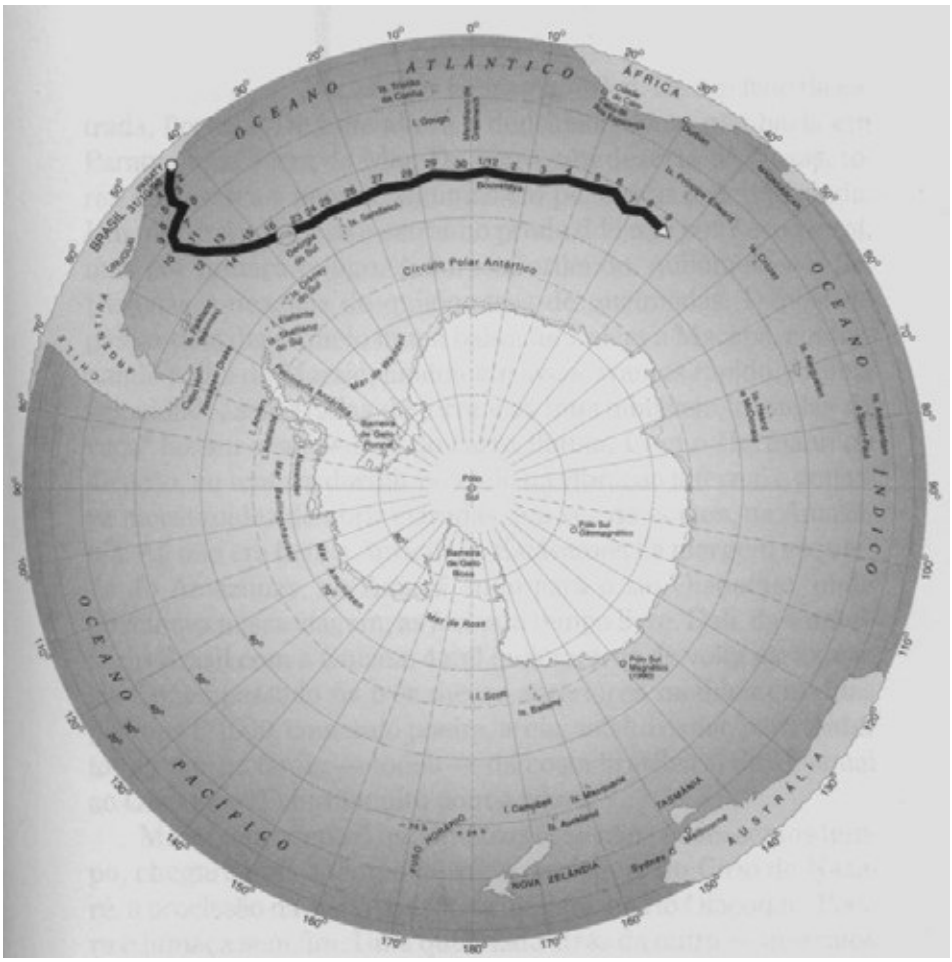
Cambridge University Press, 1984, pp. 261-2.

Temporada	Número de baleias abatidas						Óleo de baleia produzido (em barris)	Número de focas abatidas	Óleo de foca produzido (em barris)
	Baleia-Azul	Baleia-Fin	Jubarte	Baleia-Sei	Cachalote	Total			
1920/21	856	2643	103	36	31	3682	177 137	1545	2269
1921/22	2570	710	9	103	3	3395	249 042	1114	1660
1922/23	3569	1445	320	10	19	5363	347 553	2713	5035
1923/24	1927	1378	130	191	49	3675	247 463	2994	6375
1924/25	3512	2019	262	1	24	5818	406 176	3902	7486
1925/26	1855	**5709**	236	13	12	**7825**	404 457	3801	6891
1926/27	**3689**	1144	–	365	17	5215	**417 292**	4782	8094
1927/28	2125	1357	–	95	60	3637	303 480	5515	10 033
1928/29	1560	3130	15	396	31	5132	348 629	4883	8768
1929/30	488	3396	46	216	39	4186	247 963	5102	9224
1930/31	1085	1416	66	144	24	2736	187 938	5814	10 616
1931/32	438	1735	6	16	10	2205	122 205	5929	11 580
1932/33	267	727	–	2	–	996	54 583	5172	9867
1933/34	536	1728	92	–	7	2363	132 187	5987	12 252
1934/35	556	863	37	125	21	1602	108 141	4438	8896
1935/36	1221	520	41	–	3	1785	143 185	5838	11 892
1936/37	121	1079	17	471	70	1758	81 629	5604	11 366
1937/38	97	1552	40	155	43	1887	90 266	6000	12 295
1938/39	232	1307	–	19	117	1675	111 490	5833	11 515
1939/40	88	937	–	80	85	1191	64 782	6000	12 154
1940/41	7	747	–	88	26	868	44 498	6000	12 186
1941/42	59	1189	16	52	109	1425	77 819	5831	11 786
1942/43	125	776	–	73	24	998	50 960	3989	6572
1943/44	28	632	4	197	101	962	50 001	5927	11 167
1944/45	128	987	60	76	45	1296	75 540	6000	11 940
1945/46	80	1456	238	82	57	1913	78 877	5382	10 382
1946/47	327	1670	28	391	133	2550	145 318	4449	8075
1947/48	46	2142	24	609	128	2949	163 398	6000	11 994
1948/49	226	1922	18	562	213	2941	172 194	7500	15 093
1949/50	14	1999	26	**1183**	157	3379	147 121	6876	13 358
1950/51	82	1982	8	519	**226**	2817	151 192	6901	13 035
1951/52	6	2007	10	498	141	2662	144 375	**7877**	**14 608**
1952/53	4	1670	9	498	147	2328	120 003	6000	10 807
1953/54	13	2673	11	778	179	3654	184 836	6000	11 475
1954/55	13	2746	2	423	82	3266	180 766	6000	11 425
1955/56	3	2669	–	284	93	3049	172 363	6000	12 068
1956/57	7	2057	–	980	84	3128	148 068	6000	11 805
1957/58	6	2251	–	924	225	3406	171 432	5408	11 020
1958/59	1	1291	–	1019	215	2526	102 418	5864	12 476
1959/60	9	1160	–	1075	89	2333	97 546	5787	12 562
1960/61	4	1387	–	792	134	2317	109 727	5632	12 381
1961/62	–	661	–	447	86	1194	49 815	4765	9666
1962/63	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1963/64	–	552	–	409	60	1021	41 282	3998	7156
1964/65	–	503	–	506	141	1150	45 805	5147	9702
1965/66	–	218	–	4	17	239	9964	–	–
Totais	41 515	87 555	26 754	15 128	3716	75 250	9 360 084	260 950	498 870

O meridiano era 25° E, quase cinco graus além da longitude do cabo das Agulhas. Desde a última observação de baleias, no sexto dia de navegação a partir da Geórgia do Sul, também num domingo, eu já percorrera 1300 milhas sem um único sinal de mamíferos. Triste indício. Na Geórgia, as populações quase extintas de elefantes-marinhos e focas se recuperaram, chegando mesmo a superar os números do início do século. O mesmo não aconteceu com as baleias, depois de seis décadas de abate sistemático. Os trinta e tantos anos decorridos desde a redução quase total da atividade baleeira parecem não ter garantido uma recuperação positiva da população original na área da Convergência Antártica.

Em apenas duas semanas, as ruínas da indústria baleeira de Grytviken pareciam distantes em minha memória como recordações de infância. O que estariam fazendo agora o Harold e a Hedel? A Pauline talvez já estivesse em Nova York, para o lançamento de seu lindo livro, depois de tantos anos sem sair da ilha, sem ver uma cidade ou um carro. Eu ainda tinha um pedaço do pão redondo, presente da Hedel, guardado no forno. Duro como rocha, mas no zero grau da cozinha não se estragara. Com um facão de açougueiro sobre uma prancha de ipê, cortei quatro finíssimas fatias.

Torradas com manteiga, foram incluídas como iguarias no café da manhã.



6

O PRIMEIRO SOL

Lugar fantasmagórico. De um lado da estrada, floresta. De uma altura e densidade como não havia em Paraty ou na serra do Mar. Do outro, um deserto de cinzas, toras gigantescas, negras, algumas em pé, outras ardendo ainda. Um mormaço intenso e estranho produzido não por névoa e sol, mas por fumaça e fogo. A floresta ardendo, quilômetros a fio. Dezenas e dezenas de quilômetros de queimadas. Depois de passar dois dias e meio numa balsa, de Belém a Macapá, contornando a ilha de Marajó, finalmente avançávamos rápido. Aquela velocidade, as estradas de terra e as intermináveis "costelas de vaca" faziam a suspensão do carro flutuar. Com o Hermann na direção, eu tentava dormir no meio da vibração infernal e pensava na estupidez de abrir estradas, em vez de portos, na Amazônia. Ali não era bem a Amazônia. Estávamos na margem esquerda do Amazonas, no Amapá, indo para o rio Oiapoque, onde terminava

nossa viagem, as férias, o tempo livre. Dali, da fronteira do Brasil com a Guiana, 4 mil quilômetros de volta para casa. Havíamos passado os três meses anteriores metidos em duas pickups F-1000, comendo poeira, areia, asfalto e mar, para tentar fotografar os faróis — todos — da costa brasileira, do Uruguai ao Oiapoque.

Faltava muito pouco agora.

Mais quatrocentos quilômetros e, se não perdêssemos tempo, chegaríamos a tempo de ver a passagem do Círio de Nazaré, a procissão da santa padroeira do Pará, no rio Oiapoque. Poeira e fumaça sem fim. Uma queimada atrás da outra — que raios de exploração econômica poderia valer a pena e gerar riqueza num lugar em si tão rico? Estradas rotas, que só abrem caminho para destruição e pobreza, com tanto mar e tantos rios por onde viajar...

Castigo! Eu maldizendo a estrada, ela se vingou. Um estrondo no carro da frente e o veículo derrapou e parou. Descemos assustados, pensei que fosse um pneu, mas era a suspensão, uma bruta mola dianteira que quebrou no meio. Peguei o macaco, ergui o carro, o Hermann tirou a roda. A mola dianteira partida! Sentei no chão. Que droga. Nunca imaginei levar uma mola de reserva.

Estávamos em dois carros e tínhamos um pequeno arsenal de peças de reposição — mas uma mola?

O Lobão e o André, mesmo com sua qualificada experiência no Paris—Dakar, não tinham como resolver o problema. Fui atrás da minha caixa de sucata, sucatas da construção do *Paratii e* motivo de gozações no início da viagem. Joguei a caixa no chão, esparramei as incontáveis tranqueiras e voltei a sentar na terra. Procurar um telefone, voltar para Macapá ou tentar encontrar a peça significaria no mínimo uma semana de espera. Olhando para o monte de bagunças da caixa, veio a idéia. Encontrei uma fieira de braçadeiras inox, presente da Suprens de muitos anos antes. Com as mãos, girei a mola dois terços de volta e, usando as braçadeiras e um enchimento de lascas de madeira seca de árvores mortas, fiz um remendo de aspecto no mínimo primitivo. O Hermann jogou água para inchar a madeira e fazê-la preencher todos os espaços. A mola perdeu menos de uma volta de seu curso, o que não fez grande diferença. O surpreendente foi que o conserto não apenas funcionou, como agüentou 1200 quilômetros de buracos até chegarmos a uma concessionária.

Inúmeras vezes, fomos salvos pela caixa de sucata. Não havia uma lógica evidente em seu conteúdo, eram apenas amostras de coisas que sobraram de viagens ou obras passadas. Materiais diferentes, cupilhas, peças, retalhos, aparas... O limite era a própria caixa. Ela funcionava como um antídoto para a falta de soluções sempre que havia um problema. Um exercício de criatividade, explorar seu conteúdo. Mesmo que fosse apenas com os olhos. Quando eu não encontrava a pecinha que haveria de resolver meu problema, pelo menos descobria o que faltava ou o que havia esquecido. As explorações na caixa quase sempre terminavam em comemorações exaltadas ou em chutes de raiva. No *Paratii* surgiram três tipos de sucata: a geral, uma de material elétrico, outra de material hidráulico. Três bagunças regulamentadas em caixas próprias. O grande progresso foi que essas bagunças e todos os itens de bordo foram codificados e listados num programinha, com a infinita paciência dos amigos Giacomo e Luiz, que gastaram quase um mês na operação.

Incomodava-me o desgaste desigual dos cabos de acionamento do leme de vento, até que

descobri, numa das inspeções de convés, que um pó cor de chumbo impregnava o vermelho do cabo e a haste do piloto. O sistema funcionava impecavelmente, mas havia algo de errado, algum atrito de alumínio com alumínio que não me agradava, no eixo ou numa das roldanas roletadas.

Problemas... Fui atrás da velha sucata geral, no cofre direito do salão. Levantei o colchão, destravei a tampa do cofre, puxei a caixa, e em minutos pesquei todos os materiais de que precisava para tentar o reparo. Encontrei até as esferinhas de "delrin" e roletes solitários que o amigo Amílcar, da Nautec, me mandara séculos atrás e que graças a Deus eu não abandonara num canto. O problema era a regulagem dos braços de acionamento.

No passado, o *Paratii* usou por mais de 40 mil milhas um leme de vento igual, que nunca deu o menor problema e que durante anos conduzira sozinho o rumo do meu barco. O fabricante, Sailomat, sugeriu que eu trocasse o sistema antigo por um novo, redesenhado e muito melhor. Caí na conversa do seu diretor e inventor sueco, o auto-intitulado doutor da NASA, sr. Knoos. O sr.

Knoos aparece em quase todas as fotos do catálogo segurando o seu produto, sempre de barriga encolhida e cabelos implantados. Uma semana de curso de engenharia seria suficiente para perceber, após o teste do uso, que a geometria de

esforços do aparelho foi alterada, ou melhor, melhorada na direção errada. Erro freqüente, quando soluções de engenharia se afastam da experiência prática. Erro exasperante quando se está a 8 mil milhas de casa, fora de qualquer rota.

Desde o momento em que instalei o sistema novo, no Píer 26, desconfiado das alterações

introduzidas no modelo do sr. Knoos, resolvi não me desfazer do sistema antigo, na caixa ainda, guardado no cofre traseiro do *Paratii.* Mas incomodava o desperdício de carregar um equipamento mal desenhado, pesado, do qual dependiam em boa dose meu rumo e a segurança do barco. Eu continuava grato à engenhoca por ter me desviado de um gelo, mas enquanto não reparasse ou não entendesse o problema do modelo novo, inexistente no velho, não dormiria direito.

Para não trabalhar pendurado na popa sobre a água, correndo o risco de ver descer a 4 mil metros de profundidade cupiIhas, porquinhas, chapinhas e outras imbecilidades tecnológicas do sr.

Knoos, preferi desmontar o conjunto inteiro, traze-lo para dentro e trabalhar sem congelar os dedos, no conforto da oficina. Muito mais difícil e trabalhosa a idéia, porém menos arriscada. Uma hora inteira se foi do lado de fora, apenas planejando os passos da operação. O balanço, a velocidade, a ausência de locais onde apoiar as mãos, o risco de uma onda, transformam qualquer trabalho de transporte no convés em um espetáculo de circo. Eu já me habituara a correr na parte externa do barco como um quadrúpede, usando as mãos e os pés. É bem verdade que um longo rabo de símio até que seria bom, nessas horas, para segurar chaves e ferramentas.

Cinco horas depois, já como bípede, agarrado ao arco traseiro, eu comemorava o fim da

operação. Recuperei e revisei todo o sistema e já à noite acalmei minha torrente de impropérios contra o engenheiro sueco. Mas o sr. Knoos deve ter rogado uma praga enquanto eu montava o seu leme. Entrei no *Paratii* e encontrei uma geladeira. O aquecedor, parado. O barco, aconchegante como uma câmara frigorífica. Uma hora mais de luta, dentro, agora, limpando dutos e depósitos carbonizados. Fazia mais frio dentro do que fora. Frio psicológico. Fumaça que lembrava as queimadas do Amapá. Depois de várias tentativas, tive de me

render. Como faria o Hermann, em tom de gozação, saí para o convés e gritei:

"Acabou! Aaacabou a mordomia!! Cá estamos numa bela fria!"

Foi a noite mais gelada de toda a viagem. Para completar a alegria, o vento virou para leste, noventa graus. No nariz. Exatamente contrário. A cada turno de sono, um bordo construindo um penoso zigue-zague contra o vento. E o pior desempenho de todos os dias da viagem.

Vergonha nacional, ou melhor, internacional: 24 horas bordejando para conseguir 84

míseras milhas de avanço. E a festa não parou. Pior do que vento contrário, veio um vento falho.

Com o mar grosso, as velas subitamente sem apoio começaram a bater, a imensa e branca retranca, sem pressão, perdida, de um lado para outro. Instalei um *preventer* para domesticar a peça, e desabou uma linda chuva gelada. Chuva de verdade, nada de granizo ou neve, chuva amazônica, torrencial.

Apesar de tudo, do tempo contrário e instável, do sofrível desempenho, do frio úmido que de agora em diante me faria companhia, havia um interessante estado de espírito a bordo. Pior do que o desempenho ruim, seria voltar atrás.

Quebrei a média planejada por dia, mas havia boas chances de recuperá-la logo. O barco

estava em ordem. Se o piloto sueco falhasse de novo — ora bolas, eu o mandaria para a fratura abissal Prince Edward, 4 mil metros abaixo, e poria o velho sistema em seu lugar. Ou recorreria aos pilotos elétricos. Soluções havia, pior seria estar doente, despreparado ou machucado. Em caso de capotagem, o aquecedor aceso seria um risco; melhor poupá-lo e poupar o combustível, que seria útil quando eu aportasse na baía Dorian. Roupas para frio, isso eu tinha. Estava na hora de usá-las direito. Infinitamente pior é a vida dos tripulantes de regatas, que só podem usar um único casaco molhado ao longo de uma viagem inteira, correndo às cegas no campo minado da Convergência Antártica, em cascos "de plástico", transparentes de tão finos. É claro que eu admiro até o osso os homens e as mulheres que fazem isso. Especialmente os que navegam solitários. Mas competir por um troféu, por uma medalha ou por dinheiro, daqui, parece apenas idiotice. Sem poder decidir a rota ou realizar a própria vontade,

sob pena de desclassificação ou multa, sem poder escolher alguma escala interessante ou simplesmente sem poder fazer escala alguma... Eu pensava nessas coisas, deitado na cama de botas e luvas, braços para cima, roupas secas e confortáveis. Se as molhasse, trocaria por outras secas que estavam embaixo. Dono do meu nariz e único responsável por ele.

Ao apontar o nariz para a proa, por entre as botas, vi uma mancha clara na neblina. Virei a cabeça para o lado, na direção do radar, nada. Pulei da cama — droga —, era um gelinho órfão.

Droga! Droga! Vai bater!!... Voando, desliguei o piloto, assumi o leme, um pequeno desvio, religuei o piloto e voltei para a cama. Por um triz...

Trinta minutos depois, na posição 52° 13' S, 27° 58' E, apareceu a mãe do gelo. Imensa

placa tabular passando ao norte, uma milha e meia de distância. De tão próxima, eu tinha a impressão de poder tocá-la — mas era melhor não tocar em nada.

Pior do que passar frio, subindo e descendo ondas ao sul do oceano Índico, seria não ter chegado até aqui. Ou nunca ter deixado as águas quentes e confortáveis de Paraty. Mesmo que fosse apenas para descobrir o quanto elas eram quentes e confortáveis. Eu sentia um estranho bem-estar ao contornar gelos tão longe de casa.

Hoje entendo bem meu pai. Um homem precisa viajar. Por sua conta, não por meio de

histórias, imagens, livros ou TV. Precisa viajar por si, com seus olhos e pés, para entender o que é seu. Para um dia plantar as suas próprias árvores e dar-lhes valor. Conhecer o frio para desfrutar do calor. E o oposto. Sentir a distância e o desabrigo para estar bem sob o próprio teto. Um homem precisa viajar para lugares que não conhece para quebrar essa arrogância que nos faz ver o mundo como o imaginamos, e não simplesmente como é ou pode ser. Que nos faz professores e doutores do que não vimos, quando deveríamos ser alunos, e simplesmente ir ver. Não há como não admirar um homem — Cousteau, ao comentar o sucesso do seu primeiro grande filme: "Não adianta, não serve para nada, é preciso ir ver". *Ilfaut aller voir.* Pura verdade, o mundo na TV é lindo, mas serve para pouca coisa. É preciso questionar o que se aprendeu. É preciso ir tocá-lo.

O que me tocava do mundo naquele momento era um insidioso frio que se instalou a bordo.

Não vinha exatamente de fora, mas do fundo do barco. Em pouco tempo, tratando de me habituar àquele novo e incômodo tripulante — o frio —, percebi o quanto tinha sido agradável navegar até aquela longitude. Vesti, por baixo das roupas do tempo, uma nova camada de roupas de poliéster, dessas que os alpinistas usam. E passei a usar luvas o tempo todo, até para ir ao banheiro. Umas finas, outras de trabalho, mais resistentes, mas nenhuma verdadeiramente impermeável. A cada manobra nos cabos molhados, eu entrava com um novo par para deixar numa espécie de pingadeira, onde, teoricamente, iriam secar.

O desânimo do primeiro dia sem aquecimento durou pouco, mal passou da primeira noite.

Mas do frio, eu não me livraria mais, até que alcançasse terra firme com uma baía abrigada onde pudesse reacender o foguinho. Dia e noite o tripulante se fazia presente, andando por todos os lados.

Jatos de fumaça me saíam das narinas. Dividi o arsenal de luvas entre secas e molhadas, salgadas e doces.

No registro semanal do termógrafo, uma queda de quase uma dúzia de graus. E, pior: no

marcador do higrógrafo, um salto de sessenta ou setenta para mais de oitenta por cento de umidade relativa do ar. Na cozinha, além do uso de luvas, algumas pequenas mudanças no cardápio. Quase me afoguei no posto de pilotagem com uma sopa de feijão de cozimento lento que lavou de vapor as janelas e gaiútas. As receitas com mais de dez minutos de cozimento, que já não eram as preferidas, foram descartadas por provocar uma espetacular condensação no barco. E pouco a pouco a vida voltou ao normal.

A propagação-rádio com o Brasil, como esperado, começou a se deteriorar, até que a amiga América, incansável exploradora de freqüências, descobriu um endereço e horário em que consegui falar com o Brasil. Fazia tempo. Que delícia ouvir o pessoal. O Hermann entrou direto do escritório.

O Júlio estava lá, preparando-se para descer à Antártica em janeiro, como tripulante do *Kotik*, um veleiro de aço, da francesa Sophie, construído no Brasil,

que faz charter entre a Patagônia e a península Antártica. Tentaríamos um encontro em que ele me passaria uma maleta de notícias, um modelo novo do telefone Iridium e fotos de casa, das meninas. Quase tive um ataque. As gêmeas e a Marina estavam lá, ouvindo tudo atentamente. Ouvi a vozinha das duas, indecifrável, ao fundo.

Uma hora da manhã, escuro. Nove horas em São Paulo.

Antes de desligar, a América me pôs em contato com um barco brasileiro, o *Anny*, dos paranaenses Crespo e Raul, entrando forte. Estavam aqui em cima, na latitude 30° do oceano Índico, 1320 milhas ao norte. Por coincidência no mesmo meridiano de longitude. Seguíamos direções opostas. O *Anny* chegava a Durban, quase encerrando uma volta ao mundo de cinco anos, e seguiria para o Atlântico. O *Paratii* continuava para leste, ainda no começo da sua volta.

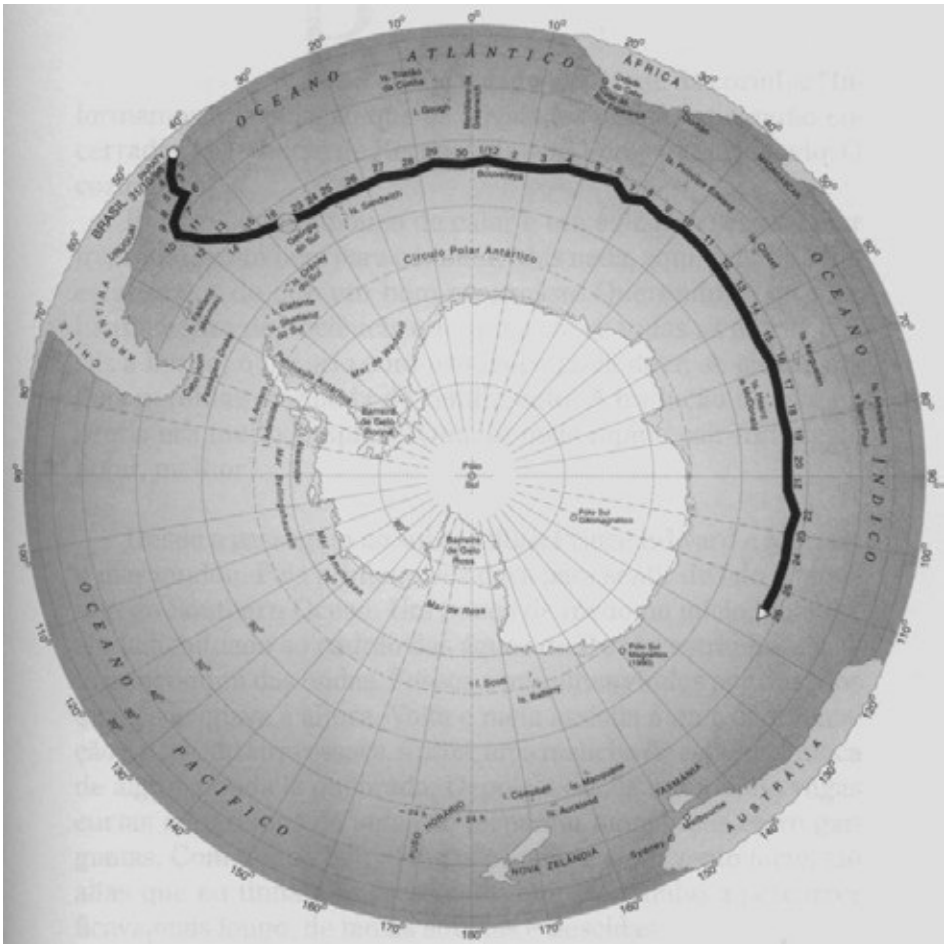
Desliguei o rádio. Não conseguia tirar os olhos da foto das gêmeas brincando na praia de Jurumirim. O cheiro do cabeli-nho delas, a voz das três. Os brasileiros do *Anny* pensavam em alcançar o Brasil no início do ano seguinte, estavam na perna final mas fariam escalas ao longo da Garden Coast, no sul da África, até a Cidade do Cabo. Meu plano era estar na mesma época em Paraty, talvez antes, e talvez não fosse impossível encontrar as meninas antes do seu aniversário de dois anos, no final de março. Fui dormir perto das três da manhã, com o dia já nascido, dolorido de saudade. Dor física verdadeira, dor da falta que alguém pode fazer, da vontade de sentir e ver. Uma dor que não senti antes. Dor de prazer, de ansiedade, de querer infinitamente bem. Dor que tinha um só remédio: seguir em frente, andar rápido e atento.

Depois de dezessete dias de ausência, como celebração a um astro raro, a neblina se desfez e do leste levantou-se o sol, os raios entrando pela gaiúta de proa e batendo no fundo da cabine.

Pensando bem, triste seria nunca ter sentido essa dor.

Antes de deitar, de pé sobre a cadeira de pilotagem, passei a cabeça pela gaiúta do teto. Com a metade do corpo para fora, de cara para o sol, cabelos puxados pelo vento, gritei:

"Viva o sol, viva a dor que eu sinto."



7

LONGITUDES VOADORAS: DE

KERGUELEN ATÉ O NATAL

Bilhete colado na parede da cozinha: "Informamos à tripulação que as atividades culinárias estarão encerradas às 18 horas de Kerguelen —13 horas urc. Assinado: O cozinheiro".

É claro que um pouco de calor e um solzinho sobre o mar tranqüilo fazem bem para o

humor. Mas nada, aqui, produz bem-estar maior do que um bom progresso. Querendo-se ou não, há um senso de eficiência que reina sobre todas as outras coisas a bordo; o próprio conforto físico pode doer, se custar milhas perdidas ou queda de rendimento. A tradução do que eu sentia era muito simples: "Quanto

mais rápido cair fora deste lugar, melhor".

Desde a passagem ao sul das ilhas Prince Edward e Marion, o mar mudou. Pela primeira vez dava para sentir de fato o tamanho do Southern Ocean. Um pouco de medo no início, quando, ainda habituado ao padrão das águas de Paraty, estranhava a altura incomum das ondas. Fossos e muralhas vindos por trás, dos quais só vigiava a altura. Volta e meia assistia a uma arrebentação à popa, ou atravessava, à proa, uma mancha de espuma branca de alguma onda já quebrada. Depois a escala mudou. As vagas curtas e íngremes de antes se tornaram montanhas entre gargantas. Com tempo bom, longas e suaves. Com vento forte, tão altas que eu tinha a impressão de que o caminho a percorrer ficava mais longo, de tantas subidas e descidas.

Nesse ritmo de escaladas líquidas e longas corridas ladeira abako, a preocupação com gelos transformou-se. Eram poucos os icebergs visíveis, e a cada novo descoberto sentia-me mais tranqüilo, pois saberia de que lado procurar por "filhotes de gelos", esses sim o grande perigo entre as ondas. Gelinhos até do tamanho de um bom sobrado eram, na água, quase invisíveis, com pouco mais de um metro à mostra. Mal podiam servir de escala para as aves ao redor.

Curiosamente, o número de aves aumentara, assim como o de espécies, mas albatrozes de

verdade eram raros. Entre os grandes petréis, eu tinha dificuldade de diferenciar espécies, algumas muito semelhantes entre si, outras "locais", se é que se pode dizer, mais recorrentes entre as ilhas Kerguelen e Heard. Fulmares, petréis-de-wilson e de tempestade, e pombas-do-cabo — às vezes aos montes — eram facilmente reconhecíveis. Que impressionante talento, o desses seres

circumpolares, para encontrar, ao redor da Terra, com tamanha precisão, os seus ninhos e encostas!

Nada de instrumentos, nenhuma referência... Que supremo privilégio navegar no ar, acima dessa confusão líquida de trancos, vertigem, espuma e barulho por onde eu insistia em passar... O barulho, talvez o único fenômeno comum entre os que têm asas e os que usam velas. O ronco interminável do vento e das ondas crescendo por trás...

A preocupação com a altura logo foi trocada pela surpresa, a cada nova onda, de subir ao topo das montanhas e admirar a vista ao redor. Que grande engano,

pensar que não há paisagem em alto-mar. A velocidade média, após dias de mar grande e regular, voltou aos cinco graus de longitude. E o bom rendimento para Leste apagou todo vestígio de desânimo ou desconforto. Os dias do foguinho aceso ficaram séculos para trás, e deles eu já não sentia saudade.

Havia, é certo, um pouco de conforto físico se comparasse a minha rotina com a de

tripulantes pendurados em retrancas, nos navios à vela do passado. Mas havia também a tensão infernal de ser o único responsável pela administração e condução do barco num ambiente completamente imprevisível, com vento irregular, neblina pegajosa e aquele trânsito demoníaco de verdadeiros acidentes geográficos. Agora, um pouco diferente, finalmente sopravam os *westerlies*, os ventos do oeste que me empurravam na boa direção. Fortes, às vezes, mas mesmo assim sem desorganizar a paisagem.

A visibilidade melhorou muito, embora o sol continuasse uma estrela de raras aparições. O

trânsito, calmo como em uma manhã de domingo em Estocolmo. O mastro, que tantas dúvidas provocou sobre sua resistência, ganhou minha confiança. Seu movimento fazia um certo barulho, internamente, no anel de rotação do convés. Talvez fosse a água embarcada pela ponta da retranca, quando o *Paratii* tocava uma onda. Um pouco de graxa de vez em quando, e os rangidos se acalmavam. A grande novidade do convés foi a vela de tempestade. Passei a usá-la não apenas durante as pancadas de vento, mas também para auxiliar as manobras da vela grande, vestindo-a por trás para subir a maior, e pela frente para fazê-la baixar — sem heroísmos ou aventuras.

As posições do meio-dia, sucessivamente marcadas com triângulos coloridos a lápis, um por dia, na grande carta polar, já formavam uma cobra respeitável. Santo aparelho, o GPS, pouco a pouco substituiu os outros instrumentos. Usava-o para ^numeras outras funções, além da

determinação da posição: controle das baterias, cálculos de médias, tempo, distâncias, velocidades, desvio magnético, tudo. Os instrumentos-padrão de bordo, com exceção do indicador de vento, foram todos desligados para diminuir o número de luzes no painel.

Seguindo pelo lado interno da Convergência, grupos de ilhas — cujos nomes

remotos

lembravam livros de infância — foram ficando para trás. Trezentas milhas para cima ficou o grupo Prince Edward — as ilhas Edward e Marion, separadas por um canal de onze milhas. Três dias depois, outro grupo de ilhas ficou para trás, à mesma distância ao norte, o grupo Crozet. Os dois grupôs, descobertos em janeiro de 1772 por Marion Dufresne, foram batizados em 1776 por James Cook, ao cabo de sua terceira grande viagem pela Convergência Antártica, explorando as terras ao redor do continente ainda "inexistente".

Incontestavelmente, Cook foi um dos maiores comandantes e capitães da história. O fato de ter sido tão insistente, transpondo longas distâncias e atingindo latitudes remotas, e de ter descoberto tantas terras desconhecidas ao redor da Antártica sem nunca descobrir a maior de todas elas, o continente propriamente dito, é de espetacular ironia. Sua terceira expedição, que por fatalidade seria sua última viagem à Antártica, marcou a presença de um instrumento que mudaria a geografia conhecida do mundo: o cronômetro de John Harrison. A determinação precisa da

longitude, cálculo que envolve o conhecimento exato do tempo — horas, minutos e segundos — em relação a um ponto de referência — então o maior problema da navegação e da cartografia —, só foi possível a partir da invenção do cronômetro móvel, testado em 1762. Desde 1772, Cook navegou no *Resolution* utilizando uma cópia desse instrumento, o modelo K-l, construído por Larcum Kendall. Aliando a precisão da maquininha ao seu talento, fez um trabalho de exploração sem precedentes. Por vezes a leitura do *Antarctic Pilot*, guia de bordo obrigatório dos que navegam em águas antárticas, torna-se uma listagem dos descobrimentos e viagens de Cook ao redor da Antártica.

O grupo das ilhas Kerguelen, também explorado pelo *Resolution* em 1776, fora descoberto apenas quatro anos antes por Yves Joseph Kerguelen-Tremarek, e a descoberta esteve na raiz de um escândalo. As ilhas, de clima inóspito, tempestuoso e gelado, foram descritas pela imaginação fértil do jovem Kerguelen como um gigantesco paraíso tropical além das possessões inglesas, o que lhe rendeu condecorações e o comando de uma segunda expedição. A verdade não tardou a ser

revelada, e Kerguelen foi devidamente conduzido a uma corte marcial e à prisão.

Na quinta-feira, 17 de dezembro, 150 milhas ao norte da minha rota, o "novo mundo" de Kerguelen ficou para trás. Qualquer eventual tentação que eu pudesse ter, de fazer uma escala na baía principal da ilha, Port-aux-Français, foi abandonada depois que comparei as tábuas climáticas das ilhas mais tempestuosas ao redor da Antártica. Enquanto Grytviken apresentava quinze dias por ano de *gale force winds* — ventos de tempestade de força nove e acima (o limite é doze) —, Macquarie 51 dias e Por t Lockroy 36, Port-aux-Français tinha uma média de 180 dias por ano de tempestades dessa intensidade!

— Muito obrigado. Adiós, Kerguelen, até a próxima!

Quatro mil milhas cumpridas dentro da Convergência, faltando ainda 9 mil. Mais de um

quarto da viagem, a média melhorando, o querido *Paratii* em perfeita ordem. Pequena celebração na cozinha pelo novo milhar de milhas — e de volta ao trabalho. Aproveitando o vento decente e o tempo ainda claro, inverti novamente os cabos do leme de vento e anotei no diário: "Próxima inversão em quinze dias ou 2500 milhas, o que vencer primeiro". E fui dormir.

Na manhã seguinte, sexta-feira, o último grupo de ilhas do Indico ficou para trás: as

McDonald (53° 03' S—72° 35' E), 230 milhas a sudoeste de Kerguelen, um conjunto de quatro ilhas—McDonald, Fiat Island e Meyer Rock—e, 23 milhas a oeste, a maior do grupo, a ilha Heard, de formação vulcânica recente (53° 06' S — 73° 31' E), avistada pela primeira vez em novembro de 1833 pelo foqueiro inglês Peter Kemp, a bordo do brigue *Magnet.* O primeiro desembarque em McDonald só aconteceu em janeiro de 1971, e de helicóptero, por cientistas do navio oceanografia) francês *Gallieni.*

Para que ficassem visíveis as etapas, preenchi com cores distintas os triângulos de posição que marcavam os pontos de meio-dia ao redor da Carta 4009. Vinte e três triângulos vermelhos até as Kerguelen. Daí em diante usaria a cor laranja, até completar a grande etapa seguinte da viagem: a passagem da linha de mudança de data — o antemeridiano de Greenwich —, ainda uma eternidade à frente. /•"-----

Pensando bem, nem tanto. Duas dobras mais na carta e eu já estaria plotando posições em pleno Pacífico. Com a sombra da Austrália então para trás, a

primeira terra nesse trecho seria a ilha de domínio australiano Macquarie, que, se tudo corresse bem, eu deixaria ao norte da minha rota.

Até lá eu deveria percorrer 3300 milhas ao sul da Linha da Convergência e mais 730 até a longitude 180°, a famosa linha da data. Com distâncias desse porte entre os objetivos, a diferença entre uma rota ortodrô-mica e uma rota loxodrômica, ou seja, entre fazer — na carta — uma linha reta ou manter o barco num rumo constante, era significativa: mais de dez por cento da distância total.

Quase quatrocentas milhas a mais entre fazer uma linha curva na carta (e reta de verdade) ou simplesmente seguir reto na carta (mas fazendo de fato uma curva sobre a Terra). Problemas de navegação — e cartografia — irrisórios em curtas viagens, mas importantes agora, sobretudo nas cartas de projeção Mercator.

Se os objetivos geográficos às vezes soavam distantes quando medidos em milhas, fusos,

graus de longitude ou de declina-ção, com os eventos do calendário era diferente. O Natal se aproximava vertiginosamente. Menos de uma semana à frente. As atividades no estaleiro — em Itapevi —, onde lentamente nascia um irmão maior do *Paratii* já deveriam estar encerradas.

Anúncios de Natal atravessando a vida de todo mundo, em São Paulo e no mundo. As gêmeas aprendendo a falar "Babai Noel".

No sábado de madrugada, impelido pelo espírito natalino, criei coragem e, antes que a

cozinha fosse interditada pelo departamento de vigilância sanitária do Southern Ocean, desencadeei uma heróica operação de faxina. Água quente, balde e sabão, pernas da calça e mangas arregaçadas, ataquei cada milímetro de cada canto, debaixo da pia, atrás do fogão, embaixo dos pai-neiros do porão. Quando me levantei, com as costas doloridas e pose de faxineira, mãos na cintura e cotovelo apoiado no cabo do esfregão, levei um susto:

"Não foi este o barco que me trouxe até aqui!"

O inox do fogão e do extinto aquecedor brilhavam; no ar, o cheiro de pinho do detergente tomou conta do interior. Um raro espetáculo de ordem e limpeza. As panelas de sanduíche alumínio/inox refletiam meu nariz cilíndrico como num

show de espelhos. A pancadaria noturna virou calmaria, a interminável neblina se desmanchou, e, enfim, completamente livre de nuvens, saiu o sol.

Finalmente céu azul completo, sem o menor traço de nuvens, sem o mínimo fiapo de

qualquer branco. Nem no alto, nem no mar. Nuvens, gelo, espuma de ondas, nada. Vento sul fraco, um sábado inteiro de sol. Albatrozes confusos e petréis maiores, sem poder voar por falta de vento, começavam a pousar na água, a poucos metros do *Paratii*. Um albatroz-errante, com muito branco nas asas, provavelmente velho, em sua envergadura majestosa e no seu vôo preciso, dava voltas seguidas de manobras impecáveis, as pontas das asas a milímetros das ondas, talvez exibindo-se para os que já estavam pousados. Pombas-do-cabo aos montes. Um albatroz escuro, talvez um *sooty*, um ou outro petrel. Quem disse que isto é um lugar deserto, esquecido por Deus?

Sabia que dias assim eram raros. Em quatro semanas foi o único, e exatamente por isso

consumi cada um de seus minutos de luz e calor como se fosse o maior dia da minha existência, pelo menos da apertada existência a bordo, desde que deixei a casinha de Jurumirim. Num desses minutos de prazer tão raro surgiu a coragem necessária para um novo banho. O quarto da viagem.

Liguei o aquecedor: água quente outra vez. Aproveitando o balanço menos violento fiz a barba, cortei o cabelo, entrei em roupas novas, botas secas e meias limpas. O uso permanente de botas, mesmo para dormir, trouxe o meu único contratempo com os membros inferiores: frio nos pés.

Meias grossas não esquentam os pés, mas sim botas com suficiente ventilação. Eu não tinha mais palmilhas ventiladas e acabei recortando algumas a partir das toalhas de mesa de borracha perfurada. Um sucesso. É claro que eu poderia dormir sem botas, mas jamais estaria tranqüilo. Se algo acontecesse fora e eu precisasse sair voando para uma manobra urgente, como no dia anterior— quando estourou o cabo da vela de tempestade —, os segundos perdidos até calçar as botas poderiam custar caro. Melhor, mil vezes, dormir sempre pronto para um salto. Gozado era entrar no saco de dormir de botas e tudo.

De botas, cheguei ao fim da primavera. Entrei no verão. Nove horas à frente do Brasil. De barba feita e casa limpa. Furando a neblina outra vez, cruzando, às

vezes, com flocos de neve vindos do sul.

Do sul do *Paratii*, do porão, vinha um barulho novo. Nas últimas semanas eu me tornara um verdadeiro caçador de sons. E caçá-los apenas não bastava, era preciso identificar sua origem.

Pequena paranóia marinheira? Talvez. Mas nenhum barulho me incomodava se eu soubesse do que se tratava. Uma garrafa de azeite batendo na cozinha, uma lata de óleo no porão, o som de cuíca do pé do mastro — diferente do grunhido externo do mesmo pé. As "vozes" das buchas do leme, inaudíveis do lado de fora, dentro lembravam um chá de animadas senhoras conversando. Toda sorte de sons havia agora.

Desci para o salão, tateando os cantos e tentando encostar o ouvido nas paredes, com as luvas penduradas nos dentes. Logo descobri que o sino metálico e irregular que batia estava na famosa caixa de sucatas; duas barrinhas de inox rolando para os lados a cada tombo de uma onda.

Enquanto voltava a travar a caixa no fundo com uma das mãos apoiada na estante, dei com os olhos num livro ainda virgem. Título: *Sauvé.* Sim senhor, *Salvo.* Presente do Júlio meses antes, e que por falta de tempo não abrira. Puxei o livro e subi para a mesa de navegação. E não dormi mais.

Maldita idéia, abrir o livro. Era o relato de sobrevivência de um dos resgates mais

espetaculares já ocorridos no Southern Ocean, durante a regata de volta ao mundo em solitário — a Vandée Globe — terminada no ano anterior. Essa prova realizada em solitário, sem escalas, é, de longe, o desafio esportivo mais extenso e impressionante que conheço. No Brasil, infelizmente, país de esportes fechados em alambrados, não se noticiam provas como essa, em que a pista de corrida é o globo. Onde a resistência e a competência são testadas não por noventa minutos, mas por quatro meses seguidos, vinte e quatro horas por dia, no mais respeitável de todos os oceanos. Sempre fui fascinado por essas provas longas, em que, além da resistência, há o desafio da gestão, da estratégia, e do respeito aos materiais e ao meio.

A rota da regata passava muito próxima da minha, talvez uma centena de milhas ao norte, e só não entrava no trecho atlântico da Convergência. O livro conta o espetacular resgate de Tony Bullimore, sobrevivente do *Exide Challenger,* que

por coincidência capotara muito perto de onde eu estava, junto à longitude 100° E e à latitude 52° S. Foi uma edição especialmente trágica da prova.

Raphael Dinelli, um francês muito jovem, capotou e afundou ao sul da Austrália e foi

milagrosamente salvo por Pete Goss, inglês, num barco menor, em condições pavorosas de mar, no Natal de 96. Alguns dias mais tarde, Thierry Dubois e Bullimore capotaram entre Kerguelen e Macquarie, muito próximos um do outro, e sobreviveram seis dias à deriva em águas geladas, com o francês agarrado ao leme do seu casco virado e exposto às ondas e o inglês Bullimore, um homem de sessenta anos e muita experiência, preso numa bolha de ar no interior do seu casco. Ainda um desastre: o canadense Garry Roofs também capotou, no Pacífico, e nunca mais foi encontrado.

Eu não tinha a menor intenção de ler sobre desgraças recentes e geograficamente tão

próximas, mas não consegui controlar a curiosidade. Ondas de seis, sete, oito andares de altura; sessenta, setenta nós de ventos uivantes; não conseguia largar o maldito livro. Exagero do inglês?

Não parecia ser. Seja como for, essas descrições de mau tempo incomodaram um bocado.

Especialmente por me encontrar no mesmo palco. O mais irritante era o Bullimore proclamando as qualidades do seu barco, que mal conseguia surfar aquelas ondas sozinho — e ainda por cima defendendo seu piloto automático, batizado de Bertha, e que não segurava o leme nem o rumo. "Ora bolas, uma máquina vagabunda dessas nem merece um nome", pensei. Mas, resmungando contra o autor e contra quem me dera o presente, não desgrudei mais do livro. Tive diversos pesadelos por culpa daquelas páginas, e só depois de chegar ao fim, muito tempo depois, acabei reconhecendo que se trata de um livro muito interessante e bem escrito e que o SAR — o serviço de busca e salvamento da Austrália — realizou naquele verão a mais brilhante operação de sua história.

Impressionado pelas recentes leituras, decidi verificar todos os cabos de bordo, as costuras das velas e os pilotos. No passado, o leme de vento do *Paratii*, também do sr. Knoos, chamava-se Florence. Impecável, merecia o nome. Desta vez achei por bem não dar nomes a ninguém. O meu novo Sailomat, ao contrário

da Bertha do Bullimore, apesar de visivelmente mal construído e de soltar peças, buchas e lingüetas o tempo todo, funcionava em qualquer mar.

Minha "semana Bullimore" desembocou rapidamente no Natal, quando, forçando o vento sul, comecei a aumentar a latitude.

Eufemismo, chamar de vento o escandaloso jato de ar vindo pela minha direita, pelo sul.

Vinte e quatro horas de pancadaria, impropérios e violência em uma data tão pacífica, quando deveriam reinar apenas bons pensamentos. Mas, bem ou mal, mais de dois quintos da viagem ficaram para trás, 5 mil milhas, e o meu bólido vermelho seguia firme para Leste. Apesar das freqüentes saraivadas de vento, nunca ainda o *Paratii* andara em árvore seca — sem vela alguma —

, ou em capa, numa posição passiva, de fuga, de que nunca gostei.

A desordem líquida atravessou o dia de Natal num clima meio nebuloso e cinzento. Não

estava morrendo de alegria nem interessado em ceia e essas coisas. Estava, na verdade, com saudade de casa. Da Marina, das gêmeas, das minhas irmãs, do cunhado maluco Wilson, da Caca, que a essas horas deveriam estar pintando e bordando. As meninas da Nutrimental, a Regina e aTakako, haviam preparado uma ceia de Natal com vinhos, doces, presentes e tudo, escondida no depósito da cozinha: com o balanço, eu mal podia alcançá-la. Uma peça de presunto de Parma pendurada no banheiro ao lado da cozinha voava para os lados, chegava a bater no teto.

E, quem diria, quando já perdia a esperança de desfrutar de alguma paz, como por súbita determinação divina e sem explicação, o vento acalmou e o mar virou piscina. Quase noite, eu já encarava minha sina de dormir "em pedaços". Saltei por um dos tubos que sustentam a cama, acendi as luzes da cozinha e dei partida numa festinha que foi até a madrugada. O Sérgio, do *Caso Sério,* ainda em Jurumirim me dera uma árvore de Natal desmontável, minúscula, dentro de uma lata de filmes. Instalei a árvore sobre o piloto elétrico. Descobri uma torta italiana de frutas, Siena, um terror de delícia, presente do Fábio Tozzi. Os vinhos das meninas de Curitiba e a garrafa de champanhe que ganhei da Marina resolvei guardar para o dia em que pisasse outra vez em terra.

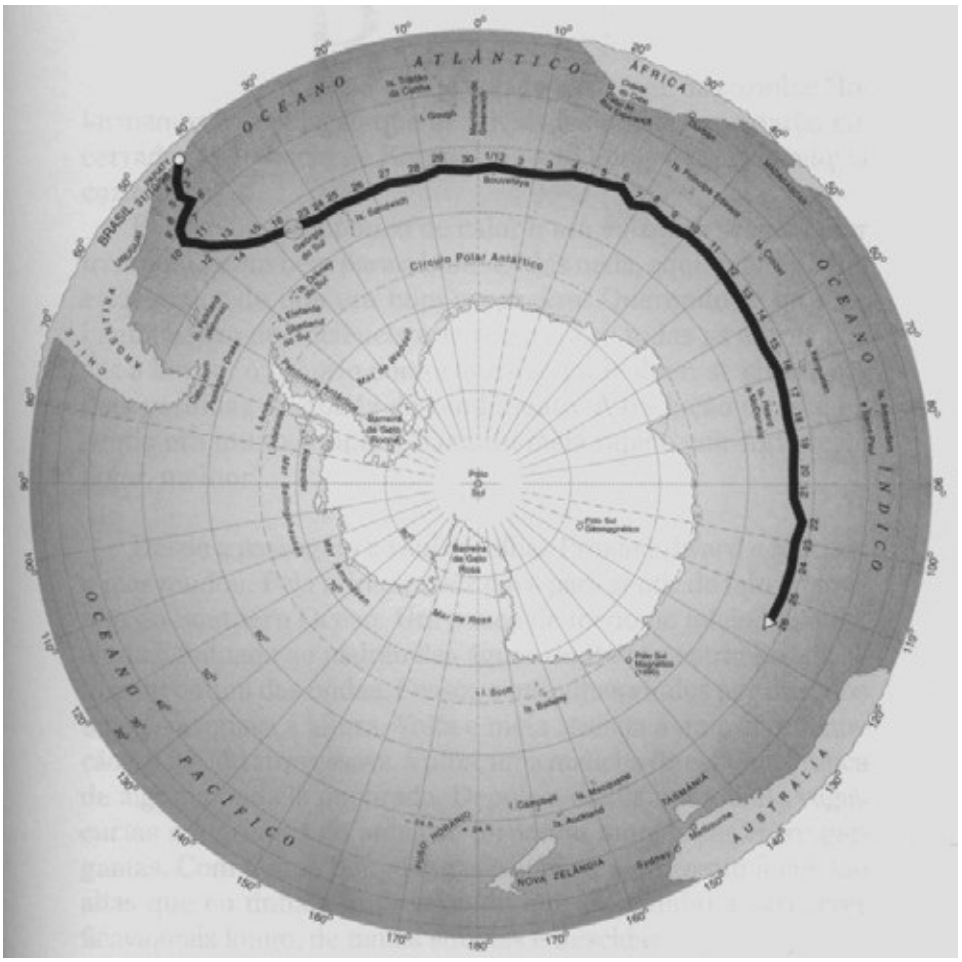
Beber, por aqui, impossível. O súbito vácuo da ausência de balanço, o incenso e a fumaça das velas acesas me deixaram suficientemente embriagado.

Olhei para o relógio. Quase meia-noite. Uma inversão de ânimo tão inesperada! Puxa vida!

Se ao menos eu pudesse ouvir os gritinhos das meninas, o som da bagunça que estariam fazendo agora!

Havia dias eu não conseguia um contato-rádio decente com o Brasil. Quem sabe se eu

apontasse a antena do Inmarsat manualmente conseguisse uma ligação? Às cinco da manhã, depois de várias tentativas, a engenhoca conectou o satélite. O Brasil estava nove horas para trás, portanto ainda no jantar da véspera. Falei com todo mundo. As meninas gritando, a loira fugindo, a morena tentando dizer: "Babai, baco! Babai, baco!". Que bruta presente, as vozinhas delas a 14 mil quilômetros de casa. Encontrei a Cabeluda e a Careca na casa do Wilson, o Zé Montanaro e a Sílvia na praia, todos festejando, ainda na noite anterior. Pensei que se tivesse por aqui um jornal, poderia dar as notícias do dia seguinte. Mas não eram lá tantas as novidades. Tinha apenas saudade. E uma atroz vontade de fazer voarem as longitudes que faltavam.



8

DE COSTAS PARA O ANO-NOVO

"...um só desejo nunca tiveste que não fosse o meu

tal a loucura que de ti me vinha

que, em te sentindo cada vez mais minha

eu me sentia cada vez mais teu..."

Descobri atrás das prateleiras, perdido, o *Messidor,* de Guilherme de Almeida,

presente antigo de uma livreira, que não sei como veio parar aqui. Mil vezes a dor da distância na língua própria a ler mais sobre a coragem alheia numa língua estranha. O problema dos livros piorou...Quase não tinha mais livros em

português. E relatos de frio e manuais de heroísmo em inglês, não agüentava mais. Além dos de navegação, havia manuais de todas as espécies: de instrumentos, eletrônica e cozinha, ou sobre procedimentos que já conhecia. Leituras de trabalho, que organizei numa estante própria — na antepara interna da mesa de navegação. Os livros de que gostava, agora tão escassos, subiram para o meu posto de observação e ganharam um lugar no chão, numa caixa laranja de fácil acesso, junto aos meus pés.

Havia algo de errado com o tempo: mudanças súbitas de temperatura e vento. Talvez fosse porque eu estava outra vez próximo da linha da Convergência, que por aqui afunda em direção ao mar de Ross. Mas havia também a súbita ausência das aves de sempre e a presença de algumas novas. Como um petrel marrom, pequeno, voando em bandos nervosos, aos milhares, aves que nunca se aproximavam. A declinação magnética passou a cair bruscamente nesses dias, indicando o rápido alinhamento entre os pólos magnético e geográfico. Quando a diferença magnética passasse de Oeste para Leste, eu poderia enfim comemorar a passagem — em longitude — do pólo

magnético Sul.

Os pólos magnéticos, Norte e Sul, para onde convergem as agulhas de todas as bússolas

terrestres, estão razoavelmente afastados dos pólos geográficos e em permanente e lento movimento. A minha última informação sobre a posição do pólo magnético Sul, a da carta n°. 4074, colocava-o em 65° S e em 139° de longitude E, em pleno oceano, a novecentas milhas de distância do verdadeiro pólo. De qualquer modo, para comemorações magnéticas ou geográficas era cedo ainda.

Quase 1200 milhas ao sul da Austrália, a principal comemoração desses dias festivos se

resumiu a uma anotação no diário, não sei por que em tinta vermelha: "Alcançamos a Austrália". A ilha que sempre desejei conhecer estava logo acima, mil e poucas milhas ao norte do *Paratii.* E

agora, parar ali, na Tasmânia ou onde quer que fosse seria o último de todos os desejos, sinal de escala forçada, abandono da viagem. Quanto mais ao sul, até onde colaborasse o vento, menor seria o meu caminho — em tempo e distância — até a próxima terra desejada, a baía Dorian. A terra mais próxima da rota

planejada era agora a ilha Macquarie, a uma semana de viagem.

Domingo, 27 de dezembro. Com todo o pano aberto, coisa rara, tomando chá com bolachas do Reino Unido e fazendo troça dos ingleses, os pés em cima do painel, lata de biscoitos no colo e xícara na mão, quase atirei tudo no teto. Uma rajada relâmpago deitou o barco. Saí da cabine pulverizando migalhas no ar. "Baixar a vela grande e subir a de mau tempo", o grito de ordem, cumprido em segundos. Tempo depressivo, barômetro baixo, já desconfiava de alguma surpresa desse tipo. Retranca aberta a 90 graus, velas no mínimo e bem ajustadas, o *Paratii* devorava ondas como se fossem bolachas. Mas as bolachas começaram a crescer, e uma nos engoliu por trás.

Quando a espuma escorreu de proa a popa soprada pelo vento, fiquei contente por rever o leme de vento ainda inteiro.

Terça-feira, 29 de dezembro. A agulha do barômetro, em queda vertiginosa, bateu na haste do higrômetro, já fora, por baixo da escala. Não parou de piorar. A vela de mau tempo, mínima, não podia ser reduzida. Eu poderia apenas removê-la, mas então teria menos leme e velocidade para correr das montanhas que vinham por trás. A velinha de proa foi reduzida ao tamanho de um guarda-chuva, e mesmo assim o *Paratii* andava a mais de doze nós, dezoito, vinte, vinte e dois.

Santo Deus, na descida não havia como encontrar um pedal de freio.

Os rangidos agudos saídos da casa de máquinas se transformavam em gritos

impressionantes. O freio! Havia mesmo um freio a bordo! No eixo de hélice, para evitar que o hélice girasse com a velocidade da água, danificando a transmissão. Durante os picos de velocidade, nas descidas de onda, a pressão da água no hélice era tanta que fazia o freio "derrapar", produzindo ganidos espetaculares. Apertei as lonas o máximo que pude e subi. Passei do piloto sueco para o elétrico, mais rápido de ser desaco-plado no caso de algum problema com o rumo.

A cada explosão de uma onda, manchas de espuma envoltas num anel turquesa-claro, cor

leitosa de água arrancada por pressão. Eu nunca antes vira mar igual. Na cozinha, desde a manhã, havia separado todos os ingredientes do cardápio do

dia: o nhoque da sorte do dia 29, com planos e tudo para pôr debaixo do prato. Sem chance. Não consegui me afastar um segundo da entrada e do leme, magnetizado pelo espetáculo. O pacote de nhoque voou para o chão e corria de um lado para outro. Junto iam a tábua de madeira da pia, o ralador de parmesão, a minha cuia de tacacá do Ver o Peso, em Belém, facas e colheres. Uma das gavetas se abriu, esparramando o conteúdo pelo corredor da cozinha. O carregador da furadeira Bosch pequena explodiu em pedaços contra a parede.

Trinta minutos para a meia-noite, hora local. A situação — preta — não podia piorar muito mais. Fora, um escuro danado, apenas a esteira do *Paratii* e a espuma da arrebentação, iluminadas pela forte ardentia. Não comia nada havia horas, mãos grudadas no leme interno. Notei uma melhora relativa que não ousava comentar e ataquei o prato da sorte — logo eu, que não acredito em sorte. Da água fervida, aos trancos e barrancos, saiu um nhoque quase cru, que comi em silêncio na mesa de navegação, de olhos grudados no anemômetro: quarenta, quarenta e cinco, cinqüenta nós! Mais a velocidade do barco, dez ou quinze nós. Ou seja, um mínimo de sessenta nós de caos.

Às vezes parecia baixar um pouco, mas logo em seguida vinha um novo arranque de vento. O

gerador eólico uivava com um desespero que uivava mais que o vento. Consegui desligá-lo sem sair.

Dormi sentado, sem descer para lavar o prato. Rezando para não atravessar com barco e

tudo no meio desse pandemônio líquido, para não encontrar gelo ou o que fosse pela frente, para que nada quebrasse. Horas que não passavam, e o sono aumentando. Sonhava em poder dormir, mas simplesmente não tinha coragem de abandonar a situação — por um segundo que fosse.

Entrei no último dia do ano num mar ainda deformado. O ba-rômetro completou cinqüenta

horas fora da escala e não queria subir. Santo Deus, perdi completamente a referência do que é normal. Saiu um solzinho, mais assustador ainda do que a ventania noturna. Os tapetes de água leitosa branca e turquesa cobriram quase toda a superfície do mar. O vento aparente baixou para trinta e cinco ou quarenta nós, mas o aspecto das ondas piorou.

O grau de desordem líquida ultrapassou a minha capacidade de referência espacial. Não

mais velejava para leste, norte ou sul, mas para cima e para baixo. Às vezes uma encosta de norte surgia de um lado e um precipício do outro. Talvez não fossem mais ondas, mas fossos, buracos líquidos, vales que cruzavam o mar, um caos oceânico. Como saber? O incrível era que o barquinho se comportava com uma certa dignidade. Outras vezes uma escorregada lateral e a retranca afundava inteira na água, mas imediatamente voltava ao rumo sem que precisasse assumir o leme.

Meus dedos, a milímetros da roda de leme, não chegavam a tocá-la: apenas esperando a hora de desligar o piloto ou fazer uma correção brusca de rumo.

Enquanto torcia para o tempo melhorar, o mar conseguiu piorar. Antes da passagem

meridiana do sol — que por certo ainda existia em algum lugar —, o indicador de declinação magnética do GPS pulou de Oeste para Leste. O *Paratii* acabara de ultrapassar a longitude do pólo magnético — situação de alinhamento entre os pólos geográfico e magnético que só acontece duas vezes numa viagem circumpolar. Por coincidência, o hodô-metro do mesmo GPS indicava

exatamente 9 mil milhas cumpridas desde Jurumirim, e 6479 desde a despedida do Harold e da Hedel em Grytviken. Para completar a festa, logo em seguida entrei na longitude 140° E, que oficialmente considerava o fim do oceano Índico. Festa? O fim do Índico mais parecia o fim do mundo, exatamente no fim do ano. Só não perdi a última gota de humor porque no dia anterior cruzara o antemeridiano de casa, da casinha vagabunda e querida debaixo dos coqueiros de Jurumirim. E agora, a cada segundo de movimento ou milha de avanço, não estaria mais me afastando, mas me aproximando de Pa-raty. (Jurumirim, a 44° 40' W de longitude, tem seu antemeridiano em 135° 20' E, exatamente do outro lado da Terra, a 180° de distância.) Durante aquelas cinqüenta ou sessenta horas de pancadaria, o ponto mais afastado de toda a viagem ficou para trás. Isso não mudava a situação em absolutamente nada, mas constatar que a distância a percorrer era menor do que aja feita, que a metade do globo e do meu velho sonho estavam cumpridas, era, apesar do mar, do medo e do tempo, uma bruta festa. Uma festa do outro lado da Terra, da Antártica, dos pólos geográfico e magnético, afastado como nunca antes, e a partir de agora cada vez menos, de

casa e de todos.

Passado o Índico e todas as medidas e considerações sobre longitudes e distâncias, o ano de 98 também passou. Com pôr-do-sol e lua cheia, doze horas à frente dos que estavam em casa, assisti à virada do ano sem ter muito o que comemorar. Inocentemente, imaginei que o retorno do barômetro à escala em data tão importante era o anúncio do fim da pancadaria. Quem sabe dali em diante bom tempo e um mar decente...

O rádio não dava sinais de propagação havia um bom tempo e o telefone se recusava a

acoplar comunicados. Não havia como falar com o Brasil. Meu único privilégio seria entrar no ano novo antes do que todos que estavam em casa. Depois de tanto vento, não sobrou nada ao redor, apenas espuma gelada sobre a superfície. Albatrozes, petréis, gaivotas, nada. A cor estranha e leitosa do mar mexido passou para o céu, que ia perdendo a luz, e o último pôr-do-sol do ano foi mais estranho ainda. Com Macqua-rie 536 milhas à frente e a linha de mudança de data a 1244

milhas, amanheceu o primeiro dia do ano novo. Puxa vida, não era exatamente o que mais gostaria de ver, no início do ano, o dia daquele jeito. Mais do que o tempo suspeito, o barômetro, que prometia sair do fundo da escala, despencou outra vez. E de novo o vento tocou nos cinqüenta nós aparentes.

Resignado, como se o mau tempo fosse o único tempo possível, recolhi o que restava da

buja e deixei apenas a velinha de tempestade solteira. Talvez viúva. Disparou então de uma vez a fúria do Southern Ocean. Foi-se a graça e o resto de bom humor. Foram-se as últimas gotas de paciência para tentar entender o que se passava. Caos completo. Uma desordem contínua de água e espuma. O mar estava desmoronando ao redor. A escota da velinha, único motor puxando o *Paratii* a uma velocidade completamente ilegal, encostou, sem que notasse, numa roldana da vela grande, puiu e ameaçava estourar. Se um pedaço de pano se soltasse ou se o cabo se partisse, decolaríamos para um desastre espetacular.

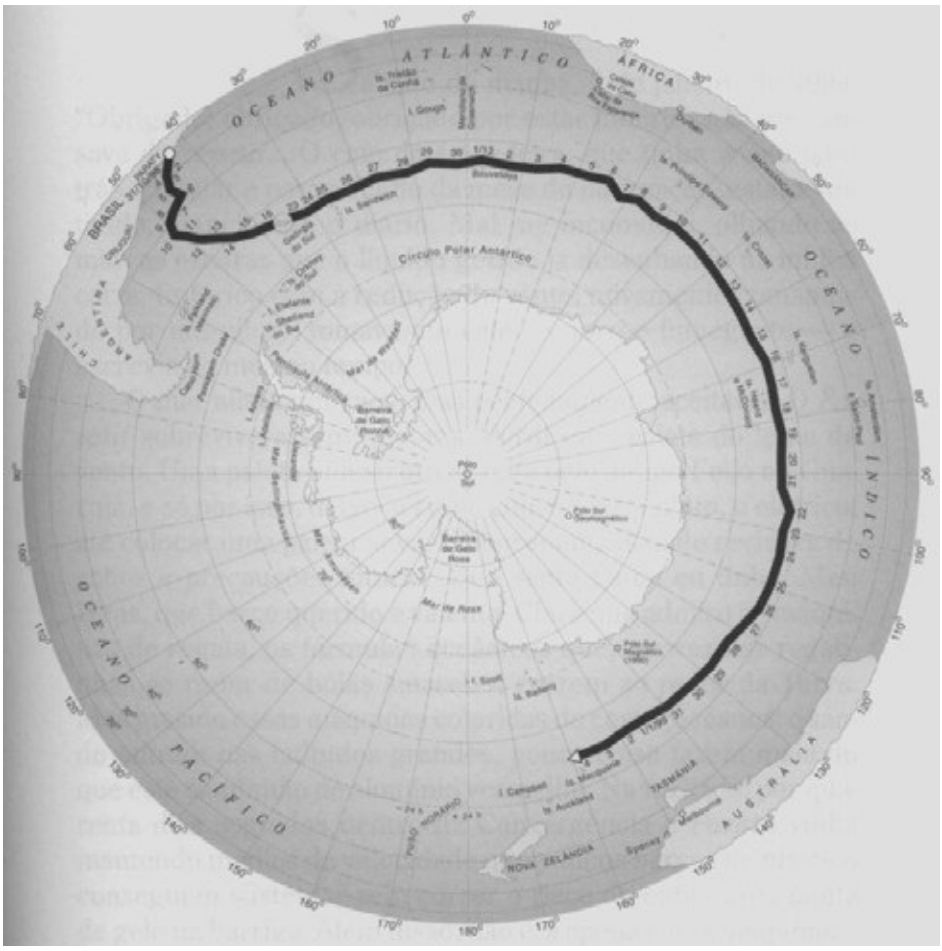
Criei coragem, cortei um pedaço de cabo, saí e, arrastando-me como um polvo até a ponta da retranca, fiz uma escota de reserva rezando para não ser arrancado dali por uma onda. Que falta faziam os outros quatro membros... O cabo de

dezesseis milímetros voava no vento como um fiozinho de lã. Fazer as voltas e os nós pendurado sobre a espuma não foi nem um pouco divertido.

Em vez de falar em voz alta, eu gritava. Gritava para mim mesmo o que deveria fazer, que o nó não estava firme. Gritava para ouvir minha própria voz no meio daquela turbina eólica infernal, que não parava. Gritava para não parar de fazer força, para não desistir dos nós que era preciso dar.

Voltei para dentro, miraculosamente pouco ensopado. Com uma toalha preta e felpuda me

enxuguei de roupa e tudo: casaco, macacão, botas. Minutos depois, uma cachoeira lateral vinda do norte bateu na popa, no meio de uma descida de onda, de oeste. O *Paratii* atravessou. A cozinha subia e a mesa de navegação foi para baixo. De toalha em punho, escorreguei até bater na parede oposta. Do lado de fora, a retranca, onde eu me encontrava minutos antes, mergulhou inteira na onda, com a vela pane-jando desesperadamente, até que o piloto retomasse o rumo. "Muito tempo, muito tempo", gritei. Desliguei o piloto e assumi o leme interno. Meu Deus, pior ainda, o barco endireitou mas eu não conseguia manter o rumo certo por falta de referência. Olhando para a frente, não havia meio de saber por quais ondas estava descendo, as de norte ou as de oeste. Comandar pela bússola também não resolvia o problema. Virei de costas para a proa e, olhando para as ondas, segurando o leme por trás, descobri um jeito de pilotar ao contrário, apenas controlando as paredes de água e a birutinha de vento da targa traseira. Surfando de costas! Quem diria! Não era exatamente o modo como planejei virar o ano e começar vida nova. As deliberações de Ano-Novo se resumiram a uma só: escapar vivo.



9

UM BARCO QUE PEGA NO TRANCO...

Sábado de manha, 2 de janeiro de 1999. "Obrigado, obrigado, obrigado por estar inteiro", não me cansava de repetir... O café da sexta-feira, que tinha voado para trás do radar e para o fundo da mesa de navegação, estava voltando, manchando o diário. Mal me incomodei, olhando as marcas escuras que o líquido gelado ia desenhando na minha carta. Eufórico com a redução do vento, novamente comandado por um piloto, tomava um café

— novo e fumegante — e escrevia ao mesmo tempo.

O mar ainda um caos, mas perfeitamente aceitável. O *Paratii* sobrevivera sem quebras.

Perdi uma paleta do leme de vento. Uma paleta indestrutível, feita pelo amigo

Feijó no Guarujá, e só por isso, deixei o rumo com o outro piloto, o elétrico, até colocar uma paleta nova. Elaborei uma lista de revisões de cabos e precauções futuras. Que santo barco eu tinha. Meu Deus, que barco querido e valente. Claro que admiro as máquinas de regata, os fórmula i oceânicos que, em vez das regatinhas ao redor de bóias amarelas, correm ao redor da Terra. Mas mesmo essas máquinas coloridas de cortar oceanos, quando entram nas latitudes grandes, pouca coisa fazem mais do que este caminhão de alumínio vermelho. Na verdade, por quarenta dias seguidos dentro da

Convergência o *Paratii* vinha mantendo médias de velocidade que poucos barcos de plástico conseguem sustentar sem correr o risco de enfiar uma ponta de gelo na barriga. Além disso, não era apenas uma máquina, o

Paratii era a minha, a nossa casa em Paraty. E a "nossa casa" estava simplesmente voando em 55° de latitude, mil milhas ao sul da Austrália.

A Tasmânia ficou para trás, 720 milhas náuticas ao norte. Em pé do lado de fora, sem as malditas luvas de alpinismo, segurava com as mãos nuas a borda de madeira da cabine, os cabelos soprados por trás — ainda restavam uns 25 nós de vento aparente — me entravam nos olhos. Que delícia, o sol outra vez. Que delícia, o fim de uma tempestade. Da maior tempestade de toda a minha vida. Que delícia ter um barco forte e não ter feito muitos erros. Pensando bem, com quase 10 mil turbulentas milhas a bordo desse mastro novo, eu não me lembrava de nenhum *distribil*, como dizem os franceses. Nenhuma dessas manobras em que tudo sai errado, velas voando em lascas, cabos enroscados, trancos, estalos e quebradeiras. Às vezes um pequeno sofrimento com os dedos gelados para acertar o rumo — e só. Eu me habituara ao frio e a uma rotina de precauções para evitar acidentes, especialmente os domésticos.

Fora o mastro, trocado em caráter de experiência, o *Paratii é* um barco que nunca sofreu modificações: um barco de dez anos de idade que nunca me torrou a paciência com reformas, manutenção, mudanças de sistemas e cabos, nem mesmo da parte elétrica. Paninhos para limpar sapatos e essas frescuras de barco de clube, nada disso. Um sistema de leme impecável. Totalmente aparente, mas simples, preciso, confiável e estupidamente sólido, instalado no primeiro dia e nunca mais alterado. O mesmo motor de sempre, que usava para carregar baterias, acionar bombas, fazer água e o resto, virando como máquina de costura. Partida manual como opção, uma tranqüilidade de espírito sem preço, num lugar onde baterias ficam preguiçosas. Ah, e as baterias — alcalinas, de níquel-cádmio

— à prova de todos os vícios modernos de consumo elétrico. E, apesar de tudo, no conjunto um barco elegante, limpo e muito confortável.

O mastro novo foi a única alteração. Uma bela revolução na minha casa. Toneladas de

catracas e ferragens tornaram-se supérfluas e partiram. Muitas das peças o Fábio usou no barco dele, o *Brisa,* ou em muitos barcos onde ele praticava suas mirabolantes cirurgias. E apenas dos cabos de aço à popa ou a meia-nau restou alguma saudade. Não da sua função, completamente idiota, de segurar um poste, quando se tem um perfil de fibra simples como um coqueiro, mas do apoio para as mãos, nas corridas pelo convés. Às vezes, com mar forte, era difícil atravessar o convés do *Paratii* totalmente livre dos cabos e das "escalas" do velho mastro, sem perder o equilíbrio. A cerquinha lateral, ou guarda-mancebo, era alta, mas não o suficiente para segurar um navegador desatento em vôo. Alcoólicos ou visitantes que teimassem em andar como bípedes teriam vida curta, ou no mínimo um rápido acesso para o mar. O curioso era que agora trabalhos ou passeios na plataforma elevada da retranca, lançada para fora do barco, eram muito menos arriscados do que os feitos no convés. Mesmo com a peça tocando uma onda, a dois metros de altura do piso eu estava a salvo de ser colhido por um bloco de água que cobrisse o barco e varresse o convés.

Nas longas horas do dia, o cantinho da retranca junto ao mastro tornou-se o meu endereço favorito. Apoiado na vela, eu admirava as ondas que passavam por baixo, lavando o convés sem me molhar. Quando a retranca girava, ao bater numa onda maior, o movimento no centro de rotação, onde eu me encaixava, era mínimo e seguro. Do posto de observação no entroncamento do eixo principal da minha embarcação, encolhido, de luvas, eu observava o mar que ia ficando para trás.

Estava exausto. Perdera a conta dos dias de mau tempo e do número de depressões. A esteira branca que deixava para trás se confundia com a desordem das ondas — ainda respeitáveis. O mar duro, angular, e o balanço forte não deixavam o *Paratii* decolar nas descidas cada vez menores. Não havia motivo nem coragem para comemorações, mas mesmo exausto eu sentia um brutal alívio por tudo ter passado. Uma falta enorme de poder dizer para alguém que tudo estava bem, um desejo estranho de ouvir a perguntinha: "Como foi de entrada?". Entrada? Festas?

"Vem aqui, que eu vou mostrar a entrada!", berrei contra o vento.

Um pagão que visse aquele mar ainda teria bons motivos para rezar. Mas aqui não é lugar para se rezar, ainda havia muito trabalho. Como diria o Macaco Simão, na minha coluna preferida,

"quem fica parado é poste". Chega de moleza! Saltei do meu poste branco e voltei para casa. Já era hora, não sentia mais os dedos e o nariz, de tão gelados que estavam.

Não havia jeito de falar com o Brasil. A propagação não colaborava e todos os meios

eletrônicos de comunicação resolveram calar. Poderia fazer um contato via Austrália se quisesse, mas resolvi esperar mais uns dias.

No domingo ultrapassei a longitude da última ponta no leste da Austrália, o cabo Byron.

Deus me livre de passar por aqui em condições iguais outra vez. Desde o dia 26 de dezembro do ano anterior, o *Paratii* não descansou um segundo. Cada nervo do barco foi esticado, e os meus quase destruídos. Até os tímpanos doeram, quando pela centésima vez disparou o eixo do hélice.

Quem diria, até as lonas de freio acabaram! A casa de máquinas cheirava à rabeira de uma carreta queimando lonas na descida da serra de Santos!

A surpresa do dia deu-se numa das últimas surfadas do expediente, quando o eixo gritando no fundo mais uma vez disparou. Não sei como aconteceu, mas no final da corrida o motor disparou.

"Impossível! Quem ligou o motor?"

No meio da gritaria do eixo, o motor virando na aceleração máxima... Corri para trás, a alavanca do motor estava engatada à frente, desangatei, entrei e puxei o estrangulador. Ufa, parou!

Incrível, mas foi a primeira vez que vi um barco pegar no tranco. Não havia fantasmas nem sinal de garrafas vazias a bordo. A única explicação é que sem perceber devo ter pisado na alavanca que aciona a caixa de reversão e numa das

surfadas a força da água virou o eixo e o motor foi atrás.

Como o corte de diesel é mecânico, mesmo sem a parte elétrica a engenhoca funcionou. 'Talvez um sinal de que *tudo* vai funcionar", brinquei. E resolvi fazer o Inmarsat falar.

Duas horas depois, três estrelinhas no visor do aparelho, conecte! o satélite estacionado sobre o Pacífico.

"Miserável aparelho! Fala! Fala!", eu gritava, apertando as teclas.

E ele falou. Límpida e cristalina, ouvi a voz da Marina na secretária eletrônica de casa...

Droga, não havia ninguém. Liguei para Paraty e peguei todo mundo na casa do Wilson. Minhas irmãs e as gêmeas gritando. A Marina, assustada, contou que todos estavam preocupados e perguntou se eu sabia o que tinha acontecido na Tasmânia, na regata Sydney—Hobart. A única coisa que eu sabia era que meu corpo todo doía, de tantas horas de trancos e correria.

No sábado anterior, 26 de dezembro, quatro horas antes da largada de uma das três mais

famosas regatas do mundo, em Sydney, veio o aviso *degole warning*, que, em meio às festividades e ao glorioso sol de sábado, foi ignorado. Na segunda-feira de manhã, metade dos 115 barcos da flotilha estavam quebrados, sete afundaram e seis homens tinham morrido, varridos por ondas que alcançaram oitenta pés, 25 metros de altura! Era o outro lado da mesma depressão que pegou o *Paratii* mais ao sul. A maior tragédia na história da regata, em 54 edições. Meu pai costumava dizer, com ironia, que a ignorância é uma das fontes da felicidade. Fui obrigado a concordar. Se alguém me contasse, ou se me caísse nas mãos um único boletim descrevendo a gravidade da depressão, eu teria passado o Ano-Novo em pânico completo.

Perdi o amor por meu saldo bancário, com o telefone devorando minutos a dez dólares cada, sem saber quando voltaria a conectar a máquina outra vez, e desatei a ligar para os amigos.

Falei com o Barba, aos berros, no Giardino, o seu simpático restaurante em São Paulo. O

amigo Quartim, no Itaú, membro honorário da família, gritava na nossa forma tradicional e escandalosa de saudação. Arrisquei uma ligação para a vila de Bik Faya, no Líbano, e encontrei em casa, à volta da lareira, os queridos tios Ghassane e Tamara e a prima Zeina. Eu gritava "Feliz Natal!" e eles choravam. "Feliz Ano-Novo!", gritavam eles — e eu chorava. Não foi uma conversa lógica ou útil, mas foi a melhor coisa que aconteceu naqueles dias. Falei com o querido Jaime Pasmanik, pai do meu amigo Bráulio, desejando-lhe, com um mês de atraso, um feliz aniversário.

Tive de ligar o motor porque as baterias deviam estar queimando, de tanta falação. Ao final da conexão, vi o sol se pondo, a oeste, num mar de azeite italiano de primeira prensa. O mesmo mar de antes... Outro planeta. Quem é que acreditaria em tal transformação?

A agitação telefônica trouxe ânimo suficiente para lavar mais quatro pares de meia,

operação detestável mas vital. Minhas botas quase novas, usadas uma única vez, não serviam mais.

Um outro par de botas novas também não. Eram de número 45, e o meu número é 44, mas com as meias ficavam justas e viravam um inferno. Botas sem circulação de ar simplesmente não

funcionam. As botas de número 46/48 eram perfeitas, e o único par, presente do Hermann e sobrevivente dos tempos do *Rapa Nui,* era o melhor de todos, mas o estado da borracha anunciava o fim próximo.

Um pouco de calmaria, e em menos de uma noite a vida voltou ao normal. Na passagem por

Macquarie, que ficou 75 milhas ao norte, surgiu um dente súbito no barômetro, mar muito grosso e mais vento forte. Mas nada que, de longe, lembrasse o fim do ano. Perdi a vergonha de ligar o

"modo de sobrevivência" a bordo, usando apenas a vela de tempestade com todo o resto bem amarrado. Mesmo assim, com pouquíssimo pano, a regularidade se manteve: cinco e às vezes seis graus de avanço a cada dia.

Em 56° S de latitude, com a menor distância entre os meridianos de longitude,

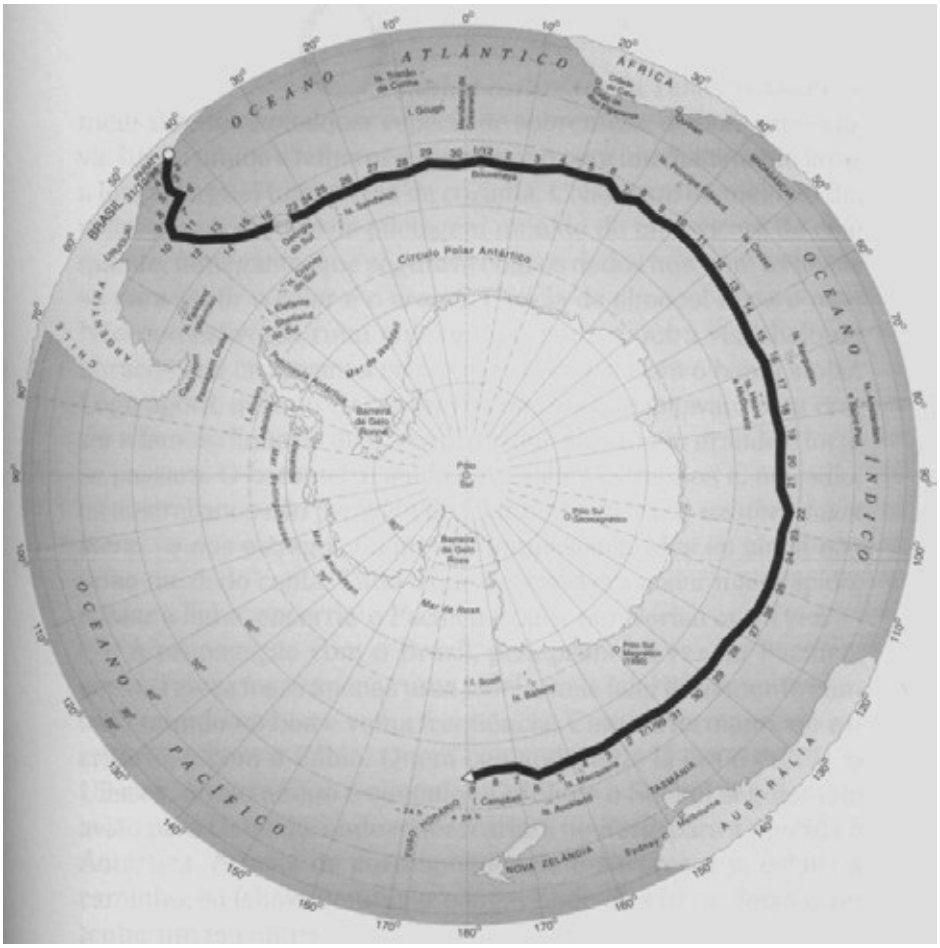
cumpri a

penúltima passagem de etapa do meu cronograma. A última seria a linha de mudança de data; depois viria a etapa final: mais 3300 milhas até a península, até pisar as pedras da baía Dorian e sentir o cheiro de estrume dos pingüins-papua. Terra firme, longe ainda. Seiscentas e cinqüenta milhas ao norte estava a Nova Zelândia, e a apenas 250 milhas acima da minha rota a última terra próxima antes da península Antártica, a ilha Campbell. A terra próxima de verdade estava abaixo da quilha. De quase 5 mil metros, a profundidade subiu para algumas centenas apenas, formando o Macquarie Ridge, a plataforma da ilha, talvez uma continuação da cadeia transantártica de montanhas que começa nos Andes, do outro lado da Antártica, e segue até quase acima da Nova Zelândia. Conclusões pessoais de geologia que fazem sentido quando se analisam as cartas oceânicas de profundidade.

A ilhazinha ao norte, Macquarie, de 46 milhas quadradas, está fora da Convergência mas

tem clima subantártico. Foi descoberta em 1810 pelo capitão-foqueiro Hasselborough, do brigue *Perseverance.* Em dez anos as focas das ilhas foram exterminadas, e catorze anos mais tarde o mesmo aconteceu com os elefantes-marinhos. O navio notável que mais freqüentou suas encostas desabrigadas foi o *Aurora,* a última vez em 1916-17, dando suporte ao grupo de Shackleton — que nunca chegaria ao mar de Ross. O *Aurora,* então invernando à espera da equipe de Shackleton, que deveria estar atravessando por terra o continente, e sem saber que os 27 homens estavam náufragos, ainda do outro lado da Antártica, foi desgarrado do gelo de McMurdo Sound, no cabo Evans, por uma tempestade, e atirado para o mar. Derivou abandonado por dez meses e 1100 milhas, como um *mary celeste* — um navio-fantasma —, até ser encontrado por outro navio e reconduzido à Antártica. Ernest Wild — irmão de Frank Wild, braço direito e homem principal de Shackleton —

foi um dos dez que ficaram em terra, abandonados pelo *Aurora.* Heróis esquecidos pela história, só muito tempo depois seriam resgatados pelo próprio Shackleton. Seu feito, em esforço e coragem, foi muito maior do que todas as viagens de Scott somadas. A âncora do *Aurora,* com a corrente partida, até hoje se encontra visível, unhada a alguns metros da cabana que abrigou Scott no cabo Evans.



10

PADRE ETERNO

O *fusili à carbonara* da Takako cassou os meus direitos a qualquer espécie de sobremesa, de bom que estava. Juntei pratos e talheres e, sem ânimo para imediatamente lavar a louça, larguei tudo na pia da cozinha. Coisa rara: no meio do dia voltei para a cadeira de pilotagem munido de uma xícara de café quente, fumegante, que segurava com os dedos nus, sem as luvas, só para sentir o calor e o aroma. Delícia de almoço! Pena o mar. Não que estivesse ruim ou alto, mas andava outra vez cheio de buracos que cruzavam a proa a toda hora e faziam o barco atolar. Logo agora, quando eu contava os metros que faltavam para cruzar a famosa linha de data. Era óbvio que algo muito grande e forte se passara. O barômetro ainda dava saltos estranhos e, no rádio, os australianos não paravam de falar no *pretty nasty weather down there*... e nos estragos da grande tempestade. Mas eu ainda não tinha me dado conta. Tudo o que desejava era andar mais rápido, passar a linha, encerrar o Pacífico e pisar em Dorian outra

vez.

A propagação com o Brasil, pela primeira vez no Pacífico, abriu. Talvez fosse apenas uma janela, mas falei lindamente com todo mundo na boa e velha freqüência. Com o Hermann, no escritório, e com o Fábio. Quem comandava de lá era o py2uAj, o Ulisses, nosso amigo e contador.

O Júlio e o Stickel seguiam de avião para Ushuaia, onde embarcariam no *Kotik* para a descida à Antártica. A mala de correspondência e surpresas já estava a caminho, só faltava combinar o lugar onde eles iriam deixá-la ou tentar um encontro.

Em cinco dias, apesar do vento contrário, da buraqueira e da ansiedade em andar mais

rápido, engoli as setecentas milhas que separavam a passagem de Macquarie do hemisfério Oeste

— da linha do antemeridiano. No sábado, às 22h04 locais, 8h04 horário do Brasil, cruzei a bendita linha de data. De volta ao hemisfério de casa.

"Oeste na janela, metade na panela! Viva o Ocidente! Não tenho dor de dente!..."

Instantaneamente, enquanto cantarolava idiotices, voltei para a sexta-feira, dia 8, e uma hora e 56 minutos depois começou outra vez o sábado, 9 de janeiro. Fim de semana com dois sábados, duas vezes o dia 9 de janeiro, e chuva por todo lado. Em vez de catorze horas à frente do Brasil, agora estava dez horas para trás! E, em lugar de me afastar em horas, eu agora me aproximava! Esse simples detalhe burocrático levantou o espírito e fez a louça da cozinha brilhar outra vez.

O brilho de verdade, no entanto, viria de fora. Eu saltara para a latitude 57° S a muito custo, pois os ventos insistiam em soprar de baixo, da Antártica. Quando entrou a depressão seguinte, de oeste, e as ondas outra vez ganharam importância, o *Paratii* foi cercado de forte ardentia. Noite escura, céu cinzento, nada de lua, a esteira de espuma ganhou luz como nunca antes eu vira. Flocos e cristais de espuma, todos os movimentos brilhavam na luz esverdeada. Os paredões escuros de água abaixo das cristas iluminadas confundiam-se com o céu negro. Eu tinha a impressão de navegar no espaço, em meio à luz de estrelas e cometas. Não importa quantas vezes um sujeito assista, não é possível deixar de embriagar os sentidos com o espetáculo do céu transformado num espelho

tridimensional do mar iluminado. E não é preciso ter ondas dessa altura. Em Paraty, a mesma sensação acontece na porta de casa — nas águas verdadeiramente calmas da pequena baía.

Lá não há cristas de espuma, mas há os riscos dos peixes que passam, assustados com eventuais barulhos, a esteira acesa do motor de popa ou o rasgo de luz dos remos cortando a água.

O simples fato de retornar para o hemisfério Oeste me fez voltar em pensamento para

Jurumirim, ainda tão distante. Quanta luz me deu às idéias aquele lugar, que nem luz elétrica tem.

Há lá um gerador, invenção do Hermann, que usamos sempre que é preciso fazer um conserto em casa, furar umas madeiras. Raramente é acionado. E luz de fato, luz elétrica, não quero que passe por ali. Ficamos anos e anos sem ela: por que agora? É difícil descrever para um ser urbano eletrificado o prazer de dormir com os grilos, ler de lampião, sair à caça de siris com tochas e fazer fogueiras com os restos de madeiras que o mar deixa na praia. O prazer de não ter um único vizinho aceso, de não ver um poste, de não ouvir barulho de cidade ou de carros — e estar tão perto de tudo.

Por obra da providência, nem mesmo os celulares, que tocam em todo canto, em Jurumirim

têm vez — só na boca da baía, já bem longe da praia, aonde só se vai de canoa porque estrada não há. Receber um telefonema, nem pensar. Se tecnologias e recursos existem, melhor que fiquem no barco. Em casa, não. Talvez seja por isso que gostamos tanto do lugar. Vê-se muito mais a noite, num lugar onde não há luz. Não dá para explicar.

De certo modo o *Paratii* nasceu em Jurumirim, na casinha torta e vagabunda, das conversas com os sujeitos de outros barcos que vinham de longe buscar abrigo e água, do desejo de um dia ir para longe também, de fazer um barco que fosse simples e forte, como é o próprio lugar. Simples e forte. Plantei um monte de árvores lá, o Hermann plantou mais ainda. As gêmeas vão plantar também. Algumas secaram, mas muitas se entenderam com a mata em volta e cresceram. Ficou um jardim onde o paisagista é a natureza. Edifícios, mansões, piscinas — Deus me livre dessas porcarias! É preciso navegar um bocado para entender o

que é e quanto vale um porto natural. E

para isso vale a pena passar meses, anos, em oceanos, desertos e costões abertos para descobrir um dia o sentido de um porto verde, abrigado, com vista e bem situado.

É curioso, porque esse dom de entender um lugar e lhe dar valor é algo que tínhamos e

perdemos. A cidade de Paraty foi um porto raro, se não único, no mundo — e o foi porque alguém de visão enxergou sua vocação, o mar. Portugueses, que vieram de longe, por mar. A vida e a economia de Paraty prosperaram graças ao mar de sua baía. Nisso os navegadores do passado eram infinitamente mais competentes. Davam valor a bons portos porque, vindo de longe, tinham poucas facilidades e olhos atentos. Hoje eu sei, cá dos confins do Pacífico, o lugar especial que *é a* baía da minha casa.

Sabiam, além disso, escolher o lugar de uma casa, abrir uma cava, usar materiais de bom senso numa arquitetura integrada. Sabiam e não sabem mais — navegadores ou arquitetos.

Namorando entre as pedras, abrindo trilhas ou procurando casas antigas, fui percebendo o quanto desaprendemos por morar em cidades de concreto e asfalto e o quanto aprendi morando em Paraty.

Daqui a cem, duzentos anos, prédios, apartamentos, blocos e lotes estarão com os dias contados, a ninguém darão emprego ou abrigo. Monumentos mal-acabados e egoístas ruirão. E ninguém virá de longe para visitá-los. As encostas virgens de Juru-mirim, sim. Se há uma vocação a respeitar e fazer crescer, uma apenas, é a de porto e encosta protegida. Um tipo diferente de porto, onde o lazer domine o comércio, a paisagem a construção, e onde o serviço prevaleça sobre a infra-estrutura. Os portos serão flutuantes, cada vez mais cuidadosos e discretos ao tocar encostas como as nossas.

Minha casa simples em Jurumirim, invisível do mar, ainda não tem, mas logo terá um acesso também flutuante, discreto e cuidadoso ao tocar a encosta, como deve ser. Basta viajar de barco para entender por quê.

Foi assim, andando longe, às vezes distraído e procurando ver o que havia antes e o que não há ainda, que fui aprendendo a gostar de lugares de que não gostava,

como, por exemplo, o Rio de Janeiro. Mania que temos de só falar em praias, meros depósitos de areia, em nada especiais no caso do Rio, ocupadas à exaustão e voltadas — a maioria — para o sul, sem levantar os olhos para perceber que a cidade é um dos conjuntos urbanos de mata, rocha e mar mais espetaculares do mundo. E a baía, porto natural que originou a cidade, apesar de suja e malcuidada, que lugar pode ser um dia! Que belo cenário encontraram os homens que ali buscaram abrigo para seus barcos, e que lugar há de ser o plano abrigado de água quando a cidade o descobrir, e em lugar de aterrá-lo, desassoreá-lo para navegar sobre ele. Quando do porto partirem centenas de braços flutuantes para o mar, abrigando veleiros e barcos de turismo, e os antigos cais voltarem a fazer parte da vida da cidade.

Divagando sobre portos e outras coisas que tão cedo não alcançaria, fui atropelado por uma dessas revoluções tecnológicas de tirar o fôlego. Eu nunca na vida usara um *pager* e mal sabia como funcionava um. Junto com o telefone Iridium testado na saída do Brasil, recebi um pequeno bip que também operava via satélite. O telefone testado na saída do Brasil era apenas um protótipo, e só funcionaria quando trocasse a placa do aparelho, assim que pusesse a mão na malinha mandada do Brasil. Mas o bip, minúsculo, já era o aparelho definitivo. O sistema, ainda em teste, de repente começou a funcionar. Uma revolução! Impossível descrever a euforia de ouvir um apitinho e em seguida receber uma mensagem de casa, de um dos amigos dementes, mandada segundos antes, de uma distância de 14 ou 15 mil quilômetros. Eu não tinha como imprimir as mensagens e,

imaginando que em pouco tempo elas esgotariam as duzentas memórias da maquininha, passei a transcrevê-las, todas, em papéis coloridos, auto-adesivos, que invadiram o painel do barco e depois as páginas do diário. Notícias das meninas, da lenta obra do barco novo em Itapevi, previsões meteorológicas, freqüências úteis, a posição das depressões que vinham no meu encalço, sua velocidade; previsões de altura, direção e intensidade de ondas, de ventos e correntes, pressão barométrica, tudo. O Brasil em mais uma crise econômica, quem sabe de moeda nova, em uma nova festa monetária... Em algumas mensagens reconhecia até a voz, pelas palavras, de quem a enviava: nosso esquálido, engraçado e fiel amigo Ronaldo, que ganhou o apelido deTigrão, mandou a mensagem 20:

CARO AMYR, OBRIGADO POR TER LIGADO, FOI EMOCIONANTE RECEBER

NOTÍCIAS AO VIVO. PARABÉNS PELOS 2/3 DA VIAGEM. BOA SORTE AMYYYYYRÜ!

18H24 12/1/99 TIGRÀAAAO

A Marina, a mensagem 18:

PREVISÃO 24 H: MAR GROSSO, CORRENTE FAV. 25 A 35 PÉS DE ONDAS.

VENTOS DE 20 A 45 NÓS. IMPORTANTE MANTER LATITUDE 57° — VENTOS/ CORR.

FAVORÁVEIS. BEIJOS MARINA. BOA SORTE.

22H07 12/1/99 S/MARINA PREFERIDA

Pensando no Rio de Janeiro de um dia do futuro, recebi outra mensagem, a 15, do sogro

Mário, carioca, muito reveladora sobre a nossa falta de memória.

OH! AMYR! AGORA AEROPORTO GALEÃO JAH EH CARLOS JOBIM. A QUALQUER HORA O DE S.

PAULO SERAH GOLIAS OU OUTRO PLH. QQ. JAH TENHO

MELHORES GRAVURAS GALEÃO PADRE ETERNO C/COMENTÁRIOS... BONS VEN-TOS! ATEH

BREVE!

19nl2 10/1/99 MARIO BANDEIRA

Eu sempre quis saber por que raios o aeroporto do Rio tinha o nome de "Galeão", e o Mário

— o único, entre os tantos habitantes do Rio que nunca souberam responder —, em suas pesquisas familiares, desencavou a história. Foi em função de um enorme galeão, que mereceu o título de "a maior maravilha que o mar já viu". Esse galeão, construído em meio a escândalos e desvios financeiros, durante a

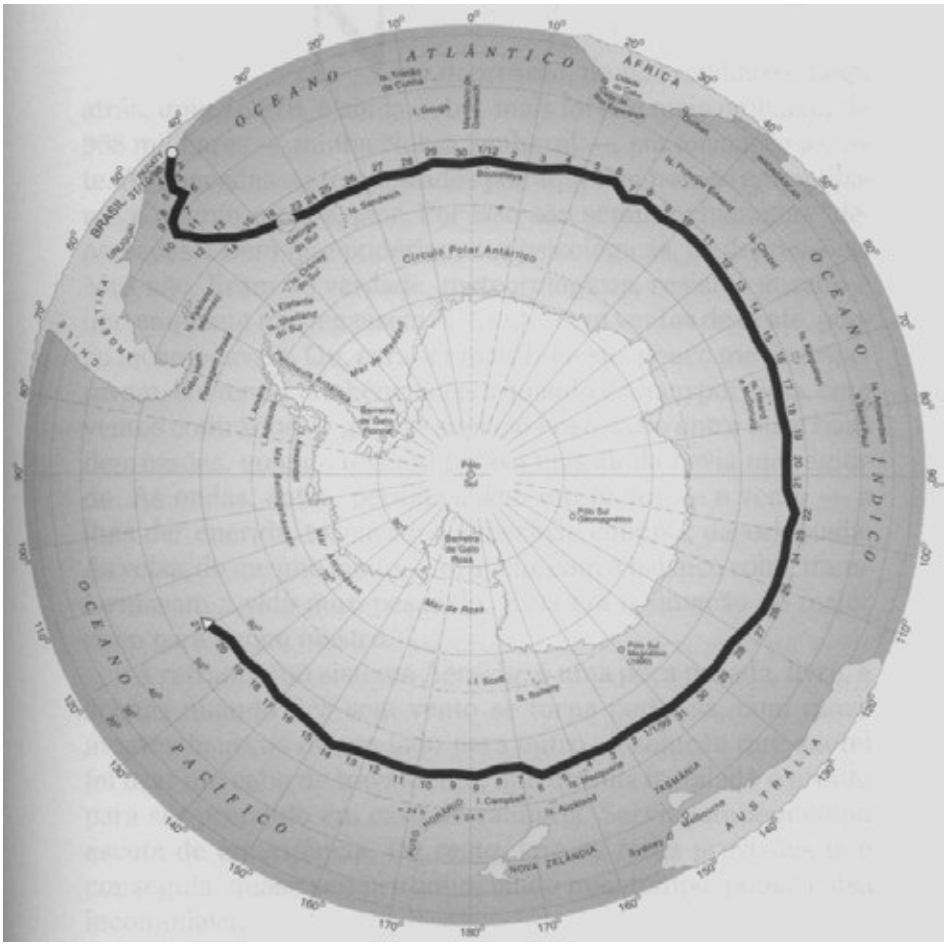
Revolta do Rio, foi lançado em 1663 por Salvador Corrêa de Sá e Benavides, governador, e batizado com o belíssimo nome de *Padre Eterno.* Pois o Galeão, o aeroporto internacional, batizado com um nome simples e belo, acabava de ser rebatizado Tom Jobim, ou —

pior ainda — Maestro Antônio Carlos Jobim. Um ato que na minha opinião faria o Tom Jobim de verdade mover-se na cova, de raiva.

Posto que eu era o único dono do meu tempo, e depois de ganhar um dia inteiro, um sábado ainda por cima, passei o resto do dia pensando em assuntos estranhos àquela parte agitada do mundo por onde eu trafegava. O assunto dos nomes voltou. Vício incurável esse, o de dar nome de pessoas, mortas ou não, às coisas públicas, e, pior ainda, de mudar nomes às vezes naturais e espontâneos de obras, vias ou lugares. Assim, a estrada dos Tropeiros, na serra de Cunha, caminho do ouro para descer a Paraty por terra, ganhou o nome estapafúrdio de estrada Vice-prefeito Salvador não sei do quê. O nosso endereço de Itapevi, onde construímos o estaleiro, passou de estrada das Flores para rua Professor Waldemar Petená de sei lá o quê. E assim tantos lugares foram eliminados da memória pública em nome da memória individual de alguns agraciados. Em Paraty mesmo, a rua do Comércio, a praça da Matriz, a rua Fresca e o largo da Fonte ganharam nomes sobre os quais burros e cães urinam, carros passam e ninguém haverá de lembrar de quem são. Em outros lugares—estrada dos Trabalhadores, cidade de Borboletas (Badi Bassit) — não faltam exemplos de duplo desrespeito, o de tirar o nome genuíno do lugar e o de roubar o nome do defunto, quase sempre sem seu consentimento.

Do lado de fora, segurando a borda com a mão, pensei em voz alta: "Meu querido *Paratii,* em homenagem a quem te concebeu as formas, se não chegares inteiro em casa mudo teu nome para *Projetista Roberto 'Cabo' de Mesquita Barros"*. E mais uma vez dei três tapas na madeira. O

Cabinho, do jeito autêntico que é, certamente me mataria.



11

MAR DE AMUNDSEN

Nova depressão, de 980 milibares. Logo atrás, uma de 976, e ainda outra, mais

forte e mais embaixo, de 968 milibares — minha Nossa Senhora! —, em formação a oeste. As pancadas ou tempestades por aqui têm nomes em milibares e quanto menos, pior. Por isso são sempre chamadas "depressões". Bem que poderiam ser psicológicas, as depressões. Mas não. Eram de verdade, meteorológicas, reais. O gozado é que enquanto me pegassem de frente, com ventos de oeste, pouco incomodavam. Ou, para ser mais honesto, pouco me desesperavam. E o terror também não era quando vinham por cima, com ventos contrários. O grande suplício era o vazio entre duas boas depressões, quando o vento parava mas ainda havia mar agitado. As ondas, então, perdidas, sem um motor — o vento — a lhes dar energia, tornavam a superfície confusa, desorientada. As velas, do mesmo modo, sem apoio, com o balanço solto,

transformavam a vida num pesadelo. Essa era a situação de maior risco para o meu mastro.

A retranca, no sistema Aerozig, é uma peça pesada, livre, e apenas quando fica sem vento se torna perigosa, com movimentos bruscos de um lado para outro. A solução que adotei foi usar um cabo de travamento, que dormia instalado e pronto para ser prendido em caso de calmaria. Servia também como escota de emergência. De resto, fora as raras previsões que conseguia, quase sempre anunciando mau tempo, pouca coisa incomodava.

O frio tornou-se um problema menor. Só os dedos ainda davam um certo trabalho. As lindas luvas de boas marcas, feitas de Goretex e outros materiais avançados terminados em "tex", prestam-se, no máximo, para fazer bonecos de neve — desde que a neve esteja bem seca. A qualidade dessas famosas marcas é de arrepiar. Amigos alpinistas, usuários sérios e sujeitos que trabalham pesado em lugares frios já tinham me avisado. Infelizmente, no meio esportivo é difícil encontrar material profissional confiável. Eu tinha um único par de luvas do tipo usado pelos pesqueiros japoneses —

sem essas bobagens de "tecidos que respiram" (para depois viverem encharcados) —, e era esse que eu usava, com o máximo zelo. Nas manobras de convés, além do frio nas extremidades, havia a questão dos cabos molhados e do tato necessário, vital para não errar nós, não perder tempo e nem dedos. Em Santos havíamos embarcado uma roupa interessante, um traje de proteção térmica francês denominado TPS (Thermal Protective Suit), leve e inteligente, com botas e luvas embutidas, que vivia guardada numa sacola amarela no compartimento de popa — roupa que já salvou a vida de alguns velejadores que perderam seus barcos em águas frias. Poderia vestir, se fosse o caso, se não agüentasse o frio, mas seu uso correto seria apenas num caso de abandono do barco. Toda vez que passava perto da sacola, dizia em voz baixa:

"Filha, sempre fechada!"

Conversar com as coisas e falar sozinho era, ao contrário do que poderiam pensar

psicoterapeutas mais ortodoxos, um exercício interessante e saudável. Com freqüência

desembestava em assuntos complicados, que faziam o tempo passar

rapidamente: a luta contra o tempo, a pior de todas. Três semanas apenas, menos de um mês, para avistar terra. A ansiedade de concluir o Pacífico, ver montanhas, andar em uma pedra de cara conhecida — fazia o relógio atolar.

As previsões de chegada à península davam como datas mais prováveis os dias 3 ou 4 de

fevereiro: se trabalhasse direito, se o *Paratii* se comportasse, se uma depressão torta não me engolisse... Não resisti, e depois de 10 mil milhas plotadas na carta grande, sempre dobrada, resolvi abri-la. Não havia espaço na mesa, desdobrei-a então no piso do posto de pilotagem, em pleno chão.

Que espetáculo! A cobra de posições fazia mais do que um C ao redor da Antártica! Passada a linha dos 170° W acumulava, desde Grytviken, 225° do contorno terrestre. Faltavam apenas 105° para chegar ao objetivo seguinte, a península, em 65° W. E, com mais trinta, completaria os 360°, a volta completa do plano original. Na próxima dobra eu tinha à vista, pelo menos no papel, a desejada península Antártica, de um lado, e de outro o velho cabo Horn, bem no extremo da América do Sul.

Daqui, quem diria, o mal-afamado Horn parecia tão aconchegante e familiar, rodeado de cidades, vilarejos, bons abrigos e veleiros amigos. Ao mesmo tempo, porém, eu sabia que por menos que se ande em latitude ou distância não existe mar sem risco. Mesmo a pacata baía de Jurumirim podia ser, para um barco desatento, o fim. Duzentos centímetros de água são o suficiente para afogar um cristão. E uma pedrinha basta para pôr a pique um bom barco.

Não há como negar que é uma delícia rever numa carta náutica contornos conhecidos. Ao

levantar os olhos da carta e colar o nariz no vidro dianteiro para ver por onde andava, *TUMBA!* Na proa, um bruta contorno imediatamente reconhecido! Mais de duas semanas sem um só gelo e de repente uma pedra bem na proa! O radar na escala de doze milhas não pegou o bloco — mistério.

Seria falta de uso? A seis milhas, o bicho entrou na tela. Era muito grande, e antes que me aproximasse demais tomei as providências de desvio.

Em 16 de janeiro estava na posição 58° S, 140° W, a longitude sempre diminuindo. A

península apenas 75° à frente, um pouco mais ao sul. Ao desviar de outro gelo, com a proa levemente ao sul da ilha branca, novo susto: um gelo do tamanho de um fusca — droga. E para acabar com a perspectiva de alegria e paz, um campo de gelinhos surgiu à frente, não definido no radar — pouco visível também a olho nu. Bem que a Marina avisou no último bip: "Cuidado com a desembocadura do mar de Ross".

Findo o mar de Ross, restariam ainda dois "mares" até a península: o de Amundsen e o de Bellingshausen.

O russo Thaddeus von Bellingshausen, com dois navios, o *Vostok* e o *Mirni,* foi oficialmente o primeiro a avistar o sétimo continente e, 48 anos após a circunavegação de Cook, numa rota ainda mais austral, foi o segundo a contornar a Antártica. A sua, uma das raras e mais notáveis viagens de circunavegação antártica, é talvez a menos conhecida. Além da exploração parcial da Geórgia do Sul, em 1819, e da descoberta de três ilhas restantes — das sete principais — do grupo Sandwich, o capitão Bellingshausen descobriu, no mar que hoje leva seu nome, duas das ilhas mais remotas e até hoje escassamente visitadas: Peter i, que em isolamento só concorre com Bouvet0ya, mas ganha em inaces-sibilidade, e Alexander, maior ilha da península Antártica, situada ao sul da baía Marguerite e eternamente colada ao continente pela banquisa.

Foi exatamente entre essas duas remotas ilhas que teve lugar a primeira invernagem

antártica, quando o *Bélgica* passou um ano prisioneiro voluntário da banquisa oceânica. A expedição, organizada pelo barão Adrien de Gerlache, que de início não confessara o intuito de fazer-se prisioneiro do gelo, marca o início da carreira daquele que foi, na minha opinião, o mais brilhante explorador polar de todos os tempos: Roald Amundsen. O jovem norueguês foi admitido na concorrida expedição belga devido à sinceridade e objetividade da carta que escreveu ao barão de Gerlache candidatando-se a um lugar. Durante o inverno, a equipe, devastada fisicamente pelo escorbuto e emocional-mente pela escuridão, perdeu o autocontrole e a saúde.

Amundsen — menos presente do que merece na toponí-mia antártica — conheceu a bordo

do *Bélgica* o dr. Frederick Cook, de quem se tornou amigo. Anos mais tarde o dr. Cook reivindicaria ter sido o primeiro a atingir o pólo geográfico Norte. Na disputa que se seguiu, sobre a primazia da conquista, entre Cook e outro explorador, Robert Peary, aquele acabou condenado, e a polêmica até hoje não terminou. Nenhum dos dois jamais apresentou provas astronômicas precisas de que o ponto exato do pólo fora alcançado. Muito tempo depois, esse fato levaria Amundsen, para não repetir o erro da imprecisão, a adotar um procedimento inédito na exploração polar. Todos os seus homens — ao contrário dos ingleses — seriam navegadores habilitados em astronomia.

Amundsen, mais do que dar seu nome ao mais remoto e desolado dos mares antárticos, foi

um personagem único na história das explorações. Chegou ao topo, e jamais outro explorador alcançou o seu sucesso. Mesmo assim, sua vida foi uma sucessão de frustrações e dificuldades, quase sempre financeiras, de que freqüentemente foi salvo, no último instante, por amigos ou patrocinadores distantes. Apesar de incontestavelmente admirado, fez inimigos influentes. Nos Estados Unidos, quando mais precisava de fundos para o seu futuro vôo transpolar e depois ter obtido o apoio da National Geographic Society, que o contratara para uma série de palestras, transformou-se em inimigo da imprensa americana ao tomar a iniciativa de visitar, na cadeia, em Kansas City, seu velho amigo, o dr. Cook, então malvisto pela opinião pública. A NGS cancelou o contrato e seu prejuízo foi enorme. No código de Amundsen, porém, a lealdade ao amigo

injustiçado estava muito acima de qualquer sociedade geográfica, por mais que necessitasse delas, ou do que pensassem os jornais. Quase oitenta anos se passaram para que a NGS, patrocinadora do adversário de Cook, Robert Peary, e por isso ferrenha defensora deste último, se retratasse, reconhecendo um erro histórico que desde o início Amundsen percebeu. Nem Frederic Cook nem Robert Peay tinham meios de provar terem alcançado a latitude 90° N e é quase certo que nenhum dos dois realmente o fez.

Em algumas das fotos históricas que registram a conquista do pólo sul, tanto inglesas como norueguesas, vê-se a mesma barraca, um modelo aerodinâmico desenhado por Cook. A foto

norueguesa, de que gosto mais, batida pelo próprio Amundsen, é malfeita e está

fora de foco. A foto inglesa, de excelente qualidade, foi tirada com disparo retardado. Scott está no centro. Nos últimos metros da jornada de 1400 quilômetros para chegar ao pólo exato, Amundsen, num gesto de respeito aos companheiros e numa homenagem aos esquiadores de Telemark, na Noruega, terra dos verdadeiros pioneiros do esqui, pediu a seu companheiro Bjaaland que assumisse a dianteira dos trenós. Com isso, o primeiro a pisar no pólo não foi um cachorro, como diriam jocosamente os ingleses, mas um campeão de esqui de Morgedal, Telemark. Um verdadeiro esportista. Portanto, nem a piadinha, de extremo mau gosto, e até hoje mencionada em ambientes antárticos — *Three cheers to the dogs!* —é correta. Os noruegueses não foram precedidos pelos cães, pois sempre usaram o recurso de um líder esquiando à frente para motivá-los. A jocosa saudação aos vencedores teria surgido num jantar da Royal Geographic Society em homenagem a Amundsen, em 1912, logo após a derrota britânica, e além de incorreta é injusta. Os ingleses também usaram cachorros de tração para montar seus depósitos, e o fato é que não tiveram competência para comandá-los até o fim.

Amundsen esperou quinze anos para revelar, indiretamente, o sentimento de culpa que lhe causara a morte de Scott — por falta de combustível para os aquecedores, nos últimos quilômetros da longa caminhada de volta ao acampamento britânico. O mesmo sentimento que transtornou a vida de um dos sobreviventes e companheiros de Scott, Apsley Cherry-Garrard. Se, contrariando as ordens confusas e a má liderança do capitão inglês, Garrard tivesse prosseguido a partir do depósito One Ton como estava combinado inicialmente, teria salvo a vida de seu ídolo e chefe. Ele só tomaria conhecimento disso sete meses depois, quando foram encontrados os corpos de Scott, Wilson e Bowers e se compararam as datas dos diários.

Amundsen, sem saber disso, e ao mesmo tempo em que Scott arrastava seus homens para a

morte, em pé, no pólo, pensou em deixar uma reserva de querosene na barraca erguida por sua equipe para marcar o lugar, caso os ingleses a encontrassem e caso necessitassem. Mas, sabendo que os ingleses partiram muito mais equipados do que os noruegueses — com cachorros, pôneis, trenós motorizados e maior número de homens —, pensou nos seus homens, e levou consigo o combustível vital. Se tivesse deixado o seu querosene — um das intermináveis hipóteses —, talvez os tivesse salvo.

Scott escrevia muito bem, e o fazia não para si, mas para o grande público: para a imprensa, que — ele sabia —, mesmo que houvesse uma tragédia, encontraria os seus diários. Amundsen, ao contrário, escrevia sem emoção, secamente, e descreveu sua conquista não como o feito que glorificaria uma raça ou nação de bravos, mas modestamente, como a realização de um sonho de infância. Ou melhor, como o oposto maior desse seu sonho: em 17 de janeiro de 1911, finalmente no pólo sul, vencedor de uma das mais extraordinárias conquistas da humanidade, ele confessou ser o homem mais distante do mundo de seu verdadeiro sonho, que sempre fora o pólo norte, o pólo oposto. É verdade que, numa época onde a força das bandeiras e o heroísmo das raças era mais importante do que a realização ou o exemplo pessoal, Amundsen cometeu um crime. Um dos raros crimes que é possível admirar.

Na minha completa privação, a 58° de latitude, de qualquer livro novo idiota para ler, voltei aos velhos relatos da fase heróica da história antártica. Pena não ter a bordo um livro da toponí-mia antártica em inglês. Só havia um, argentino, em que, por força dos reclamos territoriais e da pressão política, os nomes dos acidentes geográficos eram ou traduzidos — crime — ou mudados. De todo modo, ler sobre a história dos nomes dos lugares por onde se transita, por pior que seja o mar ou trágica a história, é interessante.

Passada a metade de janeiro entrei numa semana chata, com poucas boas referências a

qualquer coisa de origem britânica. Efeito, em parte, dos livros que andava lendo, repletos de um tipo ufanista de heroísmo e coragem que simplesmente abomino. Pena que a grande maioria dos historiadores e cronistas que registraram os descobrimentos jamais tenha empunhado um sextante para localizar um ponto no oceano ou, em terra, passado pelas agruras do isolamento e da exposição ao frio. Deliciosa a leitura, por seca que seja, de quem viveu o que relata e sabe do que fala. O

diário ilustrado com aquarelas de Wilson e o livro *A pior viagem do mundo,* de Cherry-Garrard, que eu tinha a bordo, eram exemplares desse tipo, mesmo tentando defender os erros de Scott. Tratei de moderar minhas considerações pessoais sobre os feitos britânicos, mas o fato é que na história das conquistas polares os noruegueses foram diabolicamente mais competentes, usando recursos infinitamente menores. Nenhum trabalho sobre gestão ou planejamento escrito por qualquer consultor, doutor ou o que quer que seja pode ser mais

revelador e objetivo no assunto do que a simples análise das viagens do *Fram* e do *Gj0a.* Para não falar nos relatos das viagens de comércio ao Oriente feitas pelos nórdicos ou nas sagas mais recentes, na Groenlândia e na América, por volta do ano 1000. Depois de anos trabalhando nas linhas de um novo *Paratii* ainda mais competente em longas viagens, percebo agora, navegando, quanto conhecimento e bom senso tinham aqueles navegadores.

A mesma competência tiveram homens mais rudes e desprovidos, mas não menos

talentosos, que criaram embarcações como a jangada de piúba, os botes do Ceará, as vigilengas e quase duas centenas de outros tipos de barcos para viver no mar e nos rios. Competência desdenhada por oficiais de outras Marinhas que muitas vezes, ao avistarem uma jangada em alto-mar, tentavam socorrer a "tosca" embarcação e, surpresos, descobriam gente do mar que não só não precisava de socorro como ainda oferecia peixes...

O desdém europeu por nossa arte naval, tão rica e tão pouco conhecida, deu origem ao

melhor de todos os livros que tenho sobre a cultura brasileira: *Ensaio geral sobre as construções navais indígenas do Brasil,* de um almirante, Antônio Alves Câmara, que, incomodado com o anonimato do nosso talento popular, e fino conhecedor do nosso litoral e da nossa cultura, escreveu o mais importante trabalho sobre a arte naval brasileira.

Discutindo com os neurônios que ainda funcionavam naquele vendaval gelado e olhando

para a vela de mau tempo, que, valente, puxava o *Paratii,* ouvi um *TOOFÜ!* e imediatamente virei a cabeça. O cabinho importado de dez milímetros... Miserável! O cabinho Marlow, que custou os olhos da cara, gentilmente batizado *merdow,* acabava mais uma vez de estourar. Agarrei o leme antes que o *Paratii* atravessasse e me preparei para colocar um novo no lugar. Os outros cabos da mesma marca que vieram com o mastro, lindos e multicoloridos, eram os únicos a dar trabalho a bordo. Aos poucos foram substituídos por cabos confiáveis. A grande maioria dos cabos usados no *Paratii,* mesmo os de atracação e trabalhos pesados como içamento de bolina, foi feita pela Cordoaria São Leopoldo, do Rio Grande do Sul, anos e anos atrás: de excelente qualidade, macios, sem efeito de

memória ou torção, nunca me deixaram na mão em mais de dez anos de uso. Adoro cabos e cordas, e mesmo dirigindo um carro não me sinto confortável sem um bom conjunto de cabos no porta-malas. Viajando para cima e para baixo em estradas brasileiras, sempre carregando, amarrando ou tracionando veículos de todos os tipos, aprendi, com um "piloto" de carreta, um dos nós mais geniais que existem. Nó de caminhoneiro brasileiro, o nó carioca, que por sinal não consta da bíblia dos nós, o *Ashley Book ofKnots.* Sucesso em rodas de navegadores ou alpinistas estrangeiros, o "carioca" é um nó dinâmico, com polias de redução, difícil de explicar, mas eficiente e rápido de se fazer.

Hoje em dia, nos barcos de ponta, correias, cabos e peças de fibras sintéticas tendem a substituir as ferragens de materiais inoxidáveis ou exóticos, que são caras, pesadas e inutilmente sofisticadas. Basta sair numa jangada tradicional para perceber a modernidade e o bom senso dos geniais construtores dessas "primitivas" embarcações. Não há nelas pregos, metais ou ferragens, nem mesmo na fateixa — a âncora de madeira costurada e pedra. Uma dessas soluções geniais usamos no ponto de retranca do *Paratii,* quando o bendito mastro chegou em Santos. O ponto único de tração da retranca, peça de enorme responsabilidade, estava mal projetado, fora do raio ideal de trabalho. Mudar a ferragem implicaria cortar, furar, laminar e reforçar todo o conjunto. Decidimos usar uma simples correia de carga de náilon e poliéster, abraçada com uma volta dupla. Impecável solução. O amigo Celsão, o rei das pecinhas, providenciou a cinta e o fechamento, que custou menos do que dois sanduíches e continua firme, puxando o *Paratii* no rumo leste.

Tão poucos meses atrás, tudo isso se passara: fatos agora tão distantes. A correria atrás de intermináveis pecinhas, a sol-dagem do convés, as caixas de comida numeradas pela Takako e empilhadas na portaria do 26, a checagem dos instrumentos, os programas que eu não sabia usar, o calor. Séculos atrás. Um nervosismo infernal, na verdade por culpa externa. Lembrando desse tempo, sabia que tudo aquilo poderia ter sido evitado.

Caso a viagem tivesse começado um ano antes, como previsto, a esta altura já teria

terminado. E claro que não teria saltado o tempo sem ter percorrido todas as milhas do caminho —

como às vezes gostaria de fazer. Por outro lado, estava seguro de — apesar de

tudo — ter partido bem preparado. Mas agüentar um ano inteiro de espera por culpa do atraso de uma peça que já estava paga, e explicar esse atraso ao banco que patrocinou a operação, o Bradesco, foi difícil.

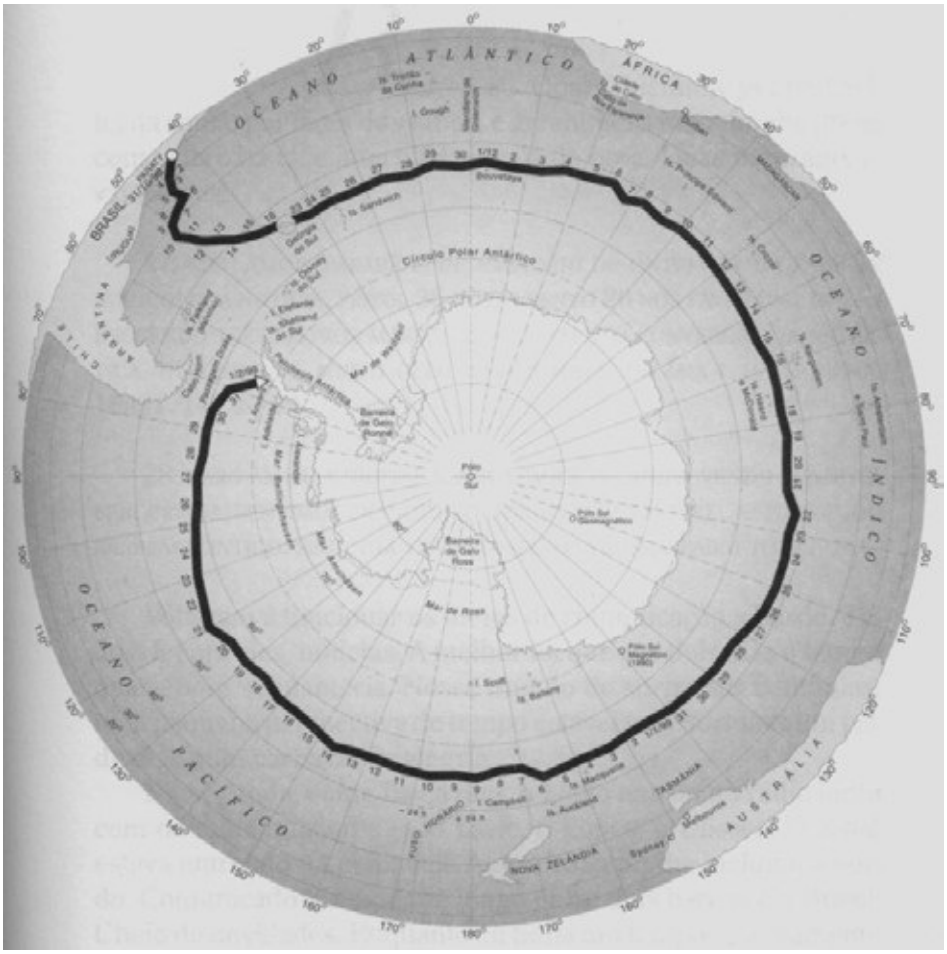
Muito pior do que surfar ondas de vinte metros ao sul daTasmânia, na passagem do ano. Na época, alguns amigos diziam que eu tinha tomado juízo e desistido da gelada empreitada, outros resumiam tudo numa palavra sem graça: *amarelou.* A Takako, a Regina e as meninas da Nutrimental, pressionadas para embalar os mantimentos a tempo de embarcar no *Paratii* e deixar o Brasil no máximo até novembro. E o mastro que deveria ser entregue em outubro não ficou pronto. A entrega tardou oito meses. E nada havia que pudéssemos fazer a não ser esperar, cobrar e esperar.

Com *razão, a* Takako teve um acesso de fúria. O Bradesco compreendeu a situação e nos suportou da maneira mais solidária que é possível imaginar. Não fosse essa atitude não haveria barco, nem mastro, nem viagem. O mesmo fizeram outras empresas que supriram ou apoiaram o projeto: a Sap, instaladora do famoso software R-3, a Alcan e a White Martins, que auxiliaram na reforma do convés, na soldagem dos suportes de alumínio. Os oito meses de atraso foram

transformados em trabalho: revisões e testes de todos os detalhes, do barco e do projeto. E, depois de passado, o ano "perdido" tornou-se um ano decisivo para o êxito do plano.

Agora, com 12 500 milhas navegadas, quase 10 mil delas ao sul da Convergência, mais de

quinze depressões passadas, não seria justo reclamar. Nenhuma vela rasgada, nenhum problema sem reparo, farmácia intacta, manutenção em dia. O problema mais sério, o único físico, era minha orelha esquerda. Habituara-me a dormir na maça de pilotagem enfiado no saco de dormir com apenas o nariz de fora e virado para os instrumentos, com a cabeça continuamente voltada para o lado esquerdo para checar — sem me mover um único milímetro — os instrumentos e o radar acabou por pisar a orelha. Doía um pouco, mas eu logo esquecia, como me esquecera de tantos outros problemas e, em paz, mergulhava nos meus 25 minutos de delicioso esquecimento.



12

A BAÍA DE IEMANJÁ

Bzzzt, bzzzt... Opa! O bichinho gemeu! Saltei da cama, por cima dos tubos, e

arranquei a maquininha presa com velcro na face interna da janela de proa. Duas mensagens, vamos ver!

27: MEU AMOR, PARABÉNS DESEMPENHO DE ONTEM — 6 GRAUS DE AVANÇO!

BOA NOTÍCIA. PRÓXS. 36 HORAS VENTO 20 NÓS FAVORÁVEL ONDAS DESCENDO

TRÊS METROS MÁXIMO CINCO. ATENTO CONVERGÊNCIA ANTÁRTICA. NEVOEIRO —

MUITO GELO. BEIJOS MEUS, DA IAIA E DA MONENA. 16H27.14 JAN. 99.

28: CARO AMYR, A GIULIANA, A THELMA E EU, HOJE, VENDO SUA ROTA

PERCORRIDA, SENTIMOS GRANDE FELICIDADE. ESTAH PERTO... ESPERO TUDO ES.

BEM CONTIGO. SEGUNDA TENTO CONTATO VIA SSB. FÁBIO TOZZI.

Voltaram a funcionar os meios de comunicação a bordo. Todos. E com eles, notícias. A

melhor foi que por dois dias o tempo quase bom se manteria. Nesse mundo de surpresas contínuas, uma pequena perspectiva de tempo estável transformava um par de dias num carnaval de alegria.

Na segunda, como havia dito, o Fábio entrou no rádio junto com os radioamadores — o

Laslo, o Lopes, o Ulisses. O *Kotik* estava entrando na península Antártica, a minha malinha a bordo.

Comunicado triangular e longo entre dois barcos e o Brasil. Cheio de novidades. Enquanto eu tinha um tempo relativamente bom até que me pegassem as próximas depressões, a passagem de Drake, 2

mil milhas à proa, por onde acabara de passar o *Kotik*, era sacudida por ventos muito duros. O

amigo francês Hugo, que invernou sozinho na Antártica em 90/91 e morou com seu barco um bom tempo no Brasil, estava escondido atrás do cabo Horn, em sua terceira tentativa da semana de descer até a Antártica. Carregava, como fazem muitos dos veleiros franceses baseados em Ushuaia, alpinistas, que àquela altura deviam estar mordendo seus mosquetões de nervosismo. Para trás e bem acima da minha posição, os boletins de mau tempo da Nova Zelândia — que infelizmente chegavam com som límpido e cristalino — anunciavam a cada dez minutos os movimentos do

ciclone Dane, com ventos de até 85 nós!... "Bah! Longe, graças a Deus!" Bueno, com a minha orelha amassada, água a zero graus e um ventinho de vinte nós, senti um profundo conforto por estar onde estava.

20 de janeiro. Saí fora da área programada de envio de mensagens e perdi as notícias e novidades de casa. Em compensação, apareceu a seis milhas da proa um iceberg de enlouquecer. Eu já avistara os mais absurdos formatos de gelo imagináveis, mas aquele venceu todos. Tinha a forma exata, com uns quarenta metros de altura ou mais, de dois peitos numa prateleira. Peitos de verdade, com a luz rosada do pôr-do-sol nos dois cumes. Lembrei-me da nossa amiga Neka, sempre

inventando quitutes e bandejas infernais, não por seus peitos mas por um brinquedo que me deu de aniversário. Dois peitos de plástico com pezinhos movidos a corda que pulam freneticamente, miniatura exata, o brinquedo, do par de gelos que contra o sol eu avistava. Simplesmente não tem limites, a imaginação dos desenhistas de icebergs. Não havia mais luz para uma foto e acabei fazendo um desenho interessante no diário. Bem interessante, depois de dois meses inteiros sem saber de terra ou de um ser humano provido ou não de peitos.

Logo que amanheceu, outros gelos de formas estranhas: torres, castelos, muralhas e mais animais. Todos com um detalhe comum. Como os "peitos" da Neka, que nasciam de uma prateleira horizontal de uns dez metros de altura, todos os gelos seguintes, apesar das formas distintas, tinham a mesma prateleira, ou moldura de gelo, regular, próxima ao mar. Um deles, com a moldura bem corroída, passou bem perto. Não alterei o rumo, apenas para constatar, em pé na retranca, a vista incrível do seu interior. Dentro da "prateleira" havia um lago interno de água turquesa que poderia muito bem abrigar uma regata inteira de veleiros. Não tive coragem de cutucar o bicho mais de perto, mas se tivesse um só tripulante como o Fábio ou o Hermann para me ajudar, não teria resistido à tentação de navegar no interior do lago. Quase tão degradadas quanto as paredes do "gelo geográfico" — como o chamei — estavam as minhas botas. Tinha outras, mas gostava daquelas e, nesta latitude, gosto não se discute. Pedaços de borracha do cano caíam por toda parte, e os remendos que fiz nem um cortador de cana aprovaria. Tentando consertar o que restava delas, desenvolvi mais um sistema de palmilhas, dessa vez com uma espécie de cartolina encontrada na oficina.

Enquanto buscava um meio de fazer o barco andar mais rápido, o barômetro voltou para o

fundo da escala e o bip veio com uma nova mensagem, meio ambígua.

34: PREV. EM 25/1/99 OOH32: ONDAS ALTAS 35 PÉS PRÓXIMO LATITUDE 60° S,

CORRENTE EMPURRANDO + PARA SUL. ONDAS + BAIXAS EM 24 HORAS. VENTOS: 20

PARA 40 NÓS AO N DA LINHA DE CON. ANT. + DE 50 NÓS. TEMPO: FAVORÁVEL ATÉ

PENINS. ANT. EM 3 DIAS VENTOS + FORTES PRÓXIMO PENINS. ANT. DEPOIS VTO.

FRACO. BEIJOS DA SUA MARINA.

Como? Como favorável e fraco com cinqüenta nós, meu Senhor!?! Melhor não ter previsão

nenhuma! Viva a ignorância em que eu vivia antes! Tentei uma previsão da armada chilena por *weatherfax*, mas a pontualidade sul-americana suprimiu a transmissão. A previsão se confirmou no dia seguinte: os quarenta nós sopravam lindamente sobre um mar caótico. Pelo menos eram de Oeste, favoráveis, pensei num esforçado otimismo.

Tive um sonho engraçado, que acabei anotando: eu chegara finalmente à península Antártica e, numa das bases abandonadas, encontrei uma bateria impecável de chuveiros com água quente, azulejos novos, xampus perfumados, misturadores inoxidáveis, tudo funcionando, desde que tivesse gravata e paletó para vestir. Acordei tentando lembrar se de fato havia a bordo gravata e apetrechos do gênero. Impossível. Chovia torrencial-mente. Em 60° de latitude, quem diria. Pena acordar antes do banho, porque de um de verdade eu necessitava vivamente. Especialmente em data tão

importante da minha cidade natal: 25 de janeiro, aniversário de 445 anos da fundação de São Paulo.

Feriado para os paulistas, dia normal por aqui, mas pleno de outros eventos. Além de entrar nos 60°

S, passei a última dobra da carta náutica 4009 e voltei à primeira face, a mesma em que, do lado direito, havia posições antigas, contornos já navegados, e a linha tracejada que passava pela Geórgia do Sul... Por coincidência, naquela segunda-feira passei também pelo último dos meus objetivos, o WP 60-100, um ponto oceânico das coordenadas 60° S —100° W. A partir daí, entrava outra vez no mundo de dois dígitos de longitude. Na mesma longitude do *Paratii*, muito ao norte, ficava a Cidade do México, o que, curiosamente e sem muita explicação, fez com que eu me sentisse de volta às Américas.

O leme de vento trabalhou tantas horas e dias seguidos que uma das roldanas de desvio

explodiu. Passei o governo para o piloto elétrico e desci às catacumbas para explorar a velha caixa de sucata. Eu não tinha roldanas solitárias de reserva, mas a peça foi transplantada de um moitão duplo sobressalente. Fazer o implante da roldana em plena pancadaria, pendurado do lado de fora, foi outra história. Com duas horas de trabalho a operação foi concluída. Miraculosamente seco, entrei no *Paratii* comemorando mais uma vitória do homem sobre a máquina. Nenhuma onda me pegou enquanto trabalhava fora, e as três únicas que cobriram a traseira do barco foram tão escandalosas e barulhentas em sua aproximação que eu tive tempo de correr para me refugiar no alto da targa traseira, onde o único perigo era perder as orelhas na turbina eólica.

O homem que venceu a máquina fora tomou, dentro, uma surra do fogão. Ao fazer o jantar

em meio a tamanha agitação, escapou da prateleira um pacote de purê de batatas instantâneo, aberto

— é lógico —, que voou para a parede e o chão molhados produzindo uma extensão espetacular de

"graxa alimentícia".

Como não tinha fim o dia, outro boletim, dessa vez do Villela, direto do Weather Channel, ainda pior:

MENSAGEM 13/2: VILLELA INFORMANDO: DEPRESSÃO INTENSA 968 MB

APROXIM. VC POR W-NW VENTO RONDA DE NW PARA SW FORTE + DE 50 NÓS.

AMAINA DIA 28. DEPRESSÃO DESLOC. *P/L,* ATRAVÉS. DRAKE. NA SUA RETAGUARDA

VENTOS CONTINUAM SSW... (... INTERRUPÇÃO...)

M14... CONTINUAM SSW FICANDO DE FRENTE. EH PROVÁVEL VC ENFRENTE

VENTO CONTRA A PRINCÍPIO RUMO Ã DORIÃN. + TARDE VIRANDO POPAAGAIN.

BOLETINS PENÍNSULA 3/3 HORAS. PALMERST. HF-ID: 8906,1 - 4067 MHZ (45) 19H58

27/1/99. ABRAÇOS VILLELA.

Mas o falado vento de frente não veio e eu não perdi mais tempo. Antes que a próxima

depressão me pegasse eu ia descer o mais rápido que pudesse.

Duas horas da manhã, de repente *rééééc* — o piloto automático gritando como um pato antes de ir para a panela. O motor, o motor do piloto! Devolvi o comando para o leme de vento, e

"de volta às catacumbas". Nada muito grave, era apenas o motor elétrico do piloto, com anos e anos de uso, que chegava ao fim da vida. Com uma lanterna de alpinista na cabeça, algumas chaves e um motor novo previamente montado com pinhão e chaveta, fiz a troca em minutos — e tudo voltou ao normal. Fora não havia nada de anormal, a única coisa é que eu não gostaria de ser apanhado logo na entrada da península e, por essa *razão,* tentava fazer o barco andar como se quisesse vencer uma regata. Da maquininha de mensagens, as notícias não paravam.

M15/2: HOJE ELAS APRENDERAM A FALAR PAPAGAIO. A MORENA DIZ

"PAGAGAIO" E A LOIRA DIZ "PAPACACAIO". NÓS AMAMOS VC. MUITO MUITO MAIS

DO QUE VC PODE IMAG. BEIJOS D NOHS 3: LOIRA, MORENA, MARINA PREFERIDA

[48] 01H32 29/1/99.

VILLELA INFORMA: DEPRESSÃO INTENSA 968 MB. APROX. DE VC. POR

W-NW. VENTO CONTRA NW P/SW FORTE + DE 50 NÓS. AMAINA DIA 28. DE-

PRESS. DESLOC. P/E, ATRAVESS. DRAKE. NA SUA RETAGUARDA VENTOS

CONTINUAM SSW [44] 19H49 27/1/99.

ML7: SERÁ QUE VC NÃO CONSEGUE TELEFONAR PELO INMARSAT? DEMORA

MUITO? BEIJO.

ML8: AGORA FALTA MUITO POUCO. AMAMOS VC. BEIJOS DA LAURA,

MONENA, MARINA.

"Data" de chegada: se o vento não entrar no nariz, dia 2 ou 3 de fevereiro. Previsão de temporal forte na península para os dias 3 e 4. "Uma boa chance de escapar." Anotei no livro de rádio. Pelo rádio, fico sabendo que o Hugo conseguiu atravessar a passagem de Drake e já está na península com os seus alpinistas, mas que não vai demorar. Pena. O *Kotik*, com uma boa turma de brasileiros a bordo, cinco além do Júlio e do Stickel, está deixando minha malinha de surpresas em Port Lockroy e seguindo para as ilhas Melchior. Portanto, ainda havia uma chance de encontrar o pessoal.

No sábado de manhã abri a caixa de mantimentos da semana, a de número 14, e guardei o

décimo primeiro pacote de lixo na proa. No QSO noturno entrou na freqüência o Sérgio, do veleiro *Caso Sério,* esplendidamente ancorado nas águas esverdeadas e claras de Bracuí. Me ensinou umas palavras em ucraniano, caso visitasse a base de Vernadsky, nas ilhas argentinas, antiga base britânica de Faraday e excelente atracadouro para veleiros na Antártica. Ao contrário dos ingleses de antes, incomodados por viajantes a vela, os ucranianos de agora são abertos e hospitaleiros, segundo as informações do *Kotik.* Ficaram para trás as longitudes do farol dos Evangelistas, na saída do estreito de Magalhães, e de Nova York, no hemisfério Norte. Do Brasil, cruzei as primeiras longitudes do Acre e das localidades de São Paulo e Nossa Senhora da Glória, na Amazônia. Ainda que infinitamente distantes em latitude, pelo menos em longitude eu me identificava com esses lugares.

No domingo o Júlio me passou, por rádio, as freqüências atualizadas da carta sinóptica

chilena e uma orientação clara: "Vem uma bela depressão por trás, e se você não chegar até o dia 3

vai haver uma encrenca na entrada da península". O vento, que eu agora desejaria forte, caiu para quinze míseros nós e me obrigou a subir toda a vela grande. Novas longitudes ultrapassadas: Cape Cod, Massachusetts e Punta Arenas. Mais 260 milhas para as ilhas Melchior. Três meses completos, desde Jurumi-rim! Não conseguia mais dormir. E agora, mais do que nunca, era importante ter uma boa reserva de energia para as milhas finais. A segunda-feira começou envolta em neblina espessa.

Efeito da água fria e do ar estranhamente quente.

Ao entrar na longitude do fuso - 4, em vez de usar o horário legal correto, com duas horas menos do que o Brasil (em horário de verão), resolvi adotar diretamente a hora do Brasil. Terra a cem milhas, distância pequena, do Rio a Paraty, mas que naquele instante parecia uma eternidade.

Silêncio no rádio. Nenhuma mensagem no bip. Por alguma razão, desconfiei que o *Kotik,* fazendo charter e com tanta gente cheia de compromissos a bordo, não iria esperar a entrada da pancadaria que me vinha no encalço e partiria antes do

nosso encontro.

Todo o pano em cima, e nada de o vento aumentar. Menos de dez nós.

"Sinto muito, mas me arrastar, aqui, não!"

Desci, soltei a trava do eixo — porque freio não havia mais

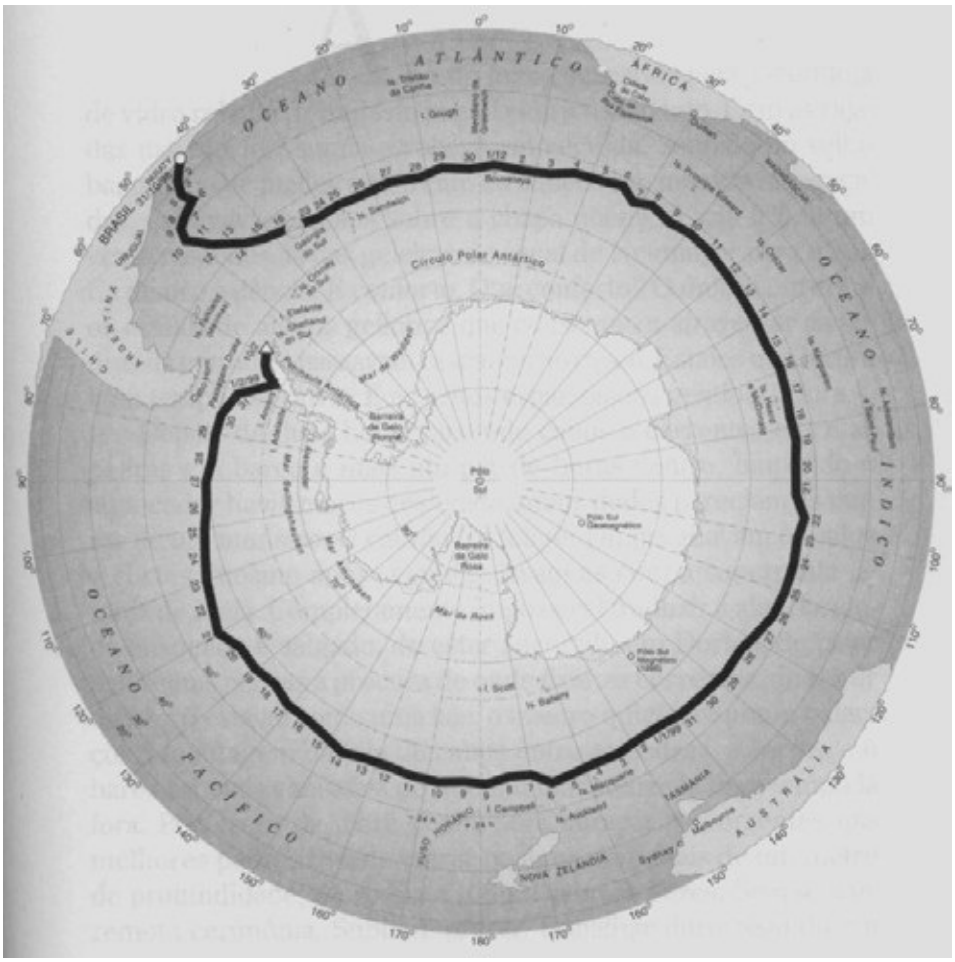
— e liguei o bom e fiel motor do *Paratii.* Às 7h30 da manhã de terça-feira, 2 de fevereiro, começou um Nordeste de quinze nós. No pano ia mais rápido. Desliguei o motor. Às 8hlO vi uma mancha no radar, a 21,7 milhas. Não podia ser gelo, mas com neblina tão forte não dava para ver nada. Às 9hOOminl5, *TUMBA!* Terra! Terra! Linda!

Setenta e dois dias desde a última visão de alguma terra. Ilha Brabant, seja bem-vinda! Mal olhei, a ilha sumiu. Não era neblina, mas neve de verdade. Que delícia. Há quanto tempo. O mar alisou, o vento não; a seis milhas do arquipélago Melchior

— ainda invisível — surgiu o primeiro iceberg doméstico, em águas tranqüilas. Com cheiro e tudo. Cheiro de neve seca. Cheiro de Antártica. Cheiro desse lugar de que gosto tanto! Dois de fevereiro, dia de lemanjá, que presente! E eis que na proa surge um ponto laranja. Bóia, marcação, o que seria? Um presente da rainha das águas: uma defensa laranja — norueguesa — à deriva, por certo arrancada de algum navio, e que, na segunda tentativa, capturei.

Às 19h27, exatamente oito anos depois de partir dali, também num dia 2 de fevereiro o

Paratii ancorou outra vez na baía Dorian, a baía de lemanjá.



13

UM CARNAVAL FORA DO MAPA

A luz do fogo escapando pela portinhola de vidro rebatia trêmula no painel elétrico

e no teto. Com as rajadas mais fortes, sumia e voltava em seguida. Sentado no velho banquinho de madeira na frente do aquecedor, mangas arregaçadas, esfregava as mãos sobre a chapa quente.

Fazia frio, e um vento ruim descia das geleiras do canal de Neumayer para o Sul. Cá dentro, silêncio. E conforto. Que conforto!! O único som eram os estalos de alguns gelinhos que conseguiam atravessar as pedras da entrada e passavam raspando no casco. Estalos que há um bom tempo não ouvia. E os gritos esparsos dos gentios, lá fora.

Depois de duas horas puxando cabos e correntes entre as pedras e o barco e mais um par de horas dentro, limpando o aquecedor havia meses desligado, meus dedos pareciam as garras de um monstro. O carvão e a fuligem impregnavam os calos e cortes, mesmo após seguidas lavagens com a superpasta laranja de areia. Completamente impossível traduzir a alegria, ainda ensopado e salgado, de estar ancorado em Dorian, de pisar nas velhas pedras à procura de onde fixar as correntes, de sentir o *Paratii* estável como uma laje, o mastro quieto, nenhum balanço. A montagem da teia de cabos entre as pedras, a âncora e o barco foi mais cansativa do que um dia inteiro de mau tempo lá fora. Por graça da maré cheia, para abraçar as correntes nas melhores pedras tive de entrar na água com mais de um metro de profundidade, de roupa e tudo. Diversas vezes. Sem a mais remota cerimônia. Sublime prazer, trabalhar duro pisando em pedras, algumas horas apenas, para enfim deixar firme e segura a nau vermelha que me trouxera até ali.

A segunda âncora de proa teve de ser fixada manualmente entre as pedras do lado norte,

também dentro da água de um metro e pouco de profundidade. Só então, quando o *Paratii* estava de fato preso, parti para o aquecedor. Fiz bem em refazer todas as amarrações enquanto havia luz. O

barômetro descia rápido, mais uma vez fugindo da escala. Em Dorian as tempestades de nordeste, por efeito da topografia, dividem as rajadas entre norte e leste com muita violência.

Só então, em casa, diante do foguinho que se esforçava para aquecer o interior, tirei botas e macacão, vesti roupas secas e me acomodei de pernas esticadas e braços para o alto. O único espetáculo desagradável foi confirmar o estado dos meus pés, depois de tanto tempo trabalhando e dormindo de botas. Problema para o dia do banho, o seguinte. O vento uivando e os gritos dos pingüins lá fora, de costas para o norte, voltados para a baía, fazia ainda mais aconchegante o interior do *Paratii.*

Constatei então que eu era portador de duas garrafas intactas de champanhe, as que seriam usadas no Natal e no Ano-Novo, a da Marina e a das meninas da Nutrimental. Com a pirotecnia meteorológica do fim de ano houve poucas razões para pensar nelas. Decidi então, ao cabo da famosa depressão, que só abriria alguma garrafa quando tivesse algo de fato importante para comemorar. Nada de

datas ou desempenhos, mas o ato, simples e desejado de pisar em terra. Em pedra firme. Nas exatas pedras do meu objetivo. Embrulhei num casaco uma das garrafas e dois copos, coloquei em um caixote azul e saí. Mas, subitamente, ao olhar para as pedras ao redor, tentando escolher uma que não tivesse neve em cima e que fosse plana para poder sentar, me dei conta de que acabava de completar 33° do meu plano de 360°. Ainda restavam 27° até fechar a volta inteira da Terra. Sete e meio por cento da viagem ainda por fazer. Sumiu a vontade de estourar champanhe. "Qual a graça de comemorar 92,5% de um sonho? Número incompleto", pensei. "Não e não. Comemorações, só depois de fechar a linha de pontos até o fim. Na Geórgia. E ponto." Mas, um brinde, vá lá... As garrafas voltaram para o porão da oficina e no seu lugar encontrei um bordeaux tinto, mais correto para o frio que fazia e para a pasta que vinha da cozinha. Servi num dos copos, de vidro de verdade, murano, trazidos com cuidado até aqui. Fiz um brinde olhando para uma foto de uma canoa onde estavam as gêmeas e a Marina, e tomei. Incrivelmente bom, um vinho sobrevivente a tantas milhas de solavancos. Mas a verdade é que mesmo que fosse vinagre seria o melhor vinho que já tomei. Estar em Dorian subitamente, após 333° de intermináveis solavancos, era uma experiência de absurdo prazer. O mar continuaria — sem fim — se eu seguisse direto até a Geórgia entre os 57 e os 60° de latitude. Mas a partir do dia 29 ultrapassei os 60° e entrei novamente na Carta 3200, começando o mergulho à península que me trouxe exatamente para cá.

Entre tantos paraísos antárticos, não havia um só onde quisesse estar neste instante que não fosse esta pequena baía.

Muito mais do que isso. Não era exatamente saudosismo do ano inteiro que havia aqui

passado. É claro que qualquer sujeito do planeta, por menos entusiasta que fosse por frio e mar, adoraria este lugar se tivesse a sorte de aqui bater — ainda mais se tivesse vivido por aqui um ano inteiro de sua existência, deixado recordações, histórias de estripulias e pequenos tesouros escondidos. A primeira vez, pode ser. Agora não, não tive sorte nenhuma de ancorar aqui. Vim porque quis. Porque era precisamente o meu desejo matar a saudade das pedras de Dorian. Talvez tenha tido alguma sorte para chegar inteiro até aqui: seria muito fácil não chegar, depois de tantos gelos desviados, depressões e apuros. Mas, desde o instante em que deixei o cais de madeira podre em Grytviken, estava decidido a só parar nestas desejadas e preciosas pedras. Durante 72 dias, olhei para a âncora do *Pa-*

ratii sabendo exatamente onde gostaria de baixá-la: 64° 48,97'S — 63°

29,95'W. Pode parecer um prazer meio esquisito, ter um objetivo tão inútil e tão preciso. Mas eu tinha. E o tinha alcançado. Foram 12 240 milhas náuticas percorridas até o ponto exato de soltar a âncora. O relógio, meu infalível G-Shock, finalmente saiu do pulso direito. O tempo parou de correr. O segundo copo de vinho me deixou tonto. Não tomei mais. Não havia motivo para encher a cara e embaralhar as idéias. Ao contrário, desejava apenas desfrutar o mínimo de consciência que me restava. Desarmei a cama de cima, montei a de baixo, me enrolei num saco de dormir novo e seco e, rindo sem parar, me desliguei da terra. Não tinha hora para voltar.

A primeira noite de sono foi um pouco agitada. O vento não sossegou, e eu tinha perdido o hábito de dormir horas seguidas de uma vez. Durante a manhã, enquanto aquecia as mãos na primeira xícara de café — que não voaria para canto nenhum se a deixasse sobre a mesa —, ouvi um tranco e em seguida um barulho forte de pedra oca na direção da popa, do lado sul da baía. Um dos cabos folgou, o *Paratii* mudou de posição, não entendi direito o que se passava. Larguei o café, saí e puxei o cabo. Solto! Ainda estava preso na pedra com correntes e manilhas. Mas numa outra pedra. A pedra anterior, mais grossa do que um moai da ilha da Páscoa, um totem de quase dois metros de diâmetro e uns três metros e meio de altura, partira-se ao meio.

"Santo Deus, quebrei um pedaço da baía!"

Pulei imediatamente no botinho laranja que dormira na água e, a remo, alcancei a pedra. Era quase irreal, imaginar uma pedra daquele tamanho quebrada ao meio num corte horizontal e regular.

Mas nada é impossível por aqui. Por sorte, a corrente, ainda abraçando a metade caída, não ficou prensada, e pude salvá-la sem problemas. Durante o episódio, a popa do *Paratii* ficou presa pelo segundo cabo, também preso a uma pedra, mas de modo distinto e interessante.

Durante a preparação da viagem eu sabia que, caso não pudesse chegar em Dorian e tivesse de parar em alguma baía improvisada, o maior problema para abrigar o barco seria fixar cabos em pedras. Com o pessoal da Bosch do Brasil, montamos um kit de furadeiras e brocas para, em minutos, colocar olhais de fixação em qualquer superfície de pedra, lisa ou não. Testado em Paraty, o

sistema mostrou-se impecável. Uma das furadeiras era alimentada a bateria e a outra por um minigerador, caso a primeira falhasse. Caso tudo falhasse, restava o método manual de furar pedras que eu usara em Paraty. Mas no dia da chegada, embora o sistema todo, gerador inclusive, fosse mais leve do que a minha cesta de manilhas e correntes, preferi — não sei se por respeito à baía ou às pedras — não lhe fazer furos nem deixar marcas. Se tivesse olhais definitivos em inox, ou bem galvanizados como os que fixara em Paraty, talvez. Mas os meus olhais de argolas eram

provisórios, em aço carbono, e deixariam nas pedras marcas de ferrugem eternas. Usei então um sistema sueco, quase infantil de tão simples, mas infalível, para prender barcos em pedras com fendas no mar Báltico. O segundo cabo, sem correntes nem nada, estava fixado por uma dessas peças, um pequeno T assimétrico com uma argola na ponta. Como havia fendas em profusão, lá estava ele, o pequeno T, segurando as vinte toneladas do *Paratii*. Refiz a fixação do primeiro cabo em segundos e em voz alta agradeci ao amigo Luís Oswaldo, que meses antes providenciara as pecinhas tão simples e úteis.

O número de fendas nas pedras de Dorian talvez explique por que uma pedra grande e sem

fendas se partiu com tanta facilidade. Há, com evidência, grande tensão nas rochas que circundam a baía — todas aquelas pedras soltas, partidas linearmente, são a prova disso. Água e gelo se infiltram ano a ano, expandindo as fendas e fazendo da encosta um mosaico dinâmico de pedras novas que vão nascendo e se partindo.

Partir pedras foi algo que, com os anos, aprendi em Paraty. Muitas obras fizemos assim.

Muros, colunas e mesmo uma rampa para puxar a *Rosa* e barcos muito maiores, exatamente como faziam os antigos, usando os materiais do lugar. Os processos até hoje não mudaram. Vergalhão de ferro, forjado em fogo com fole de couro e barro, temperado em espelhos de água "fina" para dar tempera — dureza — aos ponteiros. Às vezes uma pólvora fraca feita com salitre, enxofre e carvão do próprio fogo, uma arte primitiva que ainda funciona. De certo modo me habituei ao fato de que pedras gigantescas que estivessem no caminho de uma trilha podiam ser removidas em questão de horas. O Feijão, o Lindomar ou o velho seu Zé eram especialistas para-tienses no assunto.

Nunca esqueci uma observação sobre pedras que me fez na região o Joaquim, muito tempo

atrás. Andávamos de foice e facão no morro do Caboclo, atrás da cidade, procurando um lugar por onde um velho Lanz — trator de quarenta cavalos e um cilindro do tempo da guerra — pudesse passar para alcançar o nosso plantio de feijão. Havia um caminho antigo, tomado por árvores gigantescas. Um tarumã monstruoso — árvore de madeira branca, não muito nobre, mas linda e de crescimento rápido — estava no caminho, abraçando com as raízes uma pedra preta enorme.

Impaciente, cansado, cercado de toucei-ras de arranha-gato e com uma bela sanguessuga na canela, não pensei duas vezes.

"Sai a pedra!", eu disse para o Joaquim. "A árvore fica."

Ele sabia o quanto gosto de árvores, mesmo das mais vagabundas, e no seu carregado

sotaque caipira me respondeu:

"Sei não, Amyr. É muito pior. O tarumã cresce que nem praga, nóis planta um monte. Mas ocê imagina quanto tempo levou pra crescer, uma pedra assim?"

No fim nem pedra nem árvore saíram. Tirei a sanguessuga com um cigarro emprestado do

Joaquim e com calma descobrimos um meio de desviar de ambos. Tinha razão, o Joaquim: pedras levam muito tempo para se formar, melhor deixá-las em paz.

As pedras angulares e torturadas da baía Dorian de certo modo lembram as pedras calmas e escuras de Jurumirim. Nos dois casos, são pedras que fazem o entorno das baías, das duas mais importantes baías que conheço. As duas têm um pouco de lama no fundo, e a lama que ainda cobria a corrente da âncora, antes do fundeio em Dorian, vinha justamente de Jurumirim, porque durante a escala de sete dias em Grytviken o *Paratii* não ficara fundeado, mas atracado ao velho cais baleeiro.

Olhando de longe o *Paratii,* de cima das pedras, imaginei que a próxima ancoragem, se não fizesse outras escalas na península, poderia muito bem ser em

Jurumirim. Que visão magnífica, do alto da colina, já em plena neve, avistar meu barco descansando. Não era cristalino, o dia. Nevava e às vezes chovia, mas em breve o tempo haveria de abrir e expor o contorno da ilha Anvers e seus famosos cumes. A maior maravilha de todas era que o *Paratii* estava só, único ocupante da baía.

Durante o mergulho do Pacífico para a península mantive contatos diários com o *Kotik* e a turma que estava a bordo. Sabiamente, em Melchior eles decidiram subir para o cabo Horn antes de serem pegos pela última depressão. O Júlio, no rádio, me falou de mais de meia dúzia de veleiros que deveriam estar na Antártica. Alguns eu conhecia. O Hugo, do veleiro *If*, perdeu muito tempo nas quatro tentativas para atravessar Drake, e os alpinistas que fretaram seu barco não quiseram se demorar por aqui. Havia um solitário, muito jovem, da Nova Zelândia, que ainda procurava um lugar para invernar. O Jerôme Poncet, que encontrei em Grytviken e de quem ganhei uma garrafa de malte ainda intacta, também já deixara a península. O veleiro vermelho de aço, do holandês estranho que quase amassou meu barco em Grytviken, também já tinha partido. Assim, a melhor surpresa que tive, ao chegar em Dorian, foi não encontrar nenhum mastro, ninguém. Não se tratava de rebeldia social: eu apenas queria estar em paz por alguns dias até acertar o passo com a baía.

Depois, se fosse o caso, um carnaval.

O reencontro com Dorian em paz foi uma surpresa providencial. Não tinha também uma

idéia muito precisa do meu aspecto físico. Surpresa estranha foi encontrar a velha e querida cabana inglesa, um refúgio que no passado serviu de apoio às operações do BAS — British Antactic Survey

—, pintado não na sua cor original, um alegre rosa cor de pôr-do-sol, mas numa cor triste, tipicamente inglesa, verde-vômito. A cabana rosa que não é mais rosa tem no seu interior uma rara coleção de livros polares para serem lidos *in loco.* Em lugar de serem emprestados e desaparecerem como seria normal em qualquer lugar civilizado, aqui são a cada expedição ou visita acrescidos de novos exemplares.

Minha primeira excursão com o barquinho laranja foi a Port Lockroy, três milhas de

navegação ao sul, onde encontrei dois simpáticos ingleses terminando a restauração e a limpeza da velha base e enfim a minha malinha de surpresas mandadas do Brasil. Dave, o inglês mais velho, me deu de presente uma sacola plástica com grapefruit, laranjas, duas maçãs, um repolho e algumas batatas. Os primeiros "frescos" que comi em dois meses e meio. Ele não tinha uma explicação para a cor terrível da cabana de Dorian, mas não insisti. Agradeci, preocupado com o *Paratii* sozinho e o aquecedor aceso, e voltei para a minha baía.

A abertura da malinha de plástico foi um acontecimento tão especial que produziu dois dias inteiros de atraso no meu crono-grama de trabalho e manutenção a bordo. Dois deliciosos dias em que não fiz absolutamente nada de útil. Cartas de amigos, jornais, revistas, fotos das meninas —

minha nossa, como tinham crescido, desde outubro! —, uma fita com as vozes da loira e da morena

— uma festa! Colei as fotos com o velcro industrial que o Tigrão mandou junto. A malinha vagabunda de plástico preto, lacrada com *silvertape,* era um inferno de alegrias. O Saul mandou o novo aparelho telefônico; junto, veio uma simpática mensagem do pessoal da Iridium, do Rio. Em segundos, estava ligando para casa. Uma revolução que um usuário urbano de celular simplesmente não consegue entender.

Era o primeiro dia de aula na vida das gêmeas, as duas indo para a escola, quem diria, de uniforme da Escola Miniatura! Conversando com a Marina ouvia a gritaria da morena — *babai, ba-lêlia, vóca, bexe, pimpim...*

De todas as tarefas urgentes em Dorian — poucas, na verdade, porque o *Paratii* depois da faxina estava mais ou menos em ordem —, a única não postergada um só minuto pelo evento da mala preta foi o banho. Em janeiro pulverizei todos os meus recordes de afastamento de água doce.

Um banho quente e doce era o que mais desejava no mundo. Eu sabia do estado dos meus pés, mas não o imaginava tão grave. Durante o banho, percebi que pelo menos um deles estava pronto para ser conservado para estudo num daqueles frascos do Instituto Butantã onde se guardam pés de vítimas fatais de cobras. Não era propriamente o pé a atração, mas o estado do "cozimento" dos dedos e da sola, que se desprendia em placas inteiras de tecido morto —

resultado de dez semanas vivendo dia e noite com as benditas botas.

Depois do magnífico banho — com direito a chuveiro e tina —, ataquei a lavanderia. Quatro caixas e dois baldes de roupas salgadas foram levados para as piscinas de pedra do lado sul da baía, onde havia água corrente, para que fossem dessalgadas e lavadas. No início usei um dos remos de Paraty e luvas para mexer as roupas, uma espécie de máquina de lavar semi-industrial. Com o calor e o movimento, porém, acabei levantando as mangas e atacando o trabalho de mãos nuas.

Esses poucos dias em Dorian talvez tenham sido os melhores da minha vida, mas

estranhamente não me sentia à vontade. Melhorou o tempo, mesmo com a pressão

extraordinariamente baixa. Descansei como há anos não fazia, e tive o prazer de duas visitas: a primeira, uma dupla de guias de alpinismo da Nova Zelândia, deixados por um navio para tentar escalar o monte Français, o mais alto pico da região, em cima da ilha Anvers, bem no nariz do *Paratii.* Os dois partiram pelo canal de Neumayer num pequeno bote sobrecarregado que seria enterrado na neve do outro lado; estavam com problemas nos fogareiros e no rádio. Infelizmente, não tive mais notícias deles.

A segunda visita foi de uma brasileira alta e loira, a Suzana, piloto de um dos infláveis do *Caledonian Star.* Estava na casa de máquinas na detestável tarefa de revisar filtros e lubrificantes e quase caí de costas quando ouvi gritos do lado de fora. Uma festa, visitar o navio, tomar mais um banho na sauna de bordo e gastar meus rudimentos de sueco — em geral, palavrões — com a tripulação nórdica.

Boa parte dos operadores de botes — que são também guias, nesses pequenos navios — é de mulheres, competentes como poucos marinheiros que conheço, que têm a tarefa de embarcar e desembarcar em costões inóspitos do planeta, muitas vezes em condições precárias de vento e arrebentação. O pioneiro desses navios que andam por aqui, o *Lindblad Explorer,* e depois o *World Discoverer,* inauguraram um tipo de cruzeiro marítimo que por uma razão misteriosa não faz sucesso no Brasil. Navios sempre pequenos, muitas vezes russos, que visitam lugares virgens, ou de particular beleza natural, usando não portos, mas esses botes pretos de borracha para o desembarque. Cruzeiros flexíveis e informais. Em vez de jantares de gala, piscinas e essas besteiras, têm como convidados

pesquisadores e exploradores que fazem palestras de noite e incursões nos botes de dia. Descobri, na visita relâmpago ao *Caledonian Star,* que no Brasil só fazem duas paradas, uma numa prainha baiana, a barra dos Itacolomis, e a outra, por incrível coincidência, exatamente em Jurumirim. Quase caí — de novo — de costas. Não desciam nem em Angra dos

Reis nem em Paraty, mas exatamente em Jurumirim. A tripulação conhecia a baiazinha como a palma da mão. "Pois é" , pensei, "para poder enfiar ali, naquele minúsculo fiorde, um navio desse tamanho..."

Apressado como veio, antes da segunda hora, foi-se o *Caledonian.* Voltei à paz de Dorian.

Dia magnífico, pude avistar o monte Français pela primeira vez em cinco dias. E nada dos guias.

Silêncio na freqüência combinada. Passei o dia fora, coletando água doce nas minas e andando. À

tarde aproveitei a completa calmaria para trocar a vela grande pela de reserva. Uma costura se abrira bem no topo da vela. Uma costura importante, aberta por uma manilhazinha de um dos cabos que seguram a vela abaixada, um dos *lazy jacks.* Achei melhor trocar de uma vez a ficar com uma costura improvisada.

Fazendo o balanço da água que ainda tinha para completar a viagem e procurando uma

razão por que não conseguia dormir, não parava de pensar nos 27° que faltavam para completar a minha "volta". Essa a razão da minha inquietação, 27°... E, por mais que me sentisse no Paraíso, não conseguia mais, parado ali, descansar.

Na terça-feira, 9 de fevereiro, em forma, limpo, com barco aquecido e tudo revisado,

percebi, quando a vela nova ficou pronta, que não poderia ficar nem mais um minuto em Dorian.

Recuperei as ferragens, as âncoras, soltei os cabos e deixei a baía. Na estreita passagem entre as pedras da saída, a bolina abaixada deu duas batidas fortes no fundo: *TUNG* e *TUNG!*

"Adeus, baía Dorian, até a próxima!", gritei. Eram 7h50 da manhã.

A pressão retornou à escala, subia, mas na previsão da Armada uma nova bela depressão

atacaria a península em dois dias no máximo. Parti sem uma idéia precisa de onde parar.

Dependendo do lugar onde estivesse e do cansaço, faria escala na cratera de Deception ou iria direto até a estação brasileira, 210 milhas a nordeste. Se o mau tempo me pegasse antes, fugiria para o alto-mar, onde sozinho tudo é mais fácil. Vesti o gorro azul e me sentei no convés, ao sol, com o controle do leme na mão. Navegação costeira, a princípio tranqüila, mas logo tensa porque não haveria como dormir nas próximas 36 horas, sempre desviando dos gelos ou das ilhas.

Ao sair do canal de Neumayer, entrei no estreito de Gerla-che em meio aos borrifos das

baleias-corcundas. A passagem, de um canal menor para um maior, exatamente nesse

cinematográfico cruzamento, é um ponto de encontro tradicional dessas baleias. Ao norte, surgiu um gelo pontudo e baixo. Um gelo andando, com mastro e tudo...

- "Um veleiro, um veleiro!", berrei, segurando os binóculos. "Até que enfim um veleiro!"

Antes que eu tomasse a iniciativa, o barco desviou na minha direção. Às 14h27 nos

cruzamos, a poucos metros um do outro, indo em direções opostas. Cheio de gente no barco. Gritei em francês, a língua oficial da região. Uni sujeito engraçado no leme, de câmera pendurada, respondeu:

"Ciao, Amyr!"

Era o Giorgio, um italiano que conhece bem Paraty e vive em Ushuaia num outro veleiro

chamado *Saudade*. O Giorgio fez meia-volta e por uns dez minutos conversamos em português, aos gritos, de barco a barco, para espanto do resto da população, que não conhecia a estranha língua.

Por absoluta coincidência, na mesma tarde, às 22h06, na freqüência com o Brasil, entrou o amigo Pedrão, um atravessador profissional do Atlântico, sempre trazendo ou levando veleiros.

Seguia para Barbados e conhecia muito bem o Giorgio e seu *Saudade*. Em segundos me passou a ficha do barco, um Amei francês, 47 pés, de fibra, feio de doer mas, segundo o estaleiro, à prova de balas. "Bom barco para o Brasil", pensei.

Vento fraquíssimo de noroeste, motor roncando e velas esticadas para tentar chegar — antes da depressão — em algum lugar onde pudesse dormir. Vestia ainda o gorro azul do *Yel-cho,* o mesmo que sobrevivera à tempestade do fim do ano e que gostava de usar em situações extremas, quando *precisava* de bom tempo. Esse gorro era um presente ganho havia muitos anos, na Antártica, de um oficial do navio chileno *Yelcho*. O primeiro *Yelcho*, cuja proa está plantada em Puerto Williams, no canal de Beagle, foi o lendário navio que, em 30 de agosto de 1916, comandado pelo piloto Pardo, na quinta tentativa de Shackleton, conseguiu alcançar a ilha Elefante e resgatar vivos os 22 homens ali sitiados.

Vinte e quatro horas depois de Dorian, tinha à minha esquerda a entrada da cratera de

Deception, com os seus "foles de Netuno" aparentemente descansando. A estreita garganta de entrada da ilha é famosa por fortes ventos locais, que complicam a vida dos barcos que passam por ali. Daí o nome, The Neptune Bellows. Nada de sopros violentos. Vinte e quatro meses antes, passava por ali, com o Fábio, a bordo de um navio russo, quando outro barco, um rebocador chileno, bateu, em plena navegação, numa agulha de pedra que rasgou o fundo, contaminando seus tanques. Mesmo em lugares de freqüente trânsito, como essa passagem, ainda há muitos perigos não cartografados na península. Em alguns trechos, regiões inteiras. Com o pouco vento, decidi não entrar e seguir em frente, direto para a estação brasileira, pôr em prática o português e as boas maneiras. Da ilha Deception à entrada da baía Admiralty, na ilha King George, onde está a estação brasileira, são oitenta milhas, dez horas a oito nós. Paisagem completamente diferente da parte sul da península. Espaços abertos, gelos muito

maiores, às vezes um ou outro iceberg tabular. Uma beleza ampla e aberta, mas pouco aconchegante. O número de abrigos para embarcações miúdas como o *Paratii é* pequeno. Deception, último abrigo para os barcos menores que saem da península, logo ficou para trás. Do grupo das Shetland do Sul, é a ilha com menos neve e a única com freqüente atividade vulcânica. Uma das praias no interior da cratera, a baíaTelephone, tem águas quentes onde é possível nadar. Do outro lado, no mesmo mar da ilha, em Pen-dulum Cove, há um razoável abrigo para embarcações de pouco calado. Apenas o fundo, na maioria das praias internas de Deception, não é uma maravilha para unhar âncora em caso de ventos muito fortes. Seria uma boa escala antes de deixar a península se meu destino fosse o cabo Horn, apenas 450 milhas a nor-noroeste, ou as Falkland, 630 milhas ao norte. Mas meu objetivo era a Geórgia do Sul, bem mais a leste, e de todo modo acabaria próximo à embocadura da baía Admiralty, onde estão os brasileiros.

Achei mais prudente aproveitar o resto de bom tempo para engolir as oitenta milhas.

Seguindo a margem norte do estreito de Bransfield, que separa a ilha Deception e as

Shetland da península, mal avistava o outro lado, o continente. As neves mais altas e vermelhas das montanhas antárticas fundindo-se lentamente com o fim de tarde foram meu último contato visual com o continente antártico.

Ao lado da ilha Livingstone, o vento virou — graças a Deus — para o sul e o *Paratii* acelerou. Quase trinta horas sem dormir... Com mais meia dúzia deveria chegar. Urna xícara atrás da outra. De café. Navegação monótona, silenciosa, um pouco nervosa. Só tinha medo de sentir sono, e se de fato começassem a pesar as pálpebras, o plano era esquecer a visita à estação brasileira e pular direto para o mar aberto. Pouco gelo à vista, apenas um grande tabular à direita. Distraído no convés, com o gorro azul enfiado até as orelhas e as mãos procurando o calor da barriga, quase tive um ataque cardíaco quando um dorso preto emergiu à proa, tocou o costado, e largou em cima do barco um aguaceiro de fazer gosto. Uma diaba de uma corcunda, que brincadeira! Tocou, espirrou e sumiu! Belo susto. O convés ainda escorrendo água da rabanada e a baleia já longe! "Desse jeito não se dorme mesmo..."

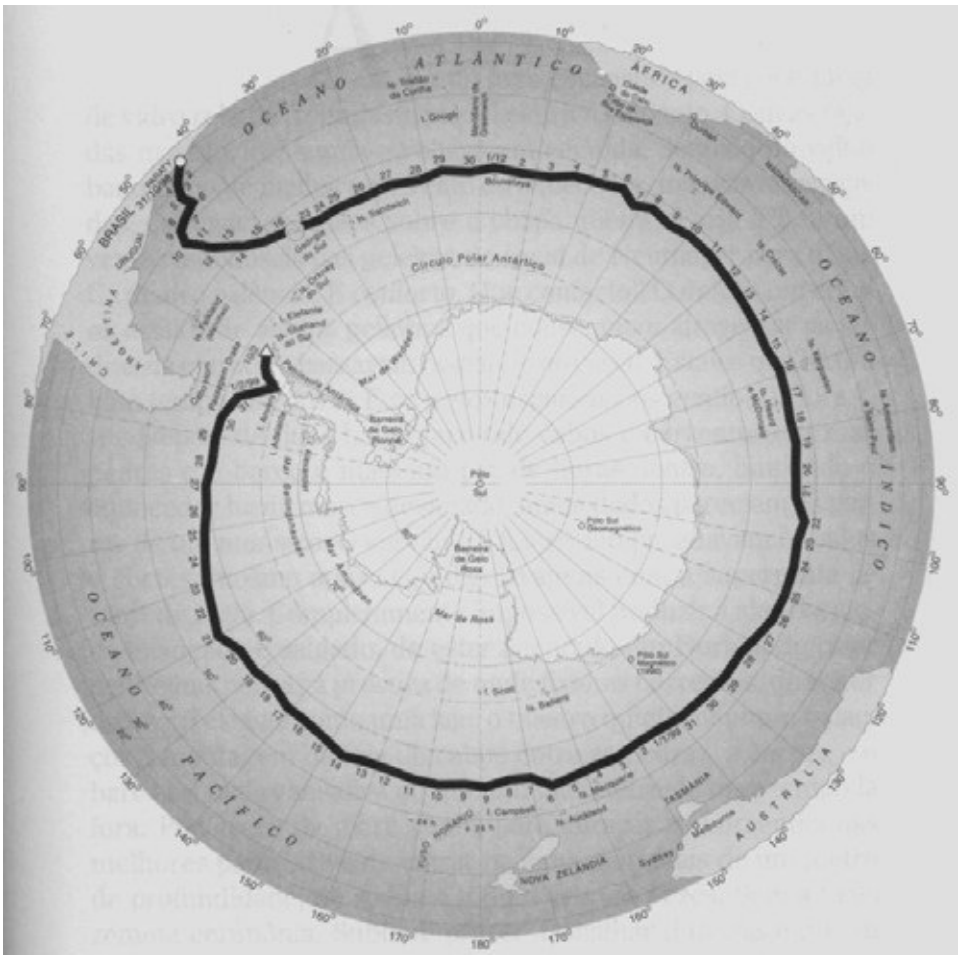
Às 20h05 em ponto, hora do Brasil, bem na hora do jantar, com barômetro alto e

tempo

claro, soltei, pela segunda vez na viagem, a âncora. Abaixei avela grande e enrolei a buja, eufórico por ter vencido a corrida e chegado antes da depressão. "UFA! Enfim um lugar civilizado para dormir e descansar", pensei. Sabia que o segundo colocado vinha logo atrás, a todo vapor.

Enquanto conferia com o pé a tensão da corrente para ter certeza de que a âncora estava unhada, me ocorreu que a próxima operação de baixar ferro, se tudo corresse bem, seria no Brasil.

Na Geórgia não usaria âncora e aqui apenas aguardaria a passagem do mau tempo — a esta hora próximo, e provavelmente com a força de uma escola de samba. Não me dei conta de que entrava a semana do Carnaval. E, se pudesse naquele instante imaginar, por um segundo, o tamanho do desfile meteorológico que se anunciava, teria me transformado num albatroz e sumido do mapa.



14

VOLTA AO MAR LIVRE

Entre os muitos defeitos que aos brasileiros são imputados — memória curta,

desorganização, pontualidade relaxada, incapacidade de dizer não e aversão a pensar o próprio futuro —, brilha uma qualidade maior, um traço de personalidade que se tornou nossa marca nestes tempos de individualismo egocêntrico e competição: a hospitalidade.

Quanto menos preocupados com valores materiais e urbanos os personagens da nossa

cultura, mais forte é o traço. Quanto mais para dentro do país, mais raras se tornam a frieza de comportamento, a indiferença ao semelhante.

Depois de conviver com gente de todos os cantos ditos civilizados, vale a pena mergulhar no ambiente de um grupo de brasileiros trabalhando duro longe de casa. Já visitei estações americanas, russas, escandinavas, corri casas de parentes ou amigos em muitos cantos distantes. Que diferença, o calor verdadeiro de um bando de brasileiros — trabalhando na Antártica.

Fiz, é claro, tudo errado. Deveria primeiro consultar por rádio o comando da estação, pedir autorização para a visita e marcar uma data. Mas, sem ter certeza de que de fato ancoraria aqui, resolvi aparecer de surpresa.

Em cinco minutos estava em casa, em casa de verdade. Gente hospitaleira de todo lado,

banho incandescente — o terceiro do ano —, toalha privativa, xampu, desodorante... uma nova vida. No jantar, feijão com *arroz*, frango e pimenta, conversa sem fim.

Um exemplo sem-par da hospitalidade brasileira, o da Estação Antártica Comandante

Ferraz.

Os comandantes Aquino e Iran insistiram para que eu permanecesse na estação, num dos

beliches vagos, mas era impraticável deixar o *Paratii* só, em baía tão aberta e sujeita a venda-vais.

Agradeci e voltei para minha casa de alumínio, de carona com a alpinista Helena e o

subcomandante Wagner, conhecido como "Sub". Escureceu, e só depois de comparar durante uma hora inteira a posição relativa das luzes da estação e de me certificar que o *Paratii* estava firme na âncora, dormi.

De manhã, abri mão do convite para o café. Na verdade perdi a hora—e um pouco do bom

humor, ao fazer a leitura do barógrafo. Desde a meia-noite o aparelho registrava

uma queda firme, com pequenos saltos barométricos para baixo. Enquanto eu dormia, o tempo fechou. Muitos blocos de gelo vindos da geleira ao fundo da baía se acumulavam ao norte e ao sul do *Paratii*, em dois baixios de pedra que de certo modo faziam proteção ao barco. Nenhum que ameaçasse enganchar a corrente e me arrastar dali.

Aceitei, finalmente, o convite para o almoço. No hospitaleiro ambiente do refeitório, bem isolado do frio e ruído externos, em meio à conversa animada, era impossível ouvir as rajadas de vento crescendo. Podia ao menos, de tempos em tempos, ver o mastro branco alinhado a um nunatak, na geleira do outro lado da baía — um ponto de rocha saindo da geleira em frente, que servia de marcação relativa.

Depois da sobremesa, entretido numa pequena faxina na sala de vídeo, levantando as

cadeiras enquanto o comandante Aquino varria o chão, ouvi o alerta do Viana, que estava na janela vigiando o vento.

"O *Paratii* desgarrou! O *Paratii* desgarrou! Segue na direção de Arctowski!"

Saí voando, patinando no piso de madeira, só de meias. Sapatos não são permitidos dentro da estação. O comandante veio atrás tentando me acalmar.

Não se pode sair de uma vez para fora. É preciso passar pela "incubadeira", uma sala (contêiner) superaquecida onde ficam as roupas de tempo, os "sapões" de sobrevivência, as luvas e as botas que se tiram ao entrar e ali são deixados para secar. Um verdadeiro forno humano.

Foi acionado, na garagem de barcos, o alerta. "Preparar bote n21 para resgate!!" O Viana, o dos Anjos, o Sub e eu seríamos os tripulantes.

Quando saímos suados da "estufa", o vento estava forte de verdade e entrava de frente na praia, fazendo ondas que se misturavam com pedaços de gelo. Não conseguia entender como o vento que arrastava para longe o *Paratii* entrava de frente na praia. Eu não tinha sapão impermeável, apenas as roupas convencionais de velejar, ridiculamente frágeis numa hora dessas.

As rajadas arrancavam espuma da superfície quando o bote no. l entrou na água.

Empurrávamos a carreta de ré para a água, mas as ondas jogavam barco e carreta de volta para a praia, enchendo-os de água e gelo. O Wagner entrou nas ondas — até o pescoço —, segurando a popa enquanto tentávamos manter o bote afastado das pedras. O dos Anjos, negro, forte e calmo, tentando ficar em pé no bote cheio de água que pulava como um cabrito, puxou a corda de partida.

Cinqüenta cavalos no braço. Uma vez, duas, três... dez, onze vezes... afogou. As ondas batendo no espelho de popa. O motor sacudindo com os golpes. A madeira do suporte quebrou. Quando pegou, o motor estava solto do espelho de popa. Eu simplesmente não podia acreditar. Comecei a gritar:

"Esse negócio não vai funcionar! O motor está solto!"

O *Paratii,* cada vez mais distante, estava indo embora. O motor do bote morreu de novo.

Com o Wagner e o Viana segurando a máquina, dei uma puxada enquanto o dos Anjos tomava ar. O

motor pegou, mas morreu de novo. Continuei gritando. Dessa vez o dos Anjos, calmo, ensopado, segurou meu braço com força e disse em tom sério e firme, com o rosto virado de lado por causa do vento:

"Fica calmo. Isto vai funcionar e nós vamos pegar o seu barco."

Pegou. Tossindo, mas pegou. E pulamos os três de barriga no fundo alagado do bote, como focas, enquanto o dos Anjos assumia o comando. Mar de espuma, picado, o barco pesado batendo nas ondas com o motor querendo saltar fora, minutos intermináveis. O *Paratii* indo embora, deitado, velejando só com o mastro e arrastando, penduradas, toda a corrente e a âncora.

Que visão diabólica, quando nos aproximamos. Meu querido barco, minha casa ainda a uns

trinta metros de distância, fugindo por conta própria para alto-mar... Não sabíamos por onde

"assaltar" o *Paratii,* e na manobra o motor morreu de novo. Pelo rádio — ensopado, mas ainda funcionando —, o Sub acionou o bote n2 *2* para um resgate do bote no. 1.

Não, não podia ser. Parecia um pesadelo. Afogou de novo. Agora o Viana, o Sub e eu. Dez, doze, treze puxadas...

"Não é possível, não é possível", eu dizia baixinho, até que alguém, não vi quem, ofegante e gemendo a cada puxada por causa do esforço, fez o bicho pegar.

Em poucos segundos já estávamos longe de novo, carregados pelo vento. Avançando

lentamente, gelados e ensopados, alcançamos o *Paratii.* Dessa vez deu certo.

Pulei na popa. Berrei que me virava sozinho, mas o Sub não esperou e atirou-se também.

Tão rápido que eu nem vi por onde. O bote n2 *2*, que já estava partindo da estação para socorrer o bote n2 l, voltou atrás, e o bote n2 l retornou para Ferraz. Eu estava molhado até a medula, moralmente molhado. Se não fosse a calma e a garra daqueles sujeitos, teria perdido tudo.

Com calma, comecei a organizar o convés e preparar o barco para recolher a corrente e a âncora. Pedi para o Wagner entrar, para se abrigar do vento, enquanto tentava imaginar que pecado havia cometido para ser castigado daquela maneira.

Os dois homens do bote no. l, agora distante, desapareciam nas rajadas. Se algo acontecesse, eu seria o culpado. Em segundos, o Sub sai pela gaiúta e calmamente me avisa:

"Está pegando fogo aqui dentro."

"O quê??"

'Tem um negócio em chamas no salão!!!"

Entrei no *Paratii*, ou melhor, num buraco de fumaça escura em que só se viam chamas, no centro, em volta do aquecedor. O maldito aquecedor, que eu devia ter desligado, queimava por fora da câmara de combustão! A coluna central do salão, de madeira, estava ardendo. Desliguei o óleo me lembrando da frase de alerta do manual, em letras vermelhas: *flooded burner*— aquecedor inundado. Finalmente aconteceu.

Maldito aquecedor! Eu devia ter trazido o velho aquecedor Reflex dinamarquês, que não

tinha esse problema de alagar a câmara. Tarde demais. *Mea culpa, mea culpa!*

"Apaga, praga de maquininha! Apaga!"

Eu gritava, tentando cobri-lo com toalhas molhadas e panos de chão. Demorou mas apagou.

Apagou o fogo do aquecedor e da coluna, mas aumentou a fumaça. Antes que pensasse em qualquer coisa, tossindo com a fumaça, ouvi o Sub falando:

"Amyr, o barco não escapou por acaso. Foi Deus quem te avisou que algo de ruim havia a bordo."

Foi, de fato, um aviso. Se o *Paratii* não tivesse fugido, não teríamos visto o incêndio a tempo. Olhei por um segundo para o vento, para cima, e agradeci.

Desde o início eu sabia. As Shetland do Sul, com exceção da ilha Deception, são um

arquipélago difícil para embarcações pequenas. Ainda sob a influência de Drake e da passagem das depressões que vêm do mar de Bellingshausen e do lado do Pacífico, as distâncias entre as poucas baías são grandes. Os ventos de aceleração catabática descendo geleiras são freqüentes, e raras vezes os fundos dessas baías são bons para ancoragem. Eu mal sabia quanto do fundo da baía do Almirantado ainda estava por conhecer. Durante duas horas o Sub permaneceu comigo no *Paratii.*

Velejávamos meio desesperados, sem velas, apenas com a área do mastro e motor ligado.

Por duas vezes tentei ancorar. Primeiro na frente da estação. Depois em Copacabana, mais ao sul. Na terceira tentativa, desisti. De todo modo as rajadas acabavam arrastando a âncora. Uma violência, o trabalho do guincho soltando e recolhendo centenas de quilos de corrente. Se falhasse, eu teria de abandonar a âncora e partir. Estava pronto para isso. Mas como partir, raptando um oficial da Marinha Brasileira?

O Sub, incansável, ensopado, insistia em passar a noite tentando ajudar a controlar o *Paratii,* mas pedi que retornasse. Era mais seguro, e se alguma coisa desse errado eu poderia simplesmente fugir. Para onde, não sabia; só sabia que não dormiria mais enquanto o escândalo de vento não se acalmasse. Puxa vida! Se eu soubesse quão preciosas tinham sido minhas últimas hora de sono...

Pelo rádio, chamamos outra vez o bote no. l, que, em mais uma saída mirabolante — corrida na incubadeira para vestir os sapões, arrasto da carreta, mergulho nas ondas, partida manual dos cinqüenta cavalos —, recuperou o Sub.

Fazia escuro e frio, o vento gritando sem parar. Eu estava só, incrédulo, ensopado e sujo como carvão. Na correria do incêndio, meu querido gorro de lã azul desapareceu. Senti por ele como se perdesse uma jóia importante, eu que não acredito muito em amuletos ou em sorte. Mas, pensando em sorte, além do interior chamuscado, a situação não era tão negra.

Estava apenas assustado. Bati nas pedras, mas não encalhei. O motor funcionava e não havia nada quebrado. Eu só precisava de um pouco de ânimo e controle para manter o barco de frente para as rajadas mais violentas e de paciência para esperar o amanhecer.

Véspera de Carnaval. O Brasil inteiro devia estar pulando e se divertindo. Eu pulava

também, para aquecer o corpo e afastar o sono. Adoraria trocar a roupa, mas não tinha como largar o leme. Volta e meia encontrava um gelo a metros da proa ou tomava um banho salgado, com a espuma arrancada pelos potentes rotores de vento que varriam a baía. Uma noite de pesadelo puro.

Tentei ancorar o *Paratii* durante aquelas intermináveis horas de escuro. Muitas vezes. Não consegui. Fora, só se viam as luzes confusas de Ferraz e nada das pedras ou dos gelos que iam passando.

Onze tentativas seguidas, em onze lugares diferentes. A cada subida da âncora, tinha que saltar na proa. Duas vezes, ao recolher o ferro, tive de descer pela corrente, no bico de proa e ficar de pé, pendurado fora do barco sobre a âncora, voando em cima das ondas agarrado na corrente como um macaco num cipó, com um facão na mão direita dando golpes furiosos para cortar as toneladas de algas e kelp que enroscavam no ferro.

Pânico? Não. Já havia passado desse estágio. A situação ficou cômica. Lá pela décima

tentativa de ancoragem, tentando marcar algum tipo de posição com as luzes que sumiam atrás das pedras para saber o quanto a âncora estava correndo, percebi que no convés e no paiol de proa eu tinha mais amostras de fundo marinho da gigantesca baía do Almirantado do que sonhariam muitos cientistas que vão lá apenas para colher aquelas amostras.

Lama, pedras, algas, pequenos seres do fundo que eu iluminava com a lanterna de cabeça.

De madrugada, ainda cercado de escuro e tentando fazer parar o barco, corria pelo convés como um mineiro que foge das explosões, quando ouvi um chamado em VHF. Era o comandante Aquino, que, objetivo e sem falsos rodeios, me acalmou. O vento duraria um tempo ainda. Eu deveria ter paciência e calma. Poderia até mesmo piorar. A mesma desventura — parar sob máquinas ou em manobra contínua — fazia parte da rotina dos navios que ele comandara por aqui.

Buscar abrigo em outra baía, me disse o Aquino, no escuro, era um risco muito sério. Ele não recomendava. Em todas havia grandes geleiras, e se o vento rondasse, como sempre faz, eu cairia numa armadilha de gelo engarrafado contra as pedras ou as geleiras.

Foi antes da décima segunda tentativa. Ele sugeriu tentar jogar um segundo ferro. Eu já havia pensado nessa hipótese, mas se o cabo do segundo se enroscasse na corrente do primeiro eu estaria frito. Atravessei agachado ao convés, e desamarrei a âncora de misericórdia, de cinqüenta quilos. Levei-a até a proa e aí, enquanto tentava proteger as orelhas no capuz, surgiu a idéia. Em vez de soltá-la com um cabo, resolvi, com manilhas apenas e dois metros de corrente, colocá-la em *tandem* atrás da âncora principal. Fácil de pensar, muito diferente pôr em prática quando até as manilhas voavam. Eu tinha a nítida sensação de decolar do convés a cada rajada de vento. O perigo era que, se não funcionasse e eu tivesse de recolher tudo, não teria como cortar as algas da segunda âncora. E, no lugar onde mais durou uma das onze ou doze ancoragens anteriores, soltei o conjunto.

De novo próximo da estação. Dessa vez funcionou. O vento aumentou e, mesmo

pondo o motor à ré para testar, a ancoragem não se desfez.

O par de âncoras unhou. Liguei todos os alarmes — de fundo, de radar, de bolo — e,

ensopado, pulei na cama por quarenta minutos. Amanheceu o dia e com ele veio um novo

problema: a vibração do vento, que de fato aumentara, soltou os cabos e fitas que amarravam as velas na retranca. Pequenos pedaços de vela, mínimos, quando soltos, faziam o barco vibrar como um terremoto. Não senhor. Rasgar velas, de jeito nenhum. Com pedaços de corrente presos num cabo para que não voasse, fui costurando um charuto para acalmar o pano rebelde. Quase duas horas de luta livre. Não tinha mais força nem sensibilidade nos dedos para dar nós. Mas no fim o serviço prestou.

Dentro, troquei as roupas encharcadas por outras novas, estava tonto de cansaço. Nunca, em toda a sua vida, o *Paratii* estive-ra em tal desordem. Molhado, chamuscado, cheio de lama, e pedras por toda parte. O meu botinho inflável ficara na estação, em terra. Decolou algumas vezes com motor e tudo, mas foi provi-dencialmente enterrado pelo pessoal da estação. E sobreviveu.

De manhã a mesma turma, o Ricardo, o Sub, o Viana e mais o Gutemberg vieram para

bordo no famoso bote no. 1. Insistiram em ceder uma carga de diesel Petrobras, especial para uso antártico.

Considerando a dificuldade do aquecedor e dos filtros para trabalhar com o diesel

vagabundo que ainda restava, fornecido em Santos por distribuidora desconhecida, acabei aceitando.

Que besteira colossal, por falta de tempo não ter exigido um combustível garantido.

Almoçamos os cinco cheirando o delicioso perfume do novo diesel. Cabeça dura, acabei

descobrindo a razão do incêndio: carbonização excessiva, óleo de baixa qualidade — que travou a bóia de segurança — e sucção exagerada na chaminé. Ganhei um novo banho na estação. O quarto.

No vapor do chuveiro, não conseguia acreditar que o suplício da véspera terminara. Ganhei também um beliche para tentar descansar algumas horas. Só consegui dormir 45 minutos. Enquanto isso, um dos homens de Ferraz ficou no *Paratii*, em alerta. O pessoal todo da estação resolveu, apesar do tempo e da chuva, conhecer o barco por dentro. Minha nossa! Quando acordei tinha menos de uma hora para voltar ao barco e fazer a mais rápida faxina que alguém já empreendeu na Antártica.

Ao chegar a primeira leva de visitantes eu ainda estava ajoelhado, com baldes, panos e

escovão em punho, limpando os estragos. Ficou quase em ordem.

Quando terminaram as visitas buscamos na estação o boti-nho laranja, que foi amarrado na popa do *Paratii*, agora sem o motorzinho. Mas a festa não tinha acabado. Voltei com o pessoal para a base e de repente, quando já estávamos dentro, o José Henrique, o rapaz do ozônio, deu novo alarme. Agora era o bote laranja que tinha escapado do *Paratii* e seguia também para a base polonesa de Arctowski...

Novo alerta! Nova saída com o bote no. l! Vestir sapões na incubadeira a cinqüenta graus, pular na água gelada, dar partida. Já no mar, o motor mais uma vez pifou. Alerta de resgate.

Novamente o bote na 2 em socorro do bote no. 1. O bote no. *2* acabou resgatando o botinho laranja primeiro do que nós no bote no. 1. Depois veio em nossa ajuda rebocando o bote n21 até o *Paratii.*

A bordo, percebi que o *Paratii* estava próximo demais da estação. As duas âncoras tinham desgarrado levemente com os últimos tornadinhos. Nova ancoragem em dezoito metros e retorno à base. Então, como se fosse uma provação divina, o bote no. *2* pifou, e o bote no. l, que voltou a funcionar, partiu para fazer o resgate do no. *2*. Tudo rápido e eficiente. O que para mim parecia uma aventura infernal e sem fim, para o pessoal de apoio da Marinha era rotina de trabalho. De novo roupas e botas para secar a cinqüenta graus na incubadeira e em seguida jantar. Houve uma simpática palestra da Helena, alpinista, sobre

suas escaladas pelo mundo, uma pequena cerimônia e o início de uma festinha discreta de Carnaval. Desculpei-me e, meio morto, escapei para a cama do *Paratii.* Não dormia havia dois dias. Apesar de ter de conferir a posição a cada vinte minutos, descansei como um urso polar.

Os dois ferros não deram mais trabalho, mas no dia seguinte o vento piorou e de novo um pedaço da vela quase explodiu em tiras. Não havia mais meio de continuar ali, e nem de esperar que o tempo melhorasse. O Sub e o Viana vieram a bordo para se despedir e acabaram me ajudando a recolher a segunda âncora, pendurada na primeira. Enquanto fazíamos isso, o vento arrastava o *Paratii,* com o velho bote na l preso atrás. Nos despedimos rapidamente e eles partiram para a terra.

Quando eu já estava longe, tentando achar um jeito de soltar a vela de tempestade sem soltar a vela grande, olhei para trás para um último aceno. Não! De novo, não! Um dos dois estava em pé, puxando alucinadamente a corda de partida do bote no. l, enquanto eram arrastados para longe. O

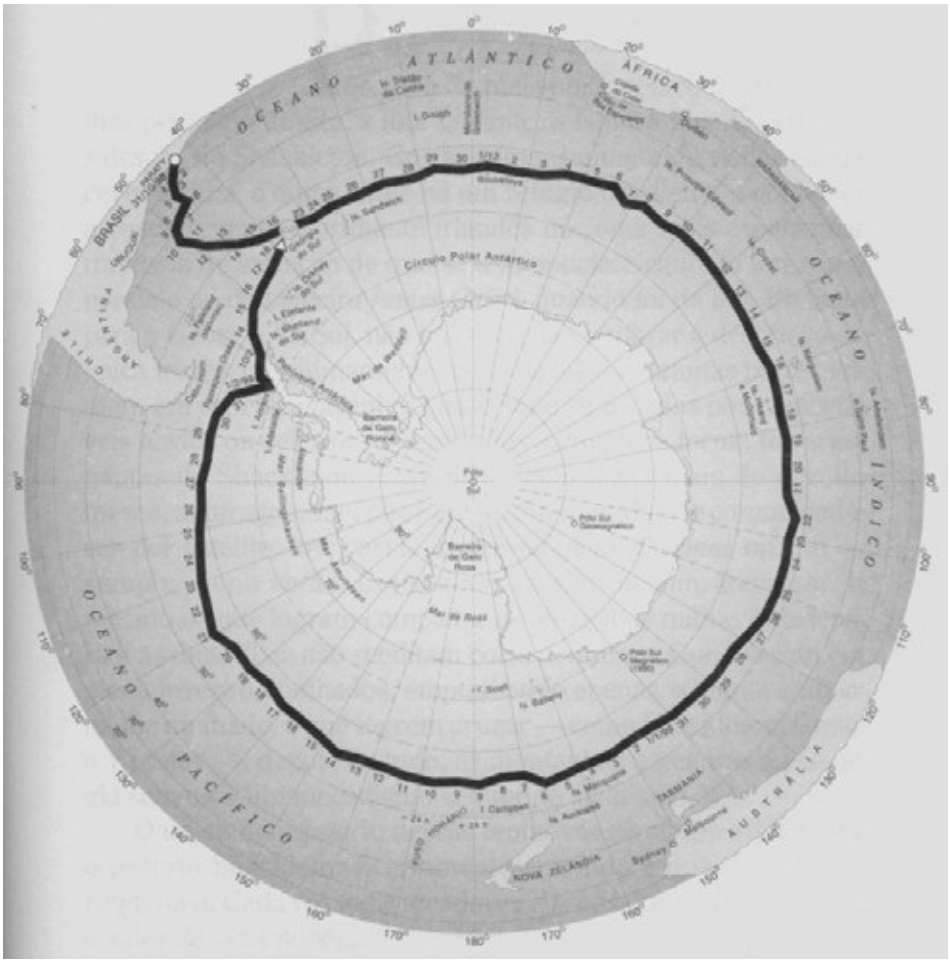
motor tinha morrido de novo. Minha vez de retribuir com uma mísera migalha a infinita dedicação deles. Voltei com o *Paratii, fiz* uma volta no bote e lancei um cabo. Puxei-os contra o vento na direção da estação até a quilha bater no fundo. Eles estavam atrás do *Paratii,* tentaram fazer funcionar o motor e não conseguiram aproximar-se da praia a remo. Foram arrastados para o mar outra vez. Fiz uma segunda volta e dessa vez, com a proa do *Paratii* sobre suas cabeças, empurrei o bote no. l até de novo bater a minha quilha no fundo. Aí eles remaram para a praia.

Eu não estava mais tonto pelo cansaço, mas pela sucessão meteórica de eventos — e ainda por cima por ter de sair da baía com um pé-de-vento dessas proporções, sabendo que fora não seria nada divertido. Um carnaval inteiro de vento até a Geórgia, oitocentas milhas à frente.

Só ao deixar a ilha para trás dei-me conta do caldeirão em que havia passado três dias. Não que o tempo tivesse melhorado, mas fora da baía do Almirantado não havia mais rajadas e tornadinhos de vento, as ondas ao largo eram grandes mas re-gulares. O *Paratii* velejava com pano reduzido, lindamente, para o norte. O vento forte de nordeste não era favorável, mas ao menos trazia o conforto de varrer para leste todos os gelos que de lá, da fábrica do mar de Weddell, viessem.

Meu santo Expedito, que liberdade o mar aberto, que segurança, que conforto o vento forte sem os rotores e vícios de terra. Mas, apesar de tudo, e dado o desconto das sondagens feitas ancorando tantas vezes em Ferraz, valeu a pena cada segundo passado com o pessoal da estação.

Deixei-os com uma impagável dívida de gratidão que não pretendo esquecer, como nunca esqueci que foi exatamente naquela praia, que acabara de tocar duas vezes com a quilha do *Paratii*, precisamente defronte à estação, o lugar onde, treze anos antes, tomei a decisão de construir este barco.



15

POR VINTE E CINCO MINUTOS

Por volta da meia-noite deixei, quarenta milhas pelo lado direito, a ilha Elefante, a

famosa ilha da primeira salvação de Shackleton. Gostaria imensamente de visitar o lado certo da ilha, o outro, onde há um refúgio brasileiro, e conhecer a costa de onde o brilhante irlandês iniciou a mais espetacular travessia de salvação de que se tem notícia. Seguindo um rumo paralelo ao da baleeira *James Cairá*, quando foi da ilha Elefante para a Geórgia do Sul, não há como não lembrar a descrição da épica travessia. Ultimamente, desocupados de muitas partes teimam em repetir a façanha, quase sempre trazidos por confortáveis navios ou veleiros, descansados e em plena forma (os argo-nautas de Shackleton estavam no gelo havia mais de dezoito meses, náufragos, sem pisar em terra), munidos de comunicadores por satélite, GPS, cartas meteorológicas, *thermal suits*, e —

sempre — no verão. Conseguem, assim mesmo, fracassar. E mesmo os que logram completar as oitocentas milhas que separam as duas ilhas não reeditam coisa nenhuma. Que o façam em pleno inverno, molhados, empunhando apenas sextante e almanaque molhado, e que logrem cruzar —

como Shackleton, Crean e Worsley —, depois de tudo, as montanhas e geleiras da Geórgia sem usar um mecanismo sequer de alpinismo.

O único beneficiário dessas tentativas de cunho midiático é o próprio Shackleton,

certamente sorrindo em sua tumba de Grytviken. Cada vez mais amadores e profissionais

reconhecem o valor da sua epopéia.

Tudo o que eu mais desejava no mundo, depois de passar a ilha Elefante, era não ter

epopéias para contar. Só cinco dias mais para completar o meu sonhado plano, os 360°. O *Paratii* subia em contravento folgado os minutos de latitude. Daqui em diante, embora a latitude fosse diminuindo, a freqüência de gelos — com a desembocadura do mar de Weddell — poderia

aumentar. O cuidado maior seria não cometer erros. Liguei para o Brasil e combinei com o Hermann uma nova freqüência para os conta-tos-rádio. A previsão que consegui não era ruim. O

problema é que — a tão poucos dias do fim — desesperadamente ansioso para

entrar em Grytviken ainda restava um trecho traiçoeiro de navegação. Não me importava com o mau tempo, apenas com a direção do vento e em evitar aventuras de qualquer espécie.

Pelo rádio, tive uma longa conversa com o Brasil. Falei com as meninas em casa via Phone-Patch. A super América, PY2AEV, entrou em seguida com notícias dos amigos em outros barcos. O

Márcio, no pequeno *Carapitanga,* a caminho de Cape Town pelos 40° S. O *Anny,* da dupla Raul e Crespo, também seguindo para o cabo mas vindo do oceano Índico. Um monte de histórias tropicais na freqüência, e eu ainda plotando posições geladas em 58,57, 56° S.

Na madrugada da terça-feira de Carnaval, 16 de fevereiro, cruzei a longitude de 47° 30'W, a mesma longitude do dia 9 de novembro do ano anterior. De certa forma, o *Paratii* cruzara os 360

meridianos da Terra, só que em latitudes muito distantes: 56° S agora, 40° N então. Ainda era um espiral, e não um círculo, a minha rota traçada na Carta 4009. Faltava fechar o círculo. A previsão seguinte que recebi foi seca e objetiva: *Dia 18,12 horas Zulu, 50 nós de vento.*

"Que sejam de oeste, pelo menos, resmunguei."

Quarta-feira, dia 17, aniversário da Marina. Dessa vez não esqueci. Plantei uma vela no pedaço que sobrou da torta Siena do Fábio, a mesma do Natal. Dura como um tijolo, a esta temperatura, mas a única forma de bolo disponível nas redondezas. A previsão da Armada chilena coincidiu com o boletim passado pela Marina. Depressão forte no Drake ao sul da minha posição, avançando rápido. Mas em volta, estranhamente, o vento era fraco, as ondas pequenas.

Apesar do barômetro baixo, nada acontecia. Situação irritante. Preferia mil vezes estar lutando, no meio de uma depressão cabeluda, a servir de alvo à sua frente e ter de aguardar placida-mente para medir a sua força. Não demorou muito para entrar o vento: 40 nós de noroeste. Velas bem rizadas no mínimo, nada dramático. A pressão se estabilizou em 986 milibares. "Já peguei piores", comentei em voz baixa. O *Paratii* seguia o rumo previsto, imperturbável, desenhando na carta um arco quase perfeito com a convexidade apontando para as ilhas Falkland, a noroeste.

Meio-dia verdadeiro do dia 18, 14h01 no Brasil. O último *way-point* (ponto objetivo da rota), o ponto SG-W, estava a 37,7 milhas. Meu Deus. Dessa distância, já havia visto terra muitas vezes na vida. Só que não havia exatamente terra no SG-W. Aquele era o ponto de referência com coordenadas redondas — 54° 00'S e 38° 30'W — mais próximo das ilhas Willis, primeiro grupo a oeste da Geórgia do Sul: a partir dali minha rota deveria mudar para leste. O problema agora era que a aproximação da ilha se daria seguramente no escuro, que no horário legal duraria até as 4h40

do dia seguinte. O que fazer? Puxar o freio para chegar no dia seguinte — claro — ou soltar as rédeas do *Paratii* e encurtar a noite? De todo modo, de algumas horas de escuro em meio aos gelos que cercam a ilha não escaparia. Esperar, tão próximo de terra e do fim da viagem, em mar tão genioso, com o vento uivando, era muito mais difícil do que parece. "Frear, nem pensar", pensei, e deixei o barco correr. Em cinco horas o SG-W foi ultrapassado.

Às 18h05 a maior das ilhas Willis entrou na tela do radar, dezenove milhas ao sul. Nada de visibilidade. Droga. Eu queria antecipar o escuro para ver o dia nascer mais cedo. Ah, se pudesse!

Mas não podia, teria de confiar no radar, não despregar os olhos um segundo da proa, usar todos os recursos e habilidades de que dispunha para não fazer uma besteira logo agora.

Nem que tivesse que ficar na proa congelando feito uma carranca de madeira, de lanterna em punho. Puxa vida! A lanterna de mil velas, por onde andaria? Desci para apanhá-la. Gelos grandes de algum modo encontraria, com o radar ou o facho de mil velas. Um bom número de icebergs, às vezes tabulares, vindos do mar de Weddell, encalham nas proximidades da ilha. O que preocupava eram os gelos pequenos, originários das geleiras da própria ilha, àquela hora varridos pelo vento aos milhares para fora das baías. Treze baías principais até a baía Cumberland East e, finalmente, Grytviken. Dezenas de geleiras vomitando obstáculos invisíveis...

Centenas de outras baías menores. Com o vento, e no escuro, nenhuma delas nem em sonho

poderia oferecer abrigo. Exatamente ao norte do estreito por onde Cook passou quando explorou a Geórgia, a sonda refletiu o fundo a sessenta metros. Pela proa

havia ainda sessenta e poucas milhas de uma noite cega e agitada até entrar na baía certa. As ondas e o vento aumentaram, e com eles a dor de barriga de avistar terra, de não errar a aproximação...

Não é simples escolher a hora de chegar. Não era boa a hora nem o tempo, mas paciência.

Decidi manter a latitude de 53° 45' no máximo até passar o cabo Buller e a Bay of Isles. Antes do escuro completo, ansioso, desci para a oficina para checar o eixo. Talvez precisasse usar o motor na entrada do fiorde. Tudo estava em ordem, embaixo. Na saída do motor, lembrei-me de que embaixo das gavetas de ferramentas, sob o piso, estava uma das garrafas de champanhe do Natal. "Escapou do Natal, do Ano-Novo, de ser aberta nas pedras de Dorian, mas agora não vai escapar", pensei.

Não sei de onde surgiu a idéia. É claro que não ia tocar em garrafa alguma naquele instante, mas logo mais, quando chegasse. A resposta à intenção foi imediata. Fui atirado contra a parede da oficina, quatro das oito gavetas se soltaram das travas. Todas as ferramentas saíram voando e grudaram no teto. As placas do piso, o champanhe. Com o impacto — um estranho golpe lateral que fez tremer o barco —, a porta de entrada soltou-se da trava e bateu violentamente e a maçaneta voou. Fiquei preso, por dentro. No escuro, no mais completo escuro daquele cubículo fechado, de barriga sobre a parede, esquiando sobre chaves e ferramentas de todas as medidas, algumas caindo no buraco da outrora porta que ia para o motor, não demorei para entender o que se passava. O

Paratii havia capotado, deitado talvez, e não havia ninguém lá fora para tomar uma providência.

Quinze minutos de desespero preso pela porta tentando encontrar uma chave de boca na medida do quadrado que restara da maçaneta. No escuro, desesperado para sair, não encontrava nada. Alguma coisa acontecera com o piloto e o barco devia ter atravessado, enterrando o mastro na água. O

impacto estranho só podia ser o mastro partido. Pensei em procurar meu corta-cabos gigante, esqueci que o *Paratii* não tinha mais cabos de aço prendendo o mastro. Certamente não tinha mais mastro.

"Maldição de porta que não me deixa sair!", eu gritava.

O barco endireitou rápido, as gavetas, as ferramentas, o champanhe e o diabo deslizaram pela parede de volta para o chão. Os paineiros fora do lugar. Não tinha onde apoiar os pés, pisando naquela bagunça deslizante.

"Pronto, foi-se o mastro. O barco está em pé, pelo menos."

Com uma calma estranha consegui abrir a porta, não havia água dentro, apesar de a

portinhola ter ficado aberta. Nem na mesa. Rádios e cartas secos. Mas a surpresa maior estava fora: o mastro em pé, as duas velas no lugar, a retranca, que se enchera por completo, ainda escorrendo água. Incrível, o piloto conseguiu sozinho endireitar o barco e o rumo e seguia surfando as ondas como se nada tivesse acontecido. Apenas no cockpit havia água, e nenhum cabo. Estavam todos arrastando no mar, mais atrás. Fui aos poucos recolhendo os cabos, checando tudo. Mosquetões, carrinho de vela, o leme de vento — nada faltando. Era difícil acreditar.

Não demorei fora, caso outra onda resolvesse deitar tudo outra vez. O infernal e eficiente carregador eólico roncava indiferente como antes, a antena no lugar ainda. Entrei, nervoso, e fechei a portinhola. Estava cansado. Os cabos, àquela velocidade, arrastando na água, eram pesados.

Nenhum se enrascou em nada. No leme, no hélice... Não foi o peso dos cabos que me cansou, estava mentalmente cansado. Precisava checar tudo dentro, agora. Não se sai de uma pancada dessas incólume.

Alguns livros do lado direito do salão, o lado do barco que subiu, estavam lá. E mais nada.

Todo o resto das coisas voou para o outro lado, e uma parte dos objetos, não sei como, foi parar na cozinha, mais atrás. Fui catando as coisas, colchões e apetrechos, e colocando tudo no lugar. Alguns objetos, como pilhas e carregadores do VHF e das ferramentas sem fio, atravessaram o *Paratii* e foram parar na pia. Os talheres que estavam na pia desceram para o chão. A saladeira de madeira prensada, indestrutível, que comprei numa das lojinhas japonesas da Liberdade em São Paulo, rachou ao meio... A garrafa de champanhe que voou estava intacta. Achei melhor, superstições à parte, não encostar nela.

"Só depois de chegar, se eu chegar."

O radar, funcionando, marcava alguma terra à direita, não tinha idéia de qual seria. Havia perdido a noção do tempo pondo ordem no barco, correndo para a proa e voltando sem parar um minuto. Mesmo que perdesse o mastro e o juízo, chegar eu iria de qualquer jeito. Por volta da uma e meia da manhã, checando a posição, percebi que havia enfim cruzado minha própria derrota. A mesma linha desenhada ao chegar na Geórgia em novembro: finalmente fechada com a outra ponta.

Agora sim, os 360° da Terra estavam fechados. Uma volta ao mundo, inteira. O contorno completo da Antártica e fui capotar nos últimos minutos! Só faltava chegar. Os dias passados na companhia do Harold e da Hedel voltaram à memória e eu me perguntava se estariam bem, o que teriam feito em quase três meses.

Três da manhã, ainda escuro, o vento continuava forte mas o mar ficou visivelmente menor.

Provavelmente o acidente ocorreu na subida da plataforma continental, onde as ondas mudam de padrão e o mar fica meio torto. Essas subidas bruscas do fundo oceânico provocam mais encrencas na superfície do que qualquer tempestade. Não conseguia desligar do incidente, quase acidente...

As baías Possession, local do primeiro desembarque de Cook, e Antarctic ficaram para trás, à direita. Logo adiante eu tinha o glaciar Fortuna e a baía Fortuna. A próxima grande baía seria Stromness, e, em seguida, Cumberland, a minha. Melhor checar o motor. Soltei o freio do eixo, conferi o manete, o estrangulador, e virei a chave. Como sempre, pegou de imediato. O velho ronco seguro e confiável que me salvou em Ferraz e já me tirou de tantos costões afiados. Verdadeira música para quem vai manobrar cercado de terra inóspita. Subi a rotação para 1600 giros e fechei por fora a mesma porta que pouco antes me prendera. Ao puxar a porta, bati de relance os olhos na bancada da oficina onde estava o kit de perfuração e a famosa garrafa. E incrível, mas a garrafa tinha algum poder.

Mal coloquei os pés em cima outra vez, o motor mudou a rotação. Levemente. Senti um

gelo na barriga...

"Não, pelo amor de Deus, agora não!"

Mas aconteceu. O motor começou a tossir. Desesperado, tentei acelerar. Não adiantou.

Quando apagou a máquina, eu não me mexia, incrédulo. O vento zunindo nas velas, o cata-vento do eólico uivando fora e o ronco forte do mar celebrando. Era tudo o que se ouvia. Respirei fundo e tentei pensar. Talvez fosse um calço hidráulico por causa da capotagem. Mas como, se o motor havia funcionado? Se não quisesse pegar... Ar na tubulação da bomba... O que poderia ser? Olhei para a carta. Entrar contra o vento em zigue-zague, sem motor, na frente das geleiras, eu não faria.

Ficar esperando, também não. Se o motor não pegasse, ou melhor, se eu não identificasse e resolvesse o problema em noventa minutos, desistiria da Geórgia e subiria direto para o Brasil.

Paciência. E ponto. Não ia, em hipótese alguma, estragar a viagem tentando uma aproximação arriscada em pleno temporal e no escuro. Noventa minutos foi o tempo que me dei. Em noventa minutos, a nove ou dez nós, estaria na porta da baía. Entrar ou subir para o Brasil.

De volta ao motor. Enfiei primeiro a mão no compartimento do motor para acender a luz,

antes de entrar. Pela primeira vez na vida do *Paratii*, a luz simplesmente não acendeu. Sem uma razão aparente. Não queria acender. Coloquei então na testa a lâmpada de alpinista que ganhei do Fábio "Pinguino". Pilhas fracas. Olhei para o gargalo da bendita garrafa de champanhe que saía da caixa de ferramentas e gritei:

"Sua desgraciada, vou tomar todas as gotas do seu conteúdo nem que seja na China!"

Fui atrás das pilhas. A caixa estava vazia, as pilhas de reserva atrás do armário. Debaixo de um monte de caixas. "Querem me testar. Muito bem, vão me testar", eu resmungava repetidamente.

Abri uma caixa nova. Acendi a luz da lanterna e prendi o elástico na testa. Retornei ao motor.

Ajeitei o banquinho de madeira sobre o eixo e, antes de olhar para o motor, olhei

para minhas mãos.

"Vocês vão ter que fazer esse negócio funcionar em 85 minutos."

Não podia ter água no motor. Com a partida manual, vi que ele ainda virava. Que diabos

teria, então? Resolvi sangrar o sistema de combustível. Precisava de três chaves diferentes, uma de 1/4, uma de 9/16 e uma de 5/8. Estiquei o corpo para fora do motor até a oficina. Minha Nossa Senhora, as chaves todas, sempre organizadas, que nunca um só dia em toda a viagem estiveram fora de ordem, pareciam agora um ninho de cromo vana-dium. Bagunça completa. Muitas entraram por baixo do piso ou foram parar em lugares misteriosos, mais de duas centenas de chaves. Comecei a procurar e ao mesmo tempo organizar as chaves. Não sei por quê, me escapou um pensamento meio francês: "Bom, se é para morrer, vamos morrer com classe". Escapou por acaso, inadvertidamente, porque se eu tivesse mesmo que morrer, lutaria e xingaria até o fim. A frase ouvi muito tempo antes, do fabricante do mastro, quando me contou do espetacular resgate, no Natal de 96, do francês Raphael Dinelli por seu amigo inglês Pete Goss.

Dinelli, num Open 60, em solitário, correndo a mesma regata de volta ao mundo — a

fatídica Vandee Globe em que Tony Bolli-more e Thierry Dubois foram salvos pelo SAR australiano

—, capotou seu barco no sul do oceano Índico. Pete Goss, então, mais à frente e na mesma depressão, ao saber da capotagem e naufrágio do francês decidiu retornar contra o vento e as ondas para tentar um socorro quase impossível. Após quarenta horas e várias capo-tagens, Goss, num barco menor, de cinqüenta pés, encontrou o barco de Dinelli quebrado, afundando. O francês, já a bordo de uma balsa salva-vidas, segurava firmemente um pacote que qualquer navegador teórico juraria ser um GPS, um rádio, ou bagulhos de socorro. Era uma garrafa de champanhe, o pacote. O

francês decidiu que se fosse para morrer, o faria tomando champanhe... Os fabricantes de espumantes na França deliram com a história. Não senhor, nem com classe, nem com champanhe.

Eu queria fazer o motor funcionar antes da entrada da baía. E só.

Encontrei as chaves equivalentes em milímetros, as em polegadas haviam sumido. Os

minutos correndo. Tateando com a mão o último filtro antes da bomba injetora, encontrei a torneiri-nha de plástico. Abri, segurei um pouco do diesel com os dedos juntos e bebi. Não era óleo puro.

Água salgada! Pooh, cuspi. Claro! Água salgada que deve ter entrado pelo respiro do cockpit. Fui ao tanque diário, abri o dreno e bebi também. Água salgada com gosto de diesel. Que delícia!

Descoberto o problema! Faltava resolver. Drenei todos os reservatórios, o tanque diário e os filtros, todos os lugares que pudessem reter água. Entrou ar no circuito. Sangrei o ar até as últimas bolhas subirem. Nervoso, dei a partida. Não pegou.

"Calma, calma!", resmungava.

Quarenta e cinco dos noventa minutos tinham se passado, mas agora eu sabia qual era o

problema. Só precisava ter calma e não errar a seqüência de conexões. Estava fazendo alguma coisa errada. Peguei o manual do motor. Sim senhor, o manual! Não havia mais tempo para confiar na memória ou na experiência... Abri no índice: *Bleeding thefuel system.* Conferi a seqüência de abertura. Repeti a operação. Subi, prendi a respiração, enxuguei as mãos com um pano e virei a chave... *VRUUUMMMÜ!*

Nada, nada no mundo poderia me fazer mais feliz naquela hora do que ouvir o motor outra vez. Mal podia acreditar. Puxava o governador até 2200, 2400 giros, apenas para saborear o prazer de ter resolvido o problema. Ao colocar as chaves de volta na oficina, olhei para o meu G-Shok de sessenta dólares. Por um descuido de preparação, era o único cronômetro que eu tinha a bordo.

Restavam 25 minutos para os noventa. Para entrar em Grytviken ou desistir e voltar para o Brasil.

Não seria uma tragédia, em caso de fracasso, voltar para o Brasil. Estava preparado. Água, energia, suprimentos. Estava também torto de saudades, das queridas meninas e de todos em casa, mas seria uma ironia triste completar os

360° ao redor da Terra e não alcançar o meu objetivo, o velho e mambembe cais de madeira de onde tinha saído 88 dias antes — por 25 minutos! Saí, já era dia. Pus a mão na velha madeira do convés do *Paratii.* Dei os três tapinhas e disse baixinho:

"Escapamos de mais uma."

Imediatamente me ocorreu uma lembrança um pouco triste. Logo antes de começar a

viagem, o Harold, no seu jeito sorridente e cômico de falar inglês, me dissera que se tudo desse certo eu não retornaria ao mesmo cais de madeira. Não entendi, e ele então explicou que o governo das Falkland Dependencies, com sede em Stanley, já contratara um engenheiro e um navio para desmanchar o velho cais e construir um novo entre dezembro e janeiro, exatamente os meses de minha ausência. Àquela altura já deveria estar pronto, e os velhos cabeços e cunhos de atracação —

com todas as suas histórias — por certo estariam jazendo em algum ferro-velho inglês.

Identifiquei a entrada de Stromness, o pico Jason, a ponta Larsen logo à frente. Tirei a velha Nikon F2 da sacola preta e fiz

uma foto da proa, sem me afastar do leme. Frio de doer, o vento, mas não quis entrar. Botei apenas a máquina para dentro e vesti as luvas cor de laranja fosforescente que ganhei do pessoal de Ferraz, luvas de vinil, para trabalho pesado no frio. O melhor material que já usei para velejar.

Ao dobrar a ponta Larsen, virando para o sul, surgiu ao fundo do fiorde o glaciar

Nordenskjold. E, incrível, o tempo abriu. Um pedaço de sol escapou do leste, iluminando os picos e encostas nevadas da ilha. Um sonho real. Às 7hlO, a proa do *Paratii,* sem desvios nem muita cerimônia, bateu de bico na madeira do cais. Na mesma madeira do mesmo cais. O engenheiro inglês veio, desistiu e foi-se, deixando intacto o cais. E, no mesmo velho cais de antes, entreguei as amarras do *Paratii* para uma mulher que estava de pé, sorrindo, observando a minha rudimentar manobra: a Hedel. Era sexta-feira, dia 19 de fevereiro. Oitenta e oito dias e 33 minutos depois, eu estava de volta. Com um barco impecável, limpo e lavado até a ponta do mastro...

"Congratulations, congratulations, Amyr! Coffee is ready!"

"Onde está o Harold?", perguntei.

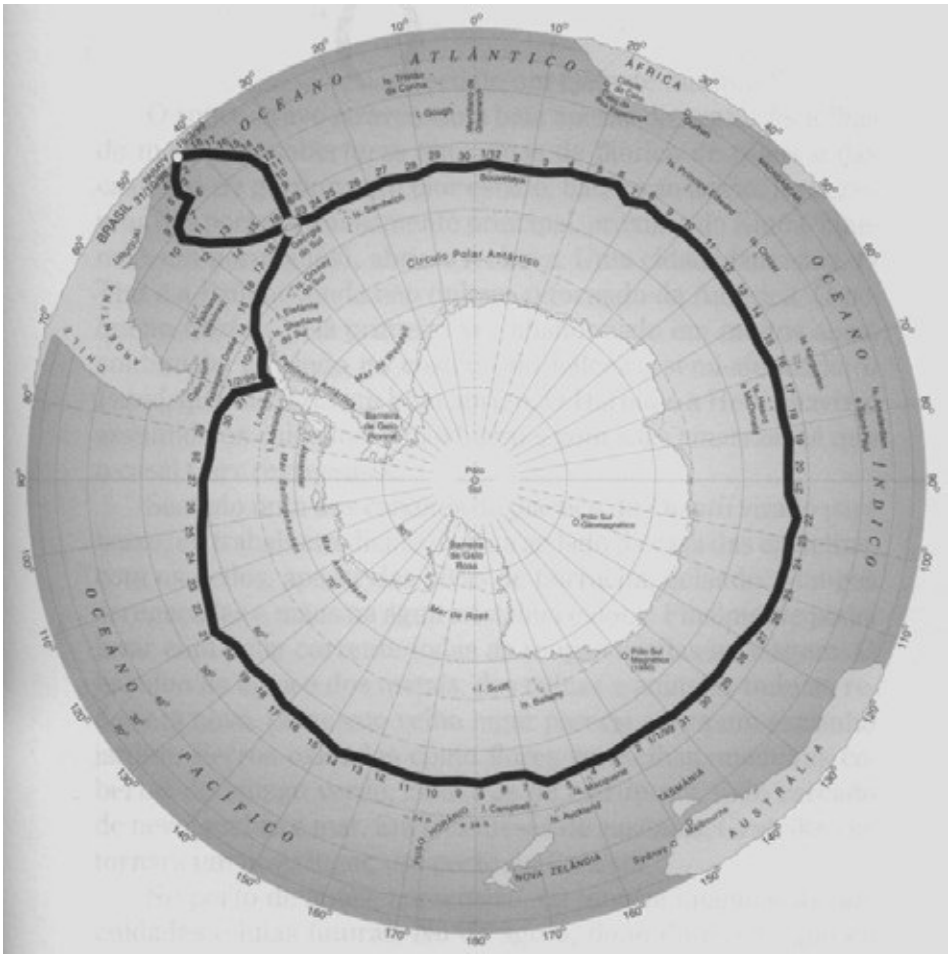
"Very, very sick! In the bed!"

O *Moritz "D"* não estava mais do que dez metros à frente, e durou exatamente dez metros a minha permanência no cais. Entrei no veleiro alemão e encontrei o Harold ardendo de febre, mas alegre como sempre. O bule de café apoiado sobre o aquecedor. Ele se desculpou por não poder me servir.

"Please, help yourself!"

Fiquei sabendo que eu estava um pouco mais magro — e barbudo. Por fora, talvez a única

diferença. Por dentro eu era o sujeito mais feliz do planeta, tomando a melhor xícara de café da vida. A Hedel segurando sua xícara, em pé, rindo como sempre, junto à escada de entrada, era a única testemunha ocular da viagem que acabava de terminar.



16

O MAR SEM FIM

O eco de um elefante-marinho!" O ronco *grave* atravessou a baía apesar do vento.

As folhas de metal das coberturas em ruínas da fábrica de ossos e das caldeiras de gordura, em pior estado, batiam ao acaso. Às vezes uma das portas do alojamento principal, próximo do Kino ("cinema", em norueguês), abria e fechava. Uma cidade-fantasma. O Tim e a Pauline ainda não tinham retornado da América. O pequeno *Curlew,* pela primeira vez abandonado em muitos anos, continuava atracado no costado do baleeiro semi-afundado, o *Petrel,* que lhe fazia um bom abrigo.

O Harold e a Hedel haviam assumido os cuidados com o barco e com suas amarras até que o casal Carr regressasse.

Sentado num dos caixotes de plástico do *Paratii* virado para baixo, eu trabalhava diante da bica ao lado da casa das caldeiras, com os dedos, apesar das luvas de borracha, gelando. Mangas arregaçadas e mãos na água cristalina e doce. Finalmente podia lavar com água corrente todas as roupas usadas na viagem. O barulho da água e dos metais, das ruínas e animais, tudo ao redor era novo. O mesmo velho lugar parecia agora um estranho jardim. Ferros oxidados como flores vermelhas, madeiras cobertas de musgo verde, canteiros de estruturas, tudo cercado de neve, rochas e mar. Em três meses de ausência, Grytviken se tornara um novo lugar, um porto do Paraíso.

No porto de antes, apreensivo, eu tentava imaginar as dificuldades e lutas futuras. No de agora, dono do tempo que eu conquistara, simplesmente admirava o que estava ao redor e

desfrutava do que estava feito. Não era a sensação de uma batalha ganha, de uma luta em que os obstáculos foram vencidos. Muito mais do que isso, era o prazer interior de ter realizado algo que tanto desejei, de ter feito e visto o que fiz e vi. O profundo prazer de poder resumir minha maior viagem num simples círculo sobre papel. De terminar o desenho desse círculo num lugar como esse, e de ter uma testemunha como a Hedel. O sol iluminava a superfície branca e brilhante do meu mastro, na esquina do cais. Não fossem os dedos, passaria uma eternidade sentado ali feito uma lavadeira de rio, ouvindo os sons da ilha, admirando a imagem do barco vermelho e branco que eu trouxera de volta. Ou melhor, que me trouxera de volta.

A bordo, acabara de passar por um banho completo — com cabelo e barba aparados. O

Paratii brilhava de limpeza. O aquecedor, estalando de calor, pela primeira vez não me deu trabalho. Restavam apenas as marcas de carvão do incêndio na base brasileira. O novo diesel, deliciosamente limpo, queimava perfeitamente e em pouco tempo fez do salão um lugar confortável e seco como um chalé numa estação de esqui. Apenas um com-partimento escapou da faxina: a cabine da popa, onde estava a vela trocada em Dorian, imensa e pesada. Não pude dobrá-la do modo certo e ela foi simplesmente empurrada para dentro, enchendo a cabine até o teto. Assim que encontrasse quatro braços disponíveis para ajudar, dobraria a vela no cais para desocupar espaço. O

fato é que, no momento, não precisava de uma cabine. Não precisava de

absolutamente nada.

São raros esses momentos na vida em que não se precisa de absolutamente nada além do que se tem. Nem do tempo. O tempo eu ganhei de presente ao completar a volta antes do previsto. Um tempo que decidi gastar não fazendo nada, não indo a lugar algum, sem contar as horas nem os dias.

Daqui, a saudade de casa e dos amigos não era sofrimento, mas um prêmio, se é que algum prêmio eu merecia por ter feito o que sempre quis fazer. O prêmio de estar de volta em ordem, em melhor forma do que antes.

À noite, depois de um rápido QSO com o Brasil, fui atrás do velho pacote com fita vermelha e cara de chocolate que me dera a Hedel no dia da partida. Abri, era mesmo chocolate. Comi um pedaço e guardei o embrulho onde ainda se lia: *Bon voyage Pa-ratii.* Fora de fato uma boa viagem.

Quem estava agora doente era a Hedel. Mesmo aspecto, mesmo quadro, febre forte e muita

tosse. Fui visitar os dois, agradecer o presente e comunicar que o jantarzinho de comemoração que pretendia fazer para eles seria adiado até que os dois pudessem sair "de casa". Eu tinha ainda algum vinho e a bendita garrafa de champanhe. Dessa vez ela não escaparia.

Vieram dias de vento forte e muito sol. Podia às vezes ficar sem camisa. O calor e as

impressionantes nuvens lenticulares que se formavam sobre a baía de Cumberland eram cúmplices das quedas sucessivas do barômetro. Fora, o mar devia estar fervendo. Nesse aspecto, Grytviken é um porto especial: sofre às vezes com rajadas fortes e rápidas que descem as encostas, mas quase sempre é um oásis num deserto de mau tempo. *Antarctic Oásis,* o título do livro escrito pelo casal Carr, muito feliz. O livro, uma dessas obras-primas de simplicidade e poesia que são únicas. Essa forma de riqueza alcançada com o mais profundo despojamento físico e material é muito rara. A vida num barco de cem anos sem motor, sem banheiro, sem energia e sem nenhum conforto técnico não é fácil de se entender. Mas quando ela se passa ao longo de uma união, com tal cumplicidade entre duas pessoas e em lugares como este, é possível tentar entender. O Harold e a Hedel, do mesmo modo, vivem num pequeno barco. Bem mais prático do que o *Curlew,* o *Moritz "D"* tem motor, é de alumínio, não tem

pintura, mas tem o mesmo espírito viajante.

Sem um pingo de heroísmo, sem barulho, vão viajando e trabalhando para poder continuar; o Harold formado em marcenaria, a Hedel médica aposentada que aprendeu a construir, pintar e soldar para poder navegar. Os dois de cabelos brancos, sorridentes e tranqüilos. Por fora das vias convencionais, contornaram duas vezes a Terra, riscaram em seu globo de plástico inflável rotas sérias, que fariam experientes comandantes de navios arrepiarem os cabelos de medo, sem jamais proclamar isso como a mais remota vantagem ou diferença. Sem jamais falar em aventura. Termos pegajosos e falsos como "aventureiros" ou "exploradores" para tentar definir o que são ou o que fazem, simplesmente não lhes cabem. É um casal que faz o que gosta: viaja por conta própria, de modo simples, com imenso respeito mútuo e coragem. Admiro profundamente os dois. Ouvir deles, com sotaque alemão, quando cheguei: *Amyr, we are proud of what you did*, foi a maior homenagem que poderia receber. Nada no planeta — prêmios, dinheiro, troféus, títulos ou outras inutilidades heráldicas e numismáticas que normalmente movem seres humanos — poderia valer mais do que o simples reconhecimento dos dois.

A outra grande homenagem que aconteceu, eu não recebi, mas fiz. Quando voltei ao *Paratii* estourei a bendita garrafa de champanhe que me perseguia. Servi em quatro copos de cristal e fiz um brinde à Marina e às meninas. A próxima homenagem, a segunda garrafa, escondida debaixo do suporte do inversor elétrico, só faria após unhar a âncora no Brasil.

Curioso, esse estado de bem-estar e temporária liberdade no calendário. Durante 88 dias vivi uma pressão muito grande, em que o cansaço físico e os pequenos sofrimentos, como frio e desconforto — na verdade poucos para uma viagem tão larga — não foram o maior problema. Duro mesmo foi o esgotamento mental. Não saber o que ia acontecer no minuto seguinte, não poder relaxar um segundo, não ter certeza de nada além do frio, da distância, meses seguidos. Essa pressão toda, cansaço, medo, dúvida, nervosismo, desapareceram no instante em que acabei de amarrar o *Paratii* nos velhos cunhos. Nada, nem o menor sinal de qualquer sombra de fadiga depois de pular no cais. Se eu conseguisse andar em linha reta, ninguém notaria que eu estava

desembarcando de quase três meses de mar. Nenhuma dificuldade em me adaptar outra vez à falta de movimento do chão firme. Apenas o atraso de algumas noites maldormidas, a orelha esquerda que ainda incomodava um

pouquinho e uma agilidade que não tinha antes.

O Harold melhorou da febre e, como precisasse fazer a parte hidráulica da Old Bunk House e os esgotos, me candidatei a escavar os canais e tubulações. Precisava desesperadamente de uma atividade terrestre, e no *Paratii* não havia, à exceção da vela grande a dobrar. O único dano físico eram os pés. Em Dorian, depois de perder a sola dos pés, passei a sentir uma boa dificuldade ao andar por muito tempo. Escavar com pá e picareta, por incrível que pareça, não incomodava. O que eu não imaginava era a solidez do chão rochoso que em minutos me fazia atirar casaco e blusa para longe, trabalhar de camiseta apenas.

Dias inteiros escavando com picareta, olhando o chão firme que não vira por tanto tempo, sem pensar em nada. Quebrando pedras e afundando a longa vala — entre horas de silêncio e longas conversas nos intervalos para o chá —, passei meus melhores dias em Grytviken. As mãos

enchendo-se de bolhas e calos, os pés recuperando a sola, em poucos dias eu era um operário experimentado.

Dois barcos novos surgiram no cais. Primeiro um veleiro francês da Nova Caledônia, de um solitário barbudo, o Vincent. O segundo um barco de madeira minúsculo e famoso, o *Wanderer III*, em sua provável quarta volta ao mundo. A bordo um casal divertido e animado, Thies Matzen e sua mulher Kicki. Chegavam do norte da ilha, de Stromness, e durante a minha ausência haviam decidido casar-se na igrejinha recém-restaurada pela Hedel. Casaram-se de fato — creio que em dezembro —, chegando mesmo a "importar" de Port Stanley um padre e suprimentos para a festa.

Seu plano era passar o inverno em Grytviken com o *Wanderer* invernando na baía, mas, sem condições — pelo tamanho do barquinho — de trazer querosene e carvão suficientes para um ano, desistiram. Partiriam em alguns dias.

Curiosamente, não sabiam que rumo seguir, se enfrentar o vento contrário para voltar às Falkland ou a longa distância até Cape Town. O vento decidiria.

O Vincent, ao contrário, não tinha dúvida nenhuma sobre o que fazer da vida. A bordo de um barco construído por ele mesmo, longe de lembrar esses sujeitos auto-intitulados "aventureiros", era um modelo de competência e senso marinheiro. Descera à península Antártica com a mulher e as filhas um mês antes da minha chegada e, depois de desembarcar todos em Ushuaia, voltava

para sua casa no Pacífico, na Nova Caledônia, solitário, completando também uma volta ao mundo. Seu plano era não fazer mais escalas, seguindo por uma latitude próxima dos 42° S.

Nas longas conversas com os alemães, depois do nosso trabalho, invariavelmente tocávamos no assunto de construção de barcos. O *Wanderer,* por exemplo, fora um projeto pioneiro na época em que era raro uma família viajar pelo mundo num barco a vela. Hoje são dezenas de milhares de famílias. E algumas que, já enjoadas do trânsito social e burocrático de veleiros nas rotas convencionais — e "turísticas" — de uma volta ao mundo via Panamá e trópicos, buscam lugares pouco freqüentados, com vida animal em estado selvagem e natureza intocada. A Patagônia, as Aleutas, Oriente, Amazônia ou Antártica são alguns desses lugares. O curioso é que dos barcos que freqüentam essas regiões, a esmagadora maioria são barcos construídos artesanalmente. Um sujeito ou uma família que queiram de fato conhecer o mundo dificilmente compram um barco. Constróem o seu. E para construir por si, dinheiro passa a ser um item menor. Saber construir ou aprender a fazê-lo é a primeira qualidade de todos os que navegam cá por estas latitudes.

Cada barco viajando é de certo modo um tesouro de soluções e idéias a serem investigadas.

Adoro esse esporte de descobrir, perguntar e aprender com quem sabe fazer. O barco do Harold era um desses valiosos cofres de boas idéias que passei a visitar com freqüência. O Vincent tentou partir no dia em que terminamos a vala do esgoto, dia de sol espetacular mas de calor suspeito.

Logo ao sair para o mar aberto, deu de cara com cinqüenta nós de vento e mar branco. Voltou para tentar a partida no dia seguinte. O Thies e a Kicki, depois de muita luta para diminuir o peso do sobrecarregado *Wanderer,* partiram também.

Eu deveria continuar em Grytviken até 5 de março. O Hermann havia recebido um novo

equipamento Iridium, queria fazer o teste e insistiu para que eu esperasse até ele encontrar um portador. Tentou mandar o aparelho pelo *Caledonian Star*— que eu encontrara em Dorian e que partiu de Ushuaia para cá —, mas não houve tempo, e o único navio possível, dez dias depois, era o velho e pioneiro *Explorer,* agora restaurado. Três portadores surgiram às pressas: o Júlio, que acabava de

voltar do cruzeiro no *Kotik* terminado em Ushuaia, e o Breno e o Edu, dois amigos do Rio, todos mais ou menos doentes por fotografia e vida animal. O *Explorer* faria uma passagem muito rápida pela Geórgia. Largaria os três brasileiros em King Edward Point, próximo da minha posição, e os pescaria no escuro, no ar, 33 horas depois. Encontro interessante.

No dia 25 à tarde, como previsto, o *Caledonian Star* ancorou ao largo para uma parada também de poucas horas. Tive oportunidade de rever a tripulação do navio e ganhei um convite para mais um banho e um jantar a bordo. Ao voltar para o *Paratii,* já tarde e escuro, enquanto aguardava o bote da Suzana que me traria de volta, fiz o mais surpreendente achado da viagem. O

bote estava sendo baixado à água, pelo guincho de convés, com a brasileira dentro, eu fiquei aguardando junto à porta de desembarque de botes do *Caledonian,* onde havia um balcão de vidro, sem ninguém. Não sei por quê, colei a cabeça no vidro para ver o que havia no lado interno do balcão. Quase caí de costas: o meu gorro imundo e querido de lã azul com as letras amarelas

"Yelcho" estava ali dentro dobrado. Alguém do navio o encontrara em alguma das escalas. Não havia tempo para descobrir como, ou quem. Passei o braço por trás do balcão, agarrei o gorro, enfiei na cabeça e saltei no bote da Suzana, que, guiado por um holofote do navio, me deixou em casa.

Ainda não sei como, mas o gorro voltou para o *Paratii.*

Com as escavações terminadas e os pés recuperados, passei a visitar, em longas andanças, as montanhas ao redor — usando orgulhoso o pródigo gorro azul. A geografia da Geórgia é

espetacular, e é claro que o preço a pagar, para desfrutar de tal conjunto de beleza natural e vida animal — o tempo traiçoeiro — é mais do que razoável. O difícil do tempo, agora, não eram as nevascas e temporais, mas o estranho calor que, fora da ilha, produz vento e mar de força incomum.

Era um indizível prazer, em meio às manchas de neve, tomar sol descalço e sem camisa. Mas eu sabia que, por esse calor, impróprio para a Convergência, logo logo eu pagaria — ao deixar a ilha.

No dia 5, pontualmente às 13 horas, o *Explorer* chegou e despachou, por bote, os três brasileiros. À meia-noite do dia seguinte, sábado, pescou-os de volta. Foi

uma visita rápida e agitada. Fizemos algumas saídas com o *Paratii*, algumas fotos do maior glaciar da ilha, depois os levei, como guia, para visitar a tumba de Shackleton, algumas ruínas e a igreja. Não houve tempo, infelizmente, para jogar bola no impecável campo atrás do Kino. Foram-se os três em plena derrocada do barômetro, um calor cada vez mais incomum para a Geórgia.

Não dormi. Na manhã de domingo — com a sensibilidade que os faz tão especiais — o

Harold e a Hedel descobriram que eu ia partir. Estavam ao lado, os dois, de pé, com a máquina fotográfica, alguns presentinhos e um pacote de ovos frescos. Não era hora boa para sair ao mar, eu sabia. Certamente haveria uma pancadaria de respeito, podia-se sentir pelo estranho calor. Mas ao menos o vento não seria contrário, oeste ou sudoeste, e isso era o que eu mais queria. Muito tempo depois, fiquei sabendo que o *Explorer* pegara a mesma pancadaria, de frente, com toda a força, avançando a um nó apenas, com os passageiros todos trancados nos alojamentos e as ondas martelando a superestrutura do navio e o fígado dos seus pobres ocupantes.

Partidas são sempre chatas e tensas. Parti de Grytviken dividido, deixei ali pessoas que admiro muito, deixei para trás talvez os melhores dias que tenha passado em algum lugar da Terra.

No entanto, de nada servem dias especiais ou conquistas se não for para serem compartilhados em casa. Duas mil e poucas milhas até chegar em casa. Enquanto não enterrasse os pés na areia de Jurumirim, completar cem voltas ao mundo não serviria para absolutamente nada. De certo modo, meus tios no Líbano tinham razão quando me perguntavam, no passado:

"Mas, filho, para que serve uma viagem dessas?"

Precisamente para nada, e não há de fato nada de útil em viajar meses a fio para

simplesmente voltar ao ponto de partida. Porém a inútil circunavegação que eu completara era a minha realização mais deliciosa. Difícil explicar. Há montanhas de inutilidades na história da humanidade, atos e obras que se tornaram importantes pelo simples fato de estarem completos, pelo modo como foram feitos, pelo símbolo que representam. Completar a viagem era a mais importante tarefa que eu tinha pela frente. Trezentos e sessenta graus completos longe de casa não bastavam.

Eu precisava voltar para casa, abraçar minha família, agradecer a quem me ajudara, pagar as contas que restavam.

Ao deixar a Geórgia do Sul, no domingo, 7 de março, com muito sol e um vento

extraordinariamente forte, outra possibilidade se abriu no calendário. Alcançar o Brasil antes do dia 25 para poder estar ao lado das gêmeas no seu segundo aniversário. Com a espera do *Explorer* eu já tinha quase desistido, mas agora, refazendo as contas, se eu melhorasse minimamente o tempo de travessia, não seria impossível. Não era uma prioridade do ponto de vista técnico, mas eu sabia o quanto seria bom estar presente naquele dia. Às nove horas dei o último aceno aos dois no cais. Às dez, na boca da baía, o vento já passava dos cinqüenta nós, esparramando o gelo das baías para fora.

Um problema enxergar, com o sol a nordeste, gelos brancos sobre o tapete de espuma que refletia a luz contrária do sol. O mar encarneirado, protegido pelas altas montanhas da ilha, aos poucos foi crescendo. Imaginei que o vento forte era resultado da aceleração na descida da ilha, mas estava enganado. No diário, só tive coragem de escrever uma frase: *Bruta pau-leira, mar branco de vapor e vento.*

Cinco ou seis pequenos choques com cacos de gelo, invisíveis na espuma mas que aos

poucos foram tornando-se raros. Não quis olhar para trás para me despedir da ilha. As ondas vinham de través e eu seguia para o norte. Senti uma espécie de vertigem ao olhar para o nascente.

Se quisesse agora correr com o vento, seguir para leste a favor das depressões, começaria outra vez uma volta ao mundo. Mas não. A minha volta estava feita. Era hora de seguir para casa.

Com mais de cinqüenta nós solidamente estabelecidos ao anoitecer, o *Paratii* corria de lado pela parede das ondas, adernado mais de 25°, um verdadeiro bólido. Talvez eu devesse ter trocado para a vela de tempestade, mas o último pedacinho da grande seguia agüentando. Eu queria ganhar latitude. Ganhei um susto: na madrugada da segunda-feira o vento — oeste puro — encostou em sessenta nós. Uma violência de mar, que eu continuava furando como uma locomotiva vermelha. A proa há muito havia desaparecido, tal a força dos borrifos. Apenas jatos horizontais contínuos de espuma desprendendo-se dos

contornos do casco.

À Ih40, ao barulho impressionante das estocadas de proa e do rolamento principal do mastro rangendo somou-se um martelo mecânico. Acendi o holofote, mas o branco da espuma refletia a luz e eu não conseguia ver nada, nem o barco.

"Droga, o que será que bate na proa? Vou ter de sair."

Preparado para me molhar até os ossos, nervoso, saí empunhando uma lanterna à prova

d'água, me arrastando deitado no lado mais baixo do convés. Depois do primeiro jato gelado de água que entrou pelo pescoço, não senti mais nada a não ser vontade de xingar. "O desgraçado que inventou esse negócio de velejar...", eu pensava.

"Minha Nossa Senhora do Mar sem Fim, a âncora sumiu!"

Não, não podia ter sumido. Esperando um espasmo entre dois borrifos que me permitisse

iluminar o bico de proa, continuei deitado, agarrado ao suporte do carretei de cabos. Mal conseguia chegar ao pé do mastro. O facho de luz atravessou a espuma, e só então entendi: a corrente ainda estava lá, mas de algum modo soltara-se alguns metros, a âncora desprendeu-se e, com esses metros de liberdade, surfava e mergulhava na água em movimentos impressionantes, batendo ora no casco, ora no convés. Cinqüenta quilos de aço pontiagudo golpeando freneticamente meu querido barco.

"Essa não, o que *fazer?"*

Eu deveria usar o cinto de segurança, mas não havia como prendê-lo a salvo dos cinqüenta quilos de aço que se debatiam como um morcego gigante no escuro. Não tinha tempo para voltar e pensar numa solução com calma, talvez tentar ligar o guincho e puxar a corrente. Impossível, teria que destravar o eixo, ligar o motor, e até lá já seriam cinqüenta os metros de corrente a recuperar.

Não tinha também como reduzir a velocidade do *Paratii*, com sessenta nós já estava no mínimo pano possível, se afrouxasse a vela os panos bateriam até

explodir. Fui, como um guerrilheiro, até a proa. Se a maldita âncora me pegasse com suas pontas afiadas, eu estaria espetado e morto. Se ela acertasse uma das gaiútas ou furasse o casco, morreria mais devagar. Que situação!

Consegui, com os dedos anestesiados, apertar a lingüeta da trava do guincho, mas os golpes de água eram tão violentos que desarmavam a peça — e mais centímetros de corrente livre permitiam vôos ainda mais espetaculares do morcego de aço. Um cabo de dez milímetros que surgiu não sei de onde foi passado em volta; eu não conseguia dar um nó simples com uma só mão e precisava me segurar para não decolar do convés. Os jatos eram tão fortes que eu sentia a água fria correndo pelas costas, entrando nas pernas das calças e enchendo as botas. "Maldição, maldição, o que é que está acontecendo???" Quando consegui travar a lingüeta, estava exausto. A âncora parecia uma granada presa na ponta de um chicote açoitando o *Paratii*. Agora faltava recolher o monstro.

Tentei puxar a corrente com as mãos. Suicídio. Fui puxado para fora por baixo do guarda-mancebo e só não fui parar na água porque segurei o cabo de aço com as batatas das pernas. Nunca em minha vida fiz tanta força para voltar ao convés. Tanta, que a cada tentativa de puxar ou me segurar eu gritava, urrava, cuspindo a água salgada que entrava pela boca. Antes que me matasse, tentei pela última vez pensar em alguma solução. Eu conseguia puxar a corrente lateralmente, alguns centímetros por alguns segundos, mas não tinha força física para segurar ou prender.

O cabinho, o cabinho vermelho! O velho pedaço da Cordoaria São Leopoldo, por ser fácil

de manejar e dar nós, eu sempre deixava no cunho para uma emergência. Com uma ponta do

cabinho prendi a trava, com a outra fui abraçando a corrente, puxando e prendendo, centímetro por centímetro, elo por elo, rezando para a âncora não me acertar e não furar nada. Uma eterna hora de luta corporal até pôr as mãos nas asas da peça metálica e embarcá-la. Não tinha mais forças nas mãos; puxei a âncora segurando-a com os antebraços. Amarrei o melhor que pude usando um carioca e me arrastei de volta para a cabine. Nunca, em toda a minha existência, me molhei tanto.

Em uma hora e pouco, mais do que em 14 mil milhas navegando nos piores buracos dos piores oceanos.

Quando entrei, não tinha forças para sentar ou tirar a roupa que em segundos alagou o piso.

Meus braços estavam moídos. Dúzias de vezes eu pensara naquela hipótese: a volta para o Brasil seria provavelmente com vento no nariz ou de nordeste. Deveria ter soltado os cinqüenta quilos de âncora, transportado-os para o centro do barco para melhorar a estabilidade, a mesma coisa com a corrente. Mas a preguiça de fazer isso na calma de Grytviken resultou nessa luta demente. Preguiça, e o fato de nunca ter tido esse problema em todo o trajeto. E pensar que ao deixar o cais de madeira eu pisara na âncora dizendo:

"Agora só ponho as mãos em você no Brasil."

A pancadaria abrandou um pouco no dia seguinte, mas na noite de sexta-feira, 12 de março, em 42° de latitude e já bem ao norte da Convergência Antártica, eu colocaria ainda uma vez as mãos na âncora, que teimava em se desencaixar de seu lugar. A temperatura da água encostou em vinte graus, um forno delicioso. Se, para os que descem, cruzar os 40° é uma preocupação, para quem vem de 60 e poucos graus Sul a passagem dos 40° de latitude é a entrada no Paraíso.

Particularmente, vejo essas histórias de *roaringforties*, *screamingfifties* e outros exageros como uma bobagem. Muitas vezes latitudes pequenas e tropicais podem virar um pesadelo, enquanto

tempestades fortes em 70 ou 75° de latitude podem não oferecer tanto risco. Em grandes latitudes, mesmo calmarias podem ser mais freqüentes. Dessa vez, contudo, a passagem dos 40° seguiu a tradição.

Encerrada a pancadaria, com um sol de proporções escandalosas, o mar alisou e o vento de noroeste me permitiu continuar numa linha reta quase perfeita em direção ao Rio de Janeiro. Antes de ser surpreendido por outra confusão na proa, desmontei corrente e âncora e passei tudo para dentro do barco. Terminado o traslado de elos e ferros, quase ao fim do dia, sob o sol ainda forte, tirei a roupa e, vestindo apenas relógio, me instalei no convés.

No domingo completei uma semana, a semana mais difícil de toda a viagem. A verdade é

que nem mesmo no pandemônio ao sul da Tasmânia, fisicamente eu havia sofrido tanto. Raríssimas vezes me molhara em manobras, e nunca o *Paratii* batera no mar tão doidamente. Havia marcas, agora: as pontadas da âncora no convés e no casco, as placas de antiderrapante da proa arrancadas pelos jatos d'água, alguns carrinhos da vela danificados, mas era só. Apesar do vento nada favorável, 1200 milhas foram plotadas em sete dias. Boa média. Comecei a acreditar na possibilidade de comer brigadeiros com as meninas no dia 25, ou talvez até antes da festinha, se as calmarias se afastassem da rota.

Usando o sistema de freqüências paralelas da América, voltei a falar com o *Anny* e o *Carapitanga.* O Raul e o Crespo agora estavam em pleno Atlântico, a caminho do Brasil, de volta a Gua-ratuba. O Márcio continuava no *Carapitanga,* voltando de Cape Town para Santos via ilha da Trindade. Um outro brasileiro — o Gaúcho —, a bordo do veleiro *Tauá,* também solitário, vinha da Martinica para Fernando de Noronha contra o vento e a corrente das Guianas. A América, imbatível em organizar encontros transoceânicos no rádio, monitorava as posições, as mensagens e a meteorologia dos quatro barcos. O Raul, com propagação para a Europa, captava as previsões da Meteofrance e as transmitia para os outros três.

Menos de mil milhas para Jurumirim. A posição do anticiclone plantou os dois veleiros que vinham da África numa larga faixa de calmarias, mas cá embaixo me fez presente de uma mudança favorável no vento. Durante a noite voltei ao velho casaco vermelho, já sem as intermináveis camadas de blusas e camisetas. As roupas de frio, uma a uma, foram entrando na cabine de trás, em sacolas, para não mais saírem. Com as ondas por trás e o convés seco durante o dia, o máximo que passei a vestir foi um par de bermudas. Prazer sublime, sentir calor outra vez.

Ao meio-dia da segunda-feira, faltando 805 milhas para o meu destino, um navio no rumo

de Cape Town cruzou a proa, estranhamente muito devagar. "Iceberg de aço", pensei, "com gente dentro e soltando fumaça preta." A uma milha, não vi a bandeira nem perguntei de onde era.

Os sinais de mudança de latitude não pararam. As pombas-do-cabo sumiram como quase

todas as outras aves, petréis, petréis-de-wilson, as gaivotinhas acinzentadas. Nada mais. E partiriam em breve os albatrozes, eu sabia, para o seu reino de ondas e mar contínuo. Apesar de confortável para um ser tropical de osso e pele, o mar daqui impressiona por sua pobreza. Têm razão baleias, focas e elefantes ao fazer das águas frias e ricas do sul o seu território.

Enquanto pensava na exuberância de vida e movimento com que me habituara e que ia

ficando ao sul, de uns dois metros ao norte da proa, para minha surpresa, desprendeu-se uma nuvem de pequenos peixes decolando contra o vento. "Voadores", pensei de imediato. "Que gordos e lentos! Sem asas!" Não, não eram peixes. Meu Deus, uma nuvem de lulas voadoras! Um monte delas plantou-se no convés. Em vez de correr atrás delas, desci correndo atrás de uma panela.

"Santa Providência, logo hoje que não almocei nada!" Eram vinte e duas lulas bem graúdas, que deixariam saudades no cardápio e um monte de manchas pretas de sua tinta no convés.

No fim da segunda-feira, 15 de março, depois do festival de lulas, corrigi a proa para o *way-point* final da viagem: 23° 13' S — 44° 41' W, o mesmo marcado em 30 de outubro do ano anterior.

Nada mais de compensações, rotas em curva ou *way-points* alternativos. Rumo zerado em Paraty. O

vento apertou sem rodar, ainda em sudeste, graças a Deus. Todo o pano disponível foi para o mastro. Passadas tantas violências, era impressionante o estado das velas que, não fossem os carrinhos arrancados, estavam novas. Decidi não perder um só segundo, não desperdiçar um metro que fosse de pano, para andar mais rápido.

Começou a última "perna", as quinhentas milhas finais.

"É a hora da verdade, *fooooorça* n'água, *aumeeeentem* a pegada!", eu gritava na quinta-feira, imitando o nosso ilustre técnico de remo, o sr. Arlindo, no final das corridas do nosso oito na raia da USP. Era assim que ele gritava. O Marcão na voga do oito, eu na posição de sotavoga. O Hermann no primeiro centro ainda conseguia dar um grito, o barco inteiro rangendo com a força das palamentas,

oito remos carregando o casco, o suor entrando pelos olhos, o nariz escorrendo. A diferença era que naquele tempo eram metros em vez de milhas, e tínhamos um patrão que, aos berros, ofendendo ou elogiando, nos fazia dar a última gota de esforço para cruzar a linha em primeiro. Muitas vezes em segundo ou terceiro lugar, não importava, naqueles segundos. O esforço maior não era contra os outros barcos, mas dentro do próprio barco: não enforcar o remo, não perder o controle da respiração, o ritmo, o equilíbrio. "Manter a força." Segundos intermináveis. Eu ficava surdo de esforço e cego de suor. Do patrão, apenas enxergava as veias do pescoço se inflando e o vapor de saliva saindo em jatos dos seus berros, que mal entendia. Até sentir nos tímpanos o tiro de chegada, os gritos da turma do Espéria, o nosso clube.

A bordo não havia gritos, nem torcida, nem tiro, mas a tensão da linha de chegada era

infernalmente parecida. À medida que o Brasil se aproximava, em centenas de milhas, no lugar de metros, dias, em vez de segundos. Para falar a verdade, eu estava cansado mas sem a mínima vontade de descansar até bater a âncora no Brasil. Agora sim, fazer um erro ou sofrer qualquer quebra seria ridículo. Estragaria a viagem. A Marina sabia disso. Poderíamos falar até derreter o bendito Iridium. Resolvi ficar quieto. Passaria uma data de chegada assim que tivesse certeza: domingo, 21, ou segunda, 22 de março, se nenhum problema ocorresse até lá.

Não conseguia parar de imaginar o Brasil. A baía da Ilha Grande, as encostas verdes e as matas de Paraty. As enseadas, pontas e ilhas cobertas de manchas de mata que fazem da região um porto tão raro. Mata de lei, árvores grandes, as palmeiras-imperiais da praça, as árvores que plantei no quintal de casa na cidade, agora atravessando a rua da capela. As árvores de Jurumirim, as centenas de mudas de madeiras nativas hoje raras, usadas para construção de canoas, cochos, fusos, gamelas e remos que plantei fora da cidade. Os viveiros de coqueiros e palmitos que o Hermannfez atrás de casa. Dormi pensando em árvores.

Logo antes da primeira viagem do *Paratii*, já morando em São Paulo, resolvemos um dia mudar o nosso escritório para uma velha casa muito simpática, num terreno folgado. Tinha como plantação principal uma torre de rádio cor de zarcão e, tirando a torre e duas jabuticabeiras não muito altas, a casa era meio árida. Plantinhas e flores não mudariam a secura de uma cidade como São Paulo. Não sei por quê, mas numa terça-feira em que fomos ao Ceasa

arrematei, de um japonês, um caminhão inteiro de mudas não vendidas por serem muito grandes. Adoro árvores — grandes e pioneiras —, não resisti. E exatamente num dia de pesadelos aparece o japonês na porta do escritório para entregar as mudas. Centenas de compromissos importantes, problemas burocráticos, licenças atrasadas, faturas, cobradores, despachantes aguardando soluções e o japonês na porta com as mudas, esperando para ser atendido.

O céu escureceu e uma chuva torrencial despencou. Para evitar um ataque de nervos e sem poder fugir do escritório, sem ninguém para ajudar a descarregar o caminhão, tirei a camisa na frente de todo mundo e comecei a arrastar as mudas no meio da chuva. O Hermann e o Edu

começaram a ajudar, abrindo buracos na terra molhada. Lama vermelha até o pescoço. Todos os outros foram embora. Ninguém falou nem entendeu nada. Os problemas se resolveram com o

tempo, e as árvores, hoje, talvez sejam a maior concentração de folhagens e madeira do bairro. O

melhor trabalho que fiz até hoje no escritório — plantar as 34 árvores — pareceu, no dia, um ato de pura insanidade, batendo enxada e escavadeira com os cabelos pingando água e barro.

Em Paraty, a maioria das espécies que nos habituamos a ver são "intrusas botânicas" —

palmeiras *Roystonea oleracea*, coqueiros, chapéus-de-sol, mangueiras, jaqueiras — e tantas outras espécies trazidas de longe ao longo da nossa história. Não importa. Mas há também espécies nativas exuberantes: ingás, cedros, canafístulas, caubis — das quais lentamente vamos fazendo mudas, para, quem sabe, um dia assistir a uma "explosão botânica" que há de dominar as ruas, os quintais, a baía.

Sonhava ver uma árvore. Bem ou mal, o mastro do *Paratii* era, além da arvorezinha de Natal, presente do Sérgio, a única árvore a bordo. Meio esquisita. Espécie intrusa: dois galhos apenas, as duas metades da retranca, por onde andava, inquieto, à procura de navios ou de terra, que não tardaria.

Na vela maior descobri, na quinta-feira, dia 18, a "bicha" partida. Um cabinho fino de regulagem do pano. Nada grave e nada de novo. Passei a noite fora

estudando as estrelas, não conseguia dormir. Às 15h30 da sexta-feira o vento parou. As velas perdidas, o mastro rodando sem apoio, exatamente no instante em que preguei os olhos por alguns minutos. Desliguei o leme de vento, acionei o piloto automático e o motor. Paciência. Debaixo de um calor sem fim, não era o que eu gostaria de fazer — ligar o motor —, mas a menos de duzentas milhas dos coqueiros da ponta da Joatinga, não iria parar nem que tivesse de instalar um remo de ginga na popa do *Paratii.*

Não foi preciso. O motor funcionou por uma hora apenas e o vento voltou. Primeiro contrário, de norte, depois em ângulo, de nordeste. Ficou forte, e prosseguimos com panos esticados a silenciosos nove nós de velocidade. Talvez a última noite em alto-mar. A terra mais próxima ainda era Cabo Frio, a leste do Rio. Durante a noite apertei o rumo para a Ilha Grande, mais a oeste. O vento se manteve a noite toda.

Às 9hl5 da manhã do último dia do verão, plotei a ponta da Joatinga a 47,9 milhas de

distância, precisamente à proa. Nada de terra, ainda. Às 9h22, em pé, apoiado na retranca, vasculhando o horizonte, quase explodi:

"TERRA À VISTA, TERRA À VISTA, TERRA À VISTA!!! É o BRASIL, É o BRASIL!!!", gritava.

O Brasil, mas ainda não sabia que pedaço. Uma tênue sombra foi revelando, à minha direita, contornos de terra que, devido ao calor, nem tocavam o horizonte. Certamente algum pico da Ilha Grande, da minha adorada baía, da minha terra adotiva.

Treze dias, zero hora e 22 minutos depois das geleiras da Geórgia do Sul, terra outra vez.

Numa das freqüências secretas da América, combinei com a Marina ancorar em casa no domingo muito cedo e até lá o rádio ficaria quieto. Às 10h05 um navio cruzou a proa, de oeste para leste. Às 11h42 outro navio, dessa vez ancorado — estranho — a 29 milhas da Ilha Grande. Puxa vida!

Fiz as contas. Chegaria em Paraty à noite, sem ver nada: nem montanhas, nem coqueiros,

nem mata. Não. Melhor passar a noite em algum lugar deserto onde pudesse mergulhar com luz, só para ver a âncora no fundo. Nadar pelado e me despedir decentemente, em paz e sossego, da minha casa de tantas semanas.

A única saída para ainda ancorar com sol seria parar no lado de fora da Ilha Grande. Na praia dos Aventureiros, ou talvez na baía do antigo presídio. Deixei para decidir ao alcançar a ilha.

Às 15h30 o nordeste virou leste forte. O presídio não era abrigado, nem bom lugar para ancorar em paz. Achei, logo depois, uma prai-nha à direita sem barcos, nem ninguém. Voltei contra o vento, bordejando, em direção à mancha de areia voltada para o poente. Bom lugar. Em sete metros de fundo, soltei a âncora. Não me lembro da hora, nem o nome do lugar, apenas que foi o melhor instante da mais deliciosa velejada de toda a minha vida. Anestesiado, pulei pelado e saí nadando em volta do *Paratii.* Depois, de cara para o poente, secando o corpo no vento quente de fim de tarde, como se todos os pequenos sofrimentos nunca tivessem passado de um sonho, vi o sol se pôr sobre as montanhas de Paraty.

O Wilson e as minhas irmãs Gabriela e "Cabeluda" estavam em Paraty, e me descobririam na certa. O Fábio e o Hermann também, mesmo que chegasse no mais apagado escuro. Resolvi dormir na âncora, onde estava, e seguir para casa cedo no dia seguinte.

As 4h30 da madrugada, ainda escuro, depois de uma xícara de café e um pedaço de banana

seca, abri as velas, subi a âncora e segui para Paraty. Nasceu um sol absoluto, sem um fiapo sequer de nuvem. Dia do equinócio, início do outono, a mais bonita estação do ano em Paraty. Que espetáculo raro no mundo, a baía da Ilha Grande num dia como esse. Que visão miraculosa descobrir, no dorso curvo e elegante da ponta da Joatinga, a silhueta dos dois velhos coqueiros.

Nem bem terminei a xícara de café, ouvi no rádio, em VHF, as vozes do Fábio e do Sérgio, do *Caso Sério.* De repente — longe da costa ainda — um ponto colorido vindo rápido na minha direção: o Hermann e o Luís Oswaldo, gritando como doidos, a bordo do fiel bote laranja. As primeiras vozes a dar bom-dia.

Do *La Paloma*, o *buenos dias* do Garcia, com seu sotaque das Astúrias. Do *Brisa*, o veleiro de aço do Fábio, ainda pintado num terrível azul-claro-cor-de-

calcinha, que ele achou não sei onde, o Júlio me atirou uma maçã gelada. Durou poucos segundos. O Tigrão apareceu pendurado no alto do estaiamento de um saveiro, o *Francis Drake,* balançando feito um macaco. Cada um saindo de uma baía diferente...

Por fora da Ponta Grossa, próximo à ilha dos Ganchos, dois outros veleiros: o trimarã

maluco do Johnny Ferrari, cada dia mais vermelho, barbudo e romano, e o querido *Rapa Nui,* sempre brilhando, impecavelmente conduzido pelo Grego. Dois barcos de oceano, um de alumínio e outro de madeira.

"Nem grego nem romano", pensei de brincadeira. "O mar sem fim agora é brasileiro."

Dobrei — na frente — a ponta de Jurumirim e entrei na baiazinha de casa. Os três ou quatro barcos ficaram todos para trás. Não vi sinal das meninas.

"Aonde estão?", gritei para o Tigrão. Ele sabia de quem eu falava, e imediatamente apontou.

"Na praia!"

Devagar, me aproximei da bóia branca que marca a poita do *Paratii* no meio da baía. De joelhos no convés, passei, rápido, o cabo na alça da bóia e amarrei no cunho da proa, com a ajuda do Luís e do Hermann.

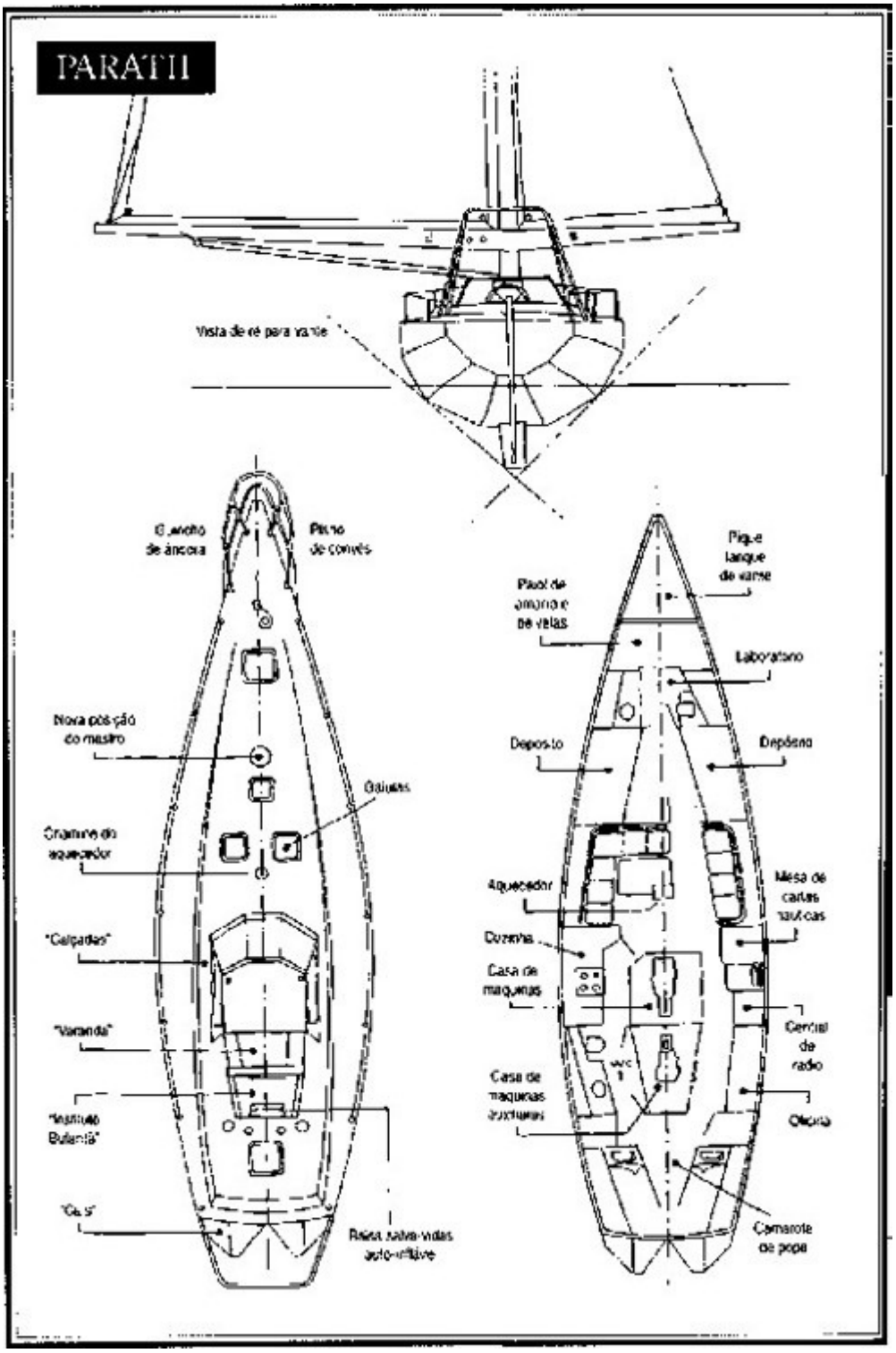
"Pronto! Firme no Brasil."

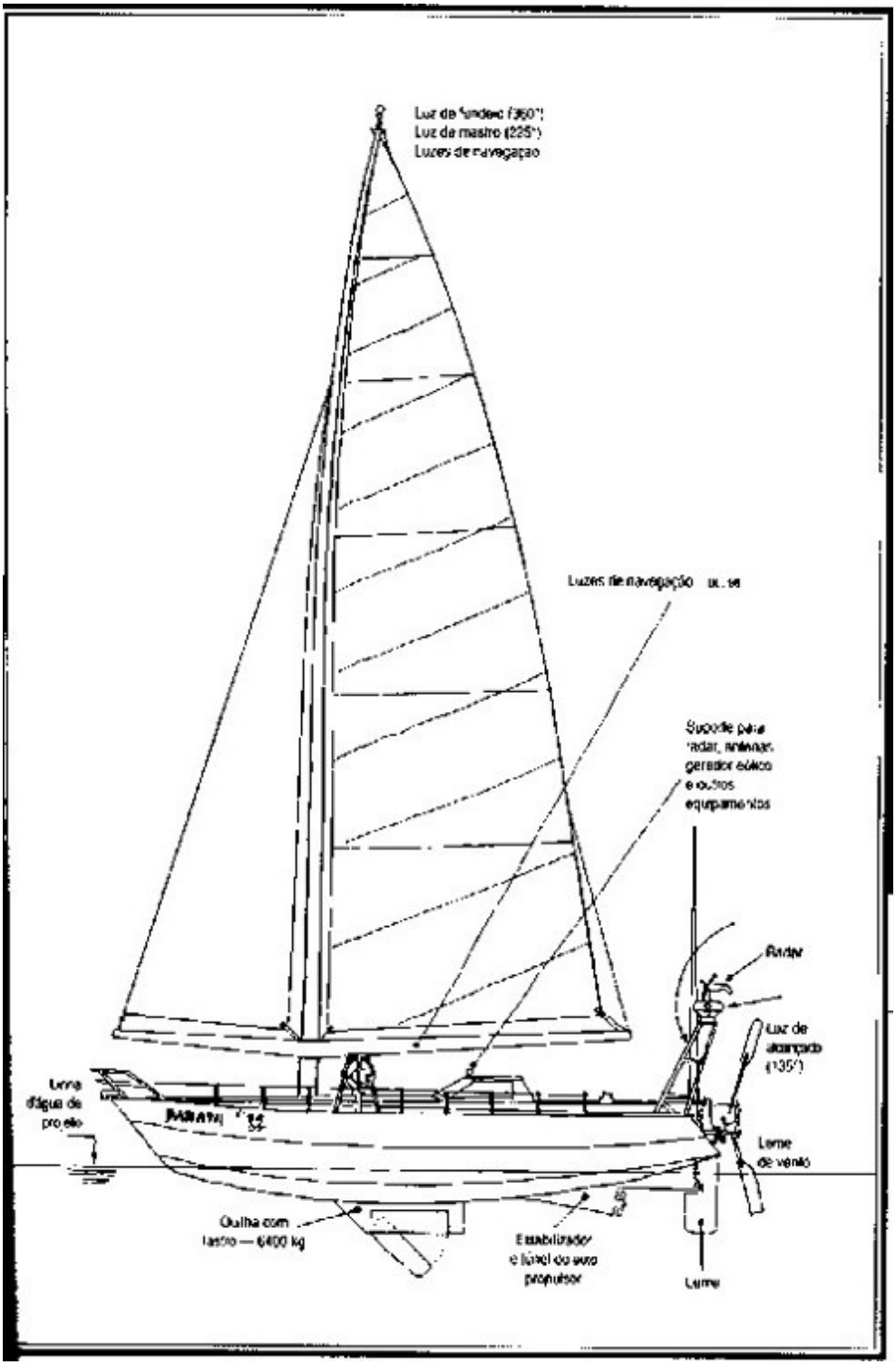
Fiquei de pé, e no fundo da baía, na beira do mar, no mesmo pedaço de areia de onde parti em outubro, descobri a Marina com os braços cheios de meninas... Imóveis, lindas de morrer, chapeuzinhos brancos, a Laura e a Tamara, uma em cada braço...

Tanto mar, em vez de nos separar, nos uniu. Em 141 dias de ausência, do início ao fim, o *Paratii* fez a sua volta e retornou a Jurumirim. A Terra é mesmo redonda. Ao longo do caminho, pensando bem, nem vento, nem ondas nem gelo tão ruins, porque, no fim, nada impediu meu veleiro de voltar inteiro a sua baía.

E nada foi melhor do que voltar, para descobrir — abraçando as três — que o

mar da nossa casa não tem mesmo fim.





TEXTOS DA VIAGEM

Marina Bandeira Klink

31/10 a 16/11 DA PARTIDA ATÉ A GEÓRGIA DO SUL

31/10 Partida.

Deixou Paraty debaixo de muita chuva na manhã do Dia das Bruxas. Ventava pouco.

1/11

Telefonou na hora do almoço, quando passava por Paranaguá, com muita dor de garganta.

2/11

Telefonou às onze horas. Passava duzentas milhas ao largo de Florianópolis. Pegou uma

tempestade de noite. O vento sul atrapalhou o rumo, fazendo com que precisasse dar um bordo rumo à África e um bordo rumo ao Brasil (!). O primeiro susto: ouvia um barulho estranho de água.

O mar estava mexido e o barco mergulhava nas ondas. Entrava água por uma velha bomba instalada na proa. Agora o problema já está resolvido.

3/11

Cabo de Santa Marta. Talvez comece seu desafio na Geórgia do Sul. Deve chegar lá em

duas semanas. No final de novembro estão chegando os animais. O barco está ótimo.

Já faz períodos de sono de trinta minutos. Diversão: muitos golfinhos em volta do barco.

4/11

O Amyr ligou. Melhorou da dor de garganta. Hoje ele está

entrando em águas internacionais.

20hOO — Primeiro contato-rádio com o sr. Ulisses (pv2uAj).

5/11

Vento de dezessete nós sul. Trezentas e vinte milhas, alinhado a Buenos Aires. Pediu

cadastro do Magelan GSC 100. Avistou o primeiro albatroz da viagem (!).

Conversou por telefone com as gêmeas. "Que saudade das gêmeas!" O telefone Iridium funciona mesmo. Primeiro contato de rádio com o Laslo.

8/11

O Amyr ligou dizendo que viu uma estranha ilha cheia de gai-votas sobrevoando. Se

aproximou. Era uma baleia morta.

9/11

Ligou e falou com as nenês.

Está a mais ou menos 780 quilômetros da costa, em alto-mar. De noite falou com o

Hermann via radioamador. Objetivo definido: Geórgia do Sul. Ventos fracos.

10/11

O Amyr ligou feliz. Surfadas espetaculares. O barco bateu todos seus recordes de

velocidade. Atingiu catorze nós em ondas de um mar bastante grosso.

11/11

Está a 670 milhas da Geórgia do Sul.

12/11

O Amyr não ligou mais para casa. Pela previsão meteorológica vi que ele está encontrando ventos fracos. Tentará chegar na segunda-feira à Geórgia. Dependerá do vento.

13/11

Na "sexta-feira 13" o Amyr ligou. Passou um tremendo susto. Mar grosso, ondas com cinco a seis metros de altura. Estava dentro do barco quando ouviu um estrondo que lembrava um tiro.

Olhou rapidamente para fora e viu a retranca descontrolada girar quase 360 graus... (Era a ferragem do moitão da retranca que de tanto trabalhar não agüentou a fadiga e se soltou.) Como o sistema de vela é o Aerorig, toda a força do barco está centralizada em um único ponto. Este se rompeu em águas subantárticas. "Além do susto deu uma hora de trabalho, mas agora ficou melhor que antes."

Usei o viva-voz. As gêmeas ouviram a voz do Amyr contando o ocorrido. A Loira gritava: "Pá-Pá", e dava pulinhos procurando por ele no aparelho telefônico. A Morena disse: "Babai!", e em seguida pela primeira vez falou: "Bom dia". O Amyr nem acreditou!

16/11

Ainda sem saber onde ele estava, pedi a sua posição. Ele respondeu: "Marina, ancorei na Geórgia do Sul! É um lugar que não está no planeta. São montanhas muito altas e muitas geleiras. É

uma estação baleeira com umas cinqüenta casas do início do século, abandonadas. Tem muitos leões-marinhos no lugar... aqui é um lugar maravilhoso!". "Está tudo bem com o barco." "Depois deste período de navegação, hoje vou dormir."

17/11 a 30/11 DA GEÓRGIA DO SUL AO MERIDIANO DE GREENWICH

17/11 Contato-rádio, via sr. Ulisses — PY2uAj. "O *Paratii* está ancorado numa estação baleeira abandonada há mais de três décadas, tendo sido utilizada pela última vez na 'exploração da baleia', na década de 60, e recentemente serviu como base de apoio na Guerra das Malvinas."

"Vento muito forte, muita neblina, muitas colônias de focas e principalmente de pingüins."

18/11

"A Geórgia do Sul é um lugar impressionante. Dá para se ter uma idéia do que foi o massacre da caça às baleias. Uma destruição! Numa base-fantasma, névoa com bastante freqüência, vejo o *Paratii* ancorado junto a três baleeiros abandonados, atingidos durante a guerra. Que lugar sinistro! A temperatura varia entre 2 e 3° C. A água está bastante clara. Essa escala é bastante interessante."

19/11

"Uma das coisas mais interessantes numa escala como essa é encontrar pessoas especiais. O

Jêrome Poncet, dos famosos *Damien l* e *Damien 2*, está ancorado lá. Esse velejador que vive nas Malvinas é realmente muito especial. Anos atrás esteve na Geórgia com a esposa por ocasião do nascimento de seu filho. Até hoje é um fato inédito ter trazido a mulher para conceber o filho num lugar tão inóspito, depois de invernarem, só os dois, na Antártica. Tantas histórias para se escutar..."

20/11

"Que curioso ter notícias de outras pessoas que estão por lá, como o casal de alemães, o Harold e a Hedel, do veleiro *Moritz "D"*. É interessante ver os dois navegando pelo mundo, sozinhos, principalmente por essas regiões onde o mar e os ventos exigem tanto do corpo e da mente. No Brasil ainda existe muito preconceito com a idade. Provavelmente se eles contassem no Brasil que estavam fazendo essa viagem ninguém acreditaria. Por lá estão também o Tim e a Pauline Carr, casal inglês do veleiro *Curlew;* famoso veleiro de madeira, com cem anos de idade, sem motor, que também já esteve na Antártica. Muito simpáticos. Foi o Harold e a Hedel que me ajudaram a soltar os cabos na partida da Geórgia do Sul. São as últimas testemunhas do início da minha viagem."

23/11

Às 7h45 (horário de Brasília) Amyr deixou a Geórgia do Sul. Mau tempo. *Rumo:* Sandwich Island. *Temperatura da água:* l,9° C. *Temperatura do ar:* 4° C. *Vento:* 25 nós. *Embarcação:* 8-10

nós.

24/11

O Amyr passou ao largo da Sandwich Island, seguindo o percurso de 360 graus da

Antártica. Contato via rádio com Laslo — pv2LG — e via "phone patch" para o MIS, onde ocorreu o lançamento do livro *Embarcações do Maranhão,* do Luís Phili-pe Ondres. No "phone patch" com Peter Milko, o Amyr disse que o mar estava muito grosso, o vento, forte porém favorável, e a temperatura próxima a 0° C. Cumprimentou pela iniciativa da publicação do livro e mandou beijos para as gêmeas. *Rumo:* Kerguelen, a 3600 milhas de distância. O Amyr estava ansioso para entrar no oceano Índico (faltam 2400 milhas). Dia de navegação difícil. Muita neblina. Cruzou dois grandes icebergs: um visível e outro somente detectado pelo radar. Noite muito bonita,

excepcionalmente sem vento. Um grupo de elefantes-marinhos fazia muito barulho. Muitos

Pigocelis p apua por todos os lados, inclusive seguindo o barco.

25/11

A Loirinha está sentindo muita falta do papai. Toda hora chama por ele e corre pela casa tentando encontrá-lo. Hoje a Mo-reninha acordou chorando, chamando por ele.

26/11

O barco está em ordem. Somente o leme de vento estava dando problemas, já tendo sido

reparado. Ventos de trinta nós, favoráveis. Tem navegado cerca de 180 milhas por dia. *Temperatura da água:* entre - 0,6 e *1,7° C* (só que a água do porão congelou). Senti o Amyr com o astral um pouco para baixo. Está fazendo mais frio do que na península. Às 3h23 GMT viu um grande iceberg próximo ao barco. Visibilidade péssima nos limites do mar de Weddell. *Rumo:* Sandwich do Sul.

Previsão de seis dias de navegação até Bouvet0ya. Almoço com cardápio especial: pasta ao funghi!!!!

29/11

Notícias do Amyr através do Zé Montanaro e do Bráulio Pasmanick. (Acho que ele se

enganou e telefonou para o Bráulio um dia antes do aniversário dele. Ficou engraçado...) 30/11 "Hoje cruzei Greenwichü!"

Longitude O! Região com muito gelo (pequenos pedaços de gelo do tamanho de geladeiras

flutuam e semiflutuam por todos os lados). Navegação difícil. O radar está sendo usado com muita freqüência. O mar está mais calmo, com vento de quinze nós.

A parte da frente da retranca mergulhou várias vezes nas ondas. Para simplificar está

fazendo apenas uma refeição por dia. Hoje teve presunto de Parma no cardápio.

1/12 a 7/12 BOUVET0YA E ENTRADA NO ÍNDICO

1/12

Depois de enfrentar mar grosso, parece que agora a situação acalmou. As ondas diminuíram ao se aproximar de Bouvet0ya. Péssima visibilidade.

"Vejo Bouvet0ya pelo radar. A ilha está próxima, a cinco milhas. Está visível pelo radar e não consigo enxergá-la pelo

228

visual. Um nevoeiro muito denso encobre completamente a

ilha [...]"

'Tudo está congelando a bordo. Água a - 1° C e o ar a + 1° C.

Ainda bem que o Hermann comprou boas luvas [...]"

"Hoje comi o pão feito pelo casal alemão do veleiro *Morítz 'D'."*

2/12

Muita neblina. Amyr está 150 milhas após Bouvet0ya. "[...] É absurda a quantidade de gelo... É uma loteria!" O Amyr está sendo obrigado a subir um grau de latitude, pois conforme diminui a latitude diminuem também a incidência de icebergs e o tamanho dos blocos de gelo. "O

aquecedor do barco funciona ainda, graças a Deus, e a maior invenção do século foi a instalação de uma cestinha de Paraty no alto da chaminé."

3/12

Fico pensando no Amyr... a água do mar é muito gelada naquela região. O pouquinho de

calor que o vento traz se condensa fazendo neblina... aliás, muita neblina! Se molhar na Antártica não é fácil. O frio intenso parece que entra nos ossos. .. Hoje, na rede de radioamadores coordenada pelo Laslo, senti que "o astral está ótimo [...] o *Paratii* está para navegar, pela primeira vez, no oceano Indico". *Posição atual:* 52° 54' 28" S —13° 24' 47" E, e, pela rota, se confirma que Amyr vem procurando fugir da rota dos icebergs. O *Paratii* bateu seu próprio recorde de velocidade novamente: atingiu a marca de 194 milhas em 24 horas! *Vento:* 25 nós. *Temperatura externa:* l,7°C.

Temperatura da água: - 1°C. O *Paratii* singra o mar com uma velocidade de nove nós. "Amanhã, se der tudo certo estarei no Índico rumo às ilhas Kerguelen. Vou passar bem próximo delas." Com a melhoria prevista das condições meteorológicas o Amyr espera recuperar um pouco o sono perdido e preparar algum prato especial da despensa da Nutrimental.

4/12 A lua apareceu e o mar está liso. "Daria até para tomar champanhe em copo de

cristal!!!" Está muito frio e a água do barco continua congelada; até a pasta de dente congelou!

Temperatura da água do mar, - 1,9° C. 'Tem muito gelo no mar, quase atropelei um grande iceberg." Estourou o cabo da escota. A navegação está difícil. "Estou

no Índico, 2 mil quilômetros ao sul do cabo da Boa Esperança, a 1500 milhas das Kerguelen."

6/12

Hoje ele fez a barba!!!!!!

7/12

Contato de rádio via Laslo com a América, Júlio do "Abutre" e Camerini. As gêmeas estavam junto ouvindo o papai. As duas diziam: "Não, não...", e corriam. Acho que estranharam porque não estão acostumadas com uma estação de radioamador. Pediram tanto para ir ver o

"Papalão" (Papai Noel) que hoje de tarde fomos vê-lo na rua Normandia. Ele disse que "sente tanta saudade que chega a doer". Nesses três dias de calmaria e mau humor a bordo ("Ainda bem que estou velejando sozinho"), ele aproveitou para consertar o sistema de leme — os roletes estouraram.

O barco quase não andou. Ontem fez sessenta milhas. *Água:* - 1°C. *Velocidade atual do vento:* 28

nós (de popa!). "O pior aqui é o sono. Tenho dormido pedaços de 25 minutos e fico acordado por 45

minutos, cheio de coisas para fazer." "Hoje vi a primeira baleia. Uma cachalote maior que o *Paratii.*

Devia medir uns dezoito metros. Me acompanhou por uns vinte minutos. Passeava por baixo, em torno da bolina e ao redor do barco [...]"

"Aqui diminuiu a freqüência de icebergs, mas aumentou a quantidade de gelos pequenos.

Agora é meia-noite e meia aqui. Está chovendo forte e nevando bastante. O mar está fosfores-cente e faz um festival de espuma luminosa nas ondas. Um show muito bonito!"

15/12 a 17/12 ILHAS KERGUELEN

15/12

Hoje cedo o Amyr fez uma surpresa e telefonou para casa. Já estávamos preocupadas com o silêncio desta semana. Está a três dias das ilhas Kerguelen, morrendo de frio. *Temperatura dentro do* Paratii: 0° C — até o azeite da cozinha congelou.

"[...] Desde que entrei no Índico o mar está um demônio, com ondas de mais de quinze metros de altura. Desço as ondas surfando com o coração na mão, mas em seguida o *Paratii* recupera."

"É uma maravilha! Aqui não tem grandes icebergs, somente pedaços de gelo, mais ou

menos do tamanho do MASP [...]" "Há cinco dias tenho usado vela para tempestade, e o vento continua variando em torno de 35 a cinqüenta nós. Tenho feito uma média de 180 milhas por dia

[...]." "[...] Sinto uma saudade maluca de você e das gêmeas. Gostaria muito de mandar um abração para o Tigrão. Saí sem falar direito com ele. Dê um forte abraço no Fritz da Granja. Sempre me lembro dele."

17/12

De manhã o telefone tocou. O Amyr ligou novamente! Nós três ficamos contentes — as

gêmeas e eu. A Loirinha, como sempre, prestando atenção sem nem piscar, dizia: "Baco [barco], papai", e a Morena, alegre, disse: "Bom dia, papai". Percebi que ele ficou emocionado por ouvi-las.

O Amyr está duzentos quilômetros ao sul da ilha Kerguelen — longitude 73° E, latitude 52° S. (A bordo eram 5hlO.) Agora ele vai voltar a "aumentar" em latitude. Tudo está bem a bordo. Como ele está navegando sobre um platô, o local é raso (duzentos metros) e o mar está tranqüilo. O vento deu uma acalmada. (UFA!)

Temperatura da água: 3° C. *Temperatura do ar:* 4° C. Faz calor e sol. O ar está seco e o Amyr sente calor pela primeira vez desde que partiu de Paraty. Tempo bom e visibilidade boa.

Disse ter visto pouquíssimas baleias durante toda a viagem, mas viu muitos pingüins,

inúmeras gaivotas pequenas e agora voltou a ver albatrozes. Novamente está encontrando tempo para preparar seus pratos para sua refeição diária. Com o mar mais tranqüilo, a "cozinha está balançando menos". "[...] Já fiz 6440 milhas (12 mil quilômetros) desde que deixei Paraty e 4100

milhas desde que pisei em terra — Geórgia do Sul... é um terço da viagem!"

24/12 a 3/1 NATAL E ANO-NOVO NO *PARATII*

24/12

Demorou mas deu notícias: o Amyr telefonou na noite de Natal. Disse estar com tanta

saudade que prometeu estar em casa com a gente na próxima visita do "Papai Noel". A Nutrimental preparou uma ceia especial para esta noite. Eles são caprichosos demais!

O vento estava muito forte e para telefonar teve que desligar o leme de vento e botar o piloto automático. Já está ao sul da Austrália!!! Já é quase o meio da viagem! Tudo em ordem no barco. O

frio diminuiu: 5° C. Já não usa mais o aquecedor. Disse ter se acostumado com o frio.

26/12

Posição atual: latitude: 53° 03' S — longitude: 116° E. Ele está praticamente mil milhas ao sul da Austrália (cidade de Perth). Muito em breve cruzará o meridiano 134 e estará no ponto mais distante de São Paulo de toda a viagem.

"[...] Estou a 14 mil quilômetros de casa e o barco está em ordem."

"[...] aqui, chegando perto do pólo sul magnético, as bússolas começam a ficar meio loucas."

"O maior problema agora é que antes de viajar ganhei um livro que relata os

problemas vividos por quatro velejadores que capotaram por aqui, onde estou. Fala de ondas de vinte metros de altura... Cada vez que cochilo, acordo tendo pesadelos!" "[...] Estou doente de saudades de vocês.

O álbum com as fotos das gêmeas que você me deu é o que eu tenho de mais importante a bordo.

Não passo um minuto sem pensar em você."

"Vento quase parado: 25 nós."

"O mar está calmo, com ondas de um metro e meio. Dia de sol e calor: 6° C. Hoje no almoço teve feijoada!" Observação: talvez ainda como conseqüência da tempestade que atingiu a região onde estava sendo realizada a regata Sydney—Hobart, o aumento da altura das ondas onde o Amyr está tornou mais difícil sua comunicação com a gente. Analisando cartas meteorológicas e o rastreador que está acompanhando o Amyr a bordo do *Paratii,* interpretamos o seguinte: 27/12

Posição estimada: latitude: 53° 05' S — longitude: 118° 05' E. *Ventos:* média de vinte nós.

Nas próximas 120 horas deverão aumentar para uma média de quarenta nós. *Ondas:* uma mancha vinda da África indica que as ondas crescerão até 25 pés. *Temperatura média:* 4,41° C.

Interpretação: analisando o panorama e observando centros de baixa pressão a partir da latitude 58°

S, o Amyr deverá se manter por volta dessa latitude, se dirigindo mais para o sul após atingir a Nova Zelândia, onde em vez de ondas picadas e vento contra encontrará correntes e ventos favoráveis. Fazendo uma estimativa, deverá estar na península Antártica por volta de 7/2/99.

29/12

Posição às 5h31 UTC: latitude: 54° 58' S — longitude: 128° 37' E. *Ventos:* média de quarenta nós, sentido favorável. Permanecerão nessa velocidade pelas próximas 48 horas. *Ondas:* média de 25 pés (7,5 m), sentido favorável. Início de uma frente de ondas, resultando num mar muito picado. A partir de agora as ondas começarão a "se organizar". *Previsão:* o Amyr está navegando uma média

de seis graus a cada 24 horas. Seguindo esse ritmo, amanhã deverá alcançar a longitude 134° E, o que significa que ele estará a 180 graus de distância de sua partida. A partir de amanhã ele deverá começar a "voltar para casa"!

METADE DA VIAGEM CONCLUÍDA!

03/01

Eu estava apreensiva, sem notícias do Amyr desde o dia 27. Não ter ouvido sua voz na

virada de ano foi motivo de muita preocupação. Procurava um quase impossível acesso à Internet em Paraty quando, depois de uma semana de silêncio, o telefone tocou. Era o Amyr (UFA!). Fui ficando cada vez mais impressionada conforme ele ia descrevendo a situação que enfrentou no mar na passagem de ano: "Foi impressionante. Os ventos chegavam a 120 quilômetros horários e as ondas de vinte metros vinham de todos os lados, me obrigando a ficar de plantão no convés por cinqüenta horas. Ventava tanto que o mar estava branco [...]" "[...] Estou exausto, com dores por todo o corpo. Mal consigo me mexer. O vento estava forte demais e as ondas deram muito trabalho.

O leme de vento segura o barco quase em qualquer situação, mas dessa vez ficou de folga. Não deu para usar nem o leme de vento nem o piloto automático. Foi impressionante [...]" "[...] As ondas levaram embora a pazinha do leme de vento indestrutível que o Feijó fez para mim. Agora já consegui substituí-la [...]"

"[...] O *Paratii* provou mais uma vez ser um barco e tanto. Ele deu umas quatro ou cinco mergulhadas. Se fosse um veleiro um pouco mais frágil, a viagem teria acabado ali mesmo!"

"Estávamos descendo uma onda, eu navegando de costas para a proa quando veio uma onda cruzada e o *Paratiivoou* de lado uns sete ou oito metros [...]"

'Tive que ir até a ponta da retranca com sessenta nós de vento! Minha vida ficou por um cabinho... agora, substituído, guardei dentro do barco. Quando eu chegar aí você verá. Não dá para acreditar!" "Nessa viagem já foram 9500 milhas navegadas até aqui [...]"

"[...] Gostaria que em meu nome você agradecesse à Takako pelo empenho dela no

desenvolvimento do projeto nutricio-nal. Hoje almocei muito bem."

"[...] Telefone para a White Martins e dê um abraço neles por mim."

Posição atual: latitude: 56° S — longitude: 154° E. *Temperatura da água:* estranhamente 7°

C. *Ventos:* sem ventos. *Ondas:* 1,5 m (sentia-se como se estivesse velejando em Ubatuba). No momento o Amyr acaba de reparar os danos decorrentes da tempestade que o "abraçou" no sul da Austrália. Aproveita a calmaria e o tempo bom para amarrar as velas e para "secar suas meias".

2/1 a 24/1

MAR DE ROSS E PACÍFICO

2/1 O Amyr ligou!

Seu fuso horário está doze horas na nossa frente. *Posição:* longitude: 151° W — latitude: 55° 20' S. *Temperatura:* 4° C — o mar está quente: 7° C.

Ele está "moído". Pegou ondas de vinte metros. Os ventos chegaram a sessenta nós. O barco deitou umas vinte vezes. Às vezes vinham ondas de lado. O mar ficou branco! Recado para o Laslo: apontar antena para 175 graus — por cima do pólo sul!

6/1

20hOO UTC — Longitude: 172° 57' W — latitude: 57° 24' 48" S.

7/1

20h02 UTC — Longitude: 169° 96' W — latitude: 57° 18' 72" S. Ventos de quarenta nós (tendência a diminuir). *Temperatura:* - 8°C (brrrr!!!). *Previsão:* em 48 horas — ventos de trinta nós

— ondas de sete metros.

Deverá manter a mesma latitude devido aos ventos contrários. "Não deu para tomar banho desde o Natal!"

8/1

12hOO UTC — Estranhamente o Orbicomm apresenta posição 174° 19' 38" W — latitude: 57° 34' S. Observando sua posição estimada temos: ventos de quarenta nós e ondas de trinta pés (nove metros).

11/1

20hOO UTC — Longitude: 163° 36' W — latitude: 57° 19' 3" S. *Temperatura:* 0° C. O mar ainda está quente: 4,5° C. *Ventos:* trinta a quarenta nós.

Previsão que passei para ele pelo *pager:* em 24 horas — ventos de quarenta nós — mar grosso. Até 35 pés (corrente favorável) . Em 36 horas — ventos de quarenta nós (cairá para vinte nós). Em 76 horas — ventos de vinte nós e ondas de quatro metros (oba!).

12/1

Posição: longitude: 166° 50' W—latitude: 57° 31' S. Vento forte

— quarenta nós, favorável (empurrando um pouco para o sul). Ondas de quinze pés.

Previsão: próximas 48 horas — tendência de vinte nós.

Conforme conclusão da conversa com o Thierry, o Amyr deverá ter cuidado com a

embocadura do mar de Ross, porque lá se concentra muito gelo.

13/1

20HOO UTC — Longitude: 157° 50' W — latitude: 57° 21' S. O Amyr está quase na Linha

de Convergência Antártica (águas quentes no norte e águas geladas no sul). Essa linha sobe junto ao mar de Ross e o Amyr navegará "no limite" dessas águas. Nessa região ele encontrará muito nevoeiro, gelo e icebergs. Hoje fez um belo deslocamento: 5,5 graus! *Ventos:* vinte a trinta nós (terá dois ou três dias de ventos bons). *Ondas:* vinte pés. Previsão para "ancorar" em Dorian Bay: 92

graus. Média de cinco graus por dia = dezenove dias!

14/1

8hOO Brasília — Longitude: 154° l'W—latitude: 56° 57'S. Calmaria. O tempo está

encoberto. Está mais frio. O vento está fraco.

"O clima está mais tranqüilo a bordo." "Dormi como um anjo esta noite durante quase uma hora. Tenho comido mal, porque a cozinha balança muito." "Andei 'pescando' refeições da semana que vem e variei bem o cardápio."

"Hoje tudo a bordo congelou; do mel à pasta de dentes." Ontem os ventos passaram de cinqüenta nós e as ondas ficaram em mais de quinze metros! Disse estar supercontente com o Aerorig. Ele mantém o barco equilibrado. Somente na falta de vento, na inércia, bate um pouco demais.

15/1

Hoje o radioamador A. Martins de Santa Maria telefonou. Disse que estava falando com um amigo às duas horas quando o Amyr entrou na linha para saber o resultado da luta do Mike Tyson!

Posição: longitude: 142° 9'W — latitude: 58° S. Disse que o vento está muito forte por lá e que o Amyr não conseguia posicionar bem a antena. *Temperatura:* - 2° C. Congelou a água e o detergente novamente. O mar está agitado e ele está tomando muito cuidado para não bater no gelo. O barco está muito rápido. *Previsão:* o mar está acalmando. Vento próximo aos vinte nós. Está próximo à Linha de Convergência Antártica. Se ele for mais para o sul, encontrará muito nevoeiro e gelo. Só deverá mergulhar mais para o sul próximo à península Antártica. Cada vez que entra em

temperaturas negativas, somado aos ventos de quarenta nós, o Amyr vive a sensação térmica de -

25° C. A troca de calor com o meio ambiente é muito rápida.

18/1

Rápido contato via rádio com o Hermann. Ventos de quarenta nós e temperatura de - 8° C.

Está fazendo ziguezague no percurso porque está pegando ventos de todos os lados.

19/1

Posição: longitude: 141°3fr92vr>V^— latitude: 57°50'58" W. Ventos de cinqüenta nós e ondas de\dezesseis pés (subirão para vinte pés). *Temperatura:* -4°C. Está na tangente de um ciclone! Ondaâ maiores mais para o norte. Está no núcleo do vento forte. Conforme estimativa, faltam onze dias para chegar à península!

20/1

Ventos de cinqüenta nós^Ofrílãs de dezoito pés. *Temperatura:* -4° C.

Matéria na *Folha de S.Paulo — Economia:* "Megadesvaloriza-ção do real"!

Que coincidência! É a terceira vez que o Amyr vai para a Antártica e a terceira vez que escapa de uma crise econômica no Brasil: 1) Sarney, 2) Collor, e 3) "Efeito" Itamar!

21/1

Próximo à latitude 58° S, pegou uma frente muito forte e chegará outra por trás. Vento de quarenta nós. Ondas de quinze pés. Ondas maiores em formação. Dia 22 ou 23 poderão chegar a cinqüenta pés!

23/1

O Amyr está a 1400 quilômetros da península e a 6500 quilômetros de São Paulo. Telefonou com muito bom humor. Está com vento fraco hoje e ondas muito altas. Está com muita saudade de casa. Aproveitou o vento mais calmo e telefonou para alguns amigos.

24/1

Posição: longitude: 105° 4' W—latitude: 59° 19' S (belo deslocamento!) . Tudo

está bem, somente o tempo é que vai mal. O mar está muito movimentado e o barco balança muito. Falou pelo rádio com o Júlio, que está na península (com os presentes que mandei para o Amyr). Como é bom ter notícias do Amyr! Ouvimos o boletim diário da rádio Eldorado e as gêmeas diziam: "Babai, Babai!".

25/1 a 30/1 PACÍFICO E APROXIMAÇÃO DA PENÍNSULA

25/1 (feriado em São Paulo)

Na viagem do Amyr não existe feriado. Aliás, já faz muito tempo desde a última noite

inteira de "sono em uma cama seca". Fico pensando no desconforto de dormir apenas trinta minutos e acordar com uma tempestade "batendo na porta". Não é fácil viver nesse stress, nem mesmo

"conviver com o stress" dele. Mas acho que ele tem apresentado um tremendo bom humor até agora, apesar de tantas dificuldades. Só mesmo estando na minha pele para conseguir medir o tamanho da responsabilidade que tenho nas mãos pelo fato de que ele está num lugar no mundo onde um eventual resgate se torna uma operação de guerra.

Hoje ele entrou em contato via radioamadora América — pvS-AEv—, já famosa pelos

quatro cantos e tão atenciosa, sempre.

Posição atual verificada pelo Orbicomm e confirmada pelo GPS do Amyr: latitude: 60° S —

longitude: 99° 6' W. (Viva, finalmente dois dígitos!!!)

Falei para ele que, devido a análises meteorológicas, o melhor seria subir para a latitude 58°

S para pegar ventos favoráveis até a península. Ele disse que subir dois graus está fora de questão, porque é muita distância. Permanecerá na latitude 60° S, mesmo correndo o risco de pegar ventos contrários mais à frente.

De noite uma alegria: recebemos a visita do Gerard, da Margi Moss e do Rafiki — seu cão dinamarquês. Foi uma festa, principalmente para as gêmeas, com a visita de um "Au-Au" tão grande e tão "bonzinho" (a Loira diz: "Bozinho, bozinho", e passa as mãozinhas nele. A Morena, que não quer saber de correr o risco, pega a mão da Loira e esfrega a mão dela no cachorro, dizendo: "Fie, Bozinho!". Assistindo à cena a gente dá risadas.

26/1

O "casal Moss" e o Rafiki já foram embora. Seguiram viagem para a Bolívia. Muito embora o casal já tenha cruzado as Américas, bem como o planeta inteiro, de ponta a ponta num avião monomotor Embraer, desta vez a viagem foi mais convencional: férias pela Bolívia, de Land Rover.

(Agradeci o convite e senti muita vontade de ir, mas do jeito que anda a minha vida ultimamente...) O radioamador Lopes — PY2SM — entrou em contato e fez um "phone patch" com o

Amyr. Ele disse que minhas previsões de tempo estavam se confirmando.

Posição: latitude: 59° 28' S — longitude: 94° l' W. Repeti para o Amyr que o ideal seria subir para norte/nordeste umas 65 milhas e que existe outra depressão em formação na latitude 55°

S, por traz dele, com um núcleo de ondas altas. A temperatura que ele está pegando de - 4° C, descerá ainda mais, para -8° C, melhorando as condições a partir do próximo dia 30.

27/1

Hoje ele telefonou muito mal-humorado. Disse estar pegando um vento muito forte, uns

cinqüenta nós (acredito não serem lá muito favoráveis), *e* que de alguma forma tinha "estourado" a vela. *Posição atual:* latitude: 60° 88' 51" S — longitude: 88° 49' W. Senti que estava tenso, e repetia que não iria subir para o norte, porque tinha traçado uma reta direto para a península. Que não sairá desse trajeto (independente dos ventos). Senti que ele não vê a hora de chegar. Mais ainda quando pediu para que eu falasse das gêmeas. Contei que elas estão começando a formar frases.

Quando ele foi viajar elas só falavam "Babai" e hoje mesmo elas aprenderam a falar "Papagaio"!!!

Ao descerem a escada de casa, ainda no colo, vêem uma pequena canoa decorativa de Paraty na janela e sempre dizem: "Barco papai!"... Que saudade! Esta noite teve entrevista telefônica com a rádio Universidade de São Carlos, durante minha aula de meteorologia. Previsão para chegada na península: próxima terça-feira. Vamos torcer para chegar logo!

28/1

Posição atual: latitude: 60° 6' S — longitude: 84° W. Quando o Amyr telefonou contei para ele uma grande novidade: a Morena hoje, pela primeira vez, fez pipi no piniquinho! Já passou a depressão que trouxe o mau tempo de ontem e disse que lá está fazendo um calor incrível hoje: 7°

C. Aproveitou e consertou a vela que rasgou ontem. Parece que o humor melhorou bem a bordo, principalmente agora que faltam apenas novecentas milhas para chegar à baía Dorian...

29/1

Falei com o Amyr. Ele pareceu estar com muita saudade de casa. Disse que não vê a hora de dormir numa cama "parada" e disse que o barco está com 95% de umidade. Tudo está "em-bolorando" a bordo.

Disse que a última depressão atingiu 968 milibares e que hoje, finalmente, estava sem vento (oito nós nas rajadas). Deu até para costurar a vela que rasgou no mau tempo; mas, como o pano é muito grosso, foi muito difícil costurá-la. Quando parar, pretende dar uma caprichada na costura.

Está indo rápido, mas com muito cuidado para chegar. Um deslocamento médio de cinco graus por dia (excelente). Situação de combustível: seiscentos litros. O suficiente para concluir o projeto.

Passei para ele a informação do convite feito pela Marinha, para ele estar presente na festa de quinze anos da base brasileira na Antártica, que será no dia 6, próximo sábado. Ele vai estar na península; porém, além de estar "sonhando" em ancorar logo, a base está um pouquinho fora da rota que ele pretende tomar. A base brasileira está numa ilha desabrigada, e, com a previsão meteorológica

que se confirma dia a dia de uma nova entrada de temporal no dia 4, o Amyr se preocupa em colocar o barco em risco (existe o histórico de veleiros e navios que tiveram problemas por lá). Ele está na ponta do mar de Weddell e lá existe uma saída grande de icebergs.

Enquanto conversávamos, um presente: apareceu à frente do barco um arco-íris maravilhoso que o deixou sem palavras por alguns instantes. Eram 17h29, hora local — para nós, no Brasil, 20h29.

Brinquei com ele e disse que, como produtora de eventos, havia encomendado esse arco-íris de presente para ele.

Ele mandou um grande abraço para o pessoal do Iridium, que faz com que nós estejamos

sempre próximos. Eu agradeci ao grupo radioamador que "nos proporciona contatos inesquecíveis.

31/1 a 5/2 BAÍADORIAN

31/1

Nossa comunicação foi ótima. Ele está de ótimo humor. Está quase chegando à península. O

mar está liso. *Posição atual:*

latitude: 61° 46' S — longitude: 69° 13' W. Está a 210 milhas da ilha Anvers.

O veleiro *Kotik* já está no caminho de volta para a Terra do Fogo, já que essa calmaria absoluta na península é um excelente sinal de entrada de mau tempo. Pena... O desencontro deles foi por uma questão de dois dias. Combinou com o Júlio e passará para pegar meus presentes na base em Port Lockroy. Fuso horário atual: duas horas a mais. Acho que o Amyr está com vontade de ir até a base brasileira, mas chegará após as comemorações.

Grande acontecimento do dia: as gêmeas aprenderam a falar o nome do pai. Gravei de tarde a Loirinha falando: "Mi Klik", e a Morena dizendo: "Ami Kinke". Quando conversamos fiz uma surpresa para ele... apertei o *play* e ele ouviu as duas repetirem várias vezes seu nome. Ao final falei: "Câmbio". Foi

muito bacana. Ele respondeu: "Não judia de mim! Estou com tanta saudade de vocês... É demais ouvir a voz delas! Obrigado pelo apoio; obrigado por tudo!". Acho que esse é o melhor presente que um pai pode ganhar, principalmente porque hoje faz três meses exatos que ele partiu e a única coisa que elas falavam na época era: "Babai".

Previsão do tempo que passei pelo *pager* para o Amyr: Dia 1/2 — O GMT 10 nós, NW, mar liso, - 4° C. Dia 2/2 — O GMT 20 nós, NE, mar liso, - 4° C. Dia 3/2 — O GMT 10 nós, W, mar liso, -

4° C. Dia 4/2 — O GMT 20-30 nós, S, ondas 25 pés, - 8° C. Dia 5/2 — O GMT 20-30 nós, S, ondas 25-30 pés, - 12° C. Falta pouco para o seu merecido descanso. Estamos torcendo por você. Boa sorte! Beijo da sua "Marina preferida".

2/2

Que coincidência... 2/2, dia de lemanjá! Oito anos depois, no mesmo dia em que o *Paratii* deixou a baía Dorian em 1991, o Amyr retorna ao lugar onde invernou durante oito meses.

As últimas dez horas foram tensas. O Amyr estava na maior excitação para chegar logo.

Fazia sol e o mar estava um azeite até pouco antes de adentrar o canal. Um vento de cerca de 30-35

nós atrapalhou bastante, fazendo com que a chegada fosse um pouco "turbulenta".

Começou a nevar muito e a visibilidade ficou prejudicada. À frente avistou uma defensa

(bóia) laranja à deriva. Estava logo à frente do barco no instante em que pensava no quanto seria bom se tivesse uma bem grande a bordo. Foi o tempo de "pescá-la" e colocá-la na proa do barco.

Muito gelo atrapalhava a sua chegada. Disse que vários deles estão "pintados de vermelho", porque conforme se deslocava o *Paratii* ia batendo no gelo solto pelo caminho.

Às 19h27 (hora local) a âncora bateu no fundo do mar. Sentiu que finalmente chegou à baía Dorian! O vento soprava forte e, por incrível que possa parecer, no . momento de ancorar o barco o vento deu uma trégua de cinco minutos, o que ajudou bastante. A ancoragem foi rápida.

Desembarcou para prender os cabos em terra e pôde ver o *Paratii* a cem metros de onde ancorou na invernagem. Gritei para as gêmeas que o pai estava ao telefone e que estava ancorado. A Morena correu para o telefone e disse espontaneamente: "Papai!", "Balêlia" (baleia), "Vóca" (foca), "Bêxi"

(peixe), "Pimpim" (pingüins)! A Loira dizia: "Não, não", e saiu andando. Depois de 72 dias sem pisar em terra, se expondo aos ventos mais fortes do planeta, perguntei a ele o que mais queria, e ele disse que o que mais queria naquele instante era "ligar o aquecedor".

3/2

O Amyr estava muito feliz. Acho que na baía Dorian ele se sente um pouco "em casa". Disse que logo cedo foi de bote de borracha até Port Lockroy. Não foi o que se chamaria de um "passeio seguro", mesmo porque, além de muito vento, o mar não estava calmo e havia paredes de gelo pelo caminho.

Para se ter uma idéia da visibilidade local, um dos picos mais altos da península Antártica fica em Anvers, exatamente em frente à baía onde o *Paratii* está ancorado, e por incrível que pareça, mesmo 24 horas depois de ancorar, o Amyr ainda não pôde vê-lo.

"A paisagem aqui é cinza... muita neblina. Está nevando demais e o termômetro indica 0° C.

As únicas coisas que se destacam são a praia de pedras pretas, os pingüins e a infinidade de tons de azul das pedras de gelo que passam por aqui." Ele ainda está começando a se organizar. Já pegou a

"maleta-surpresa" que preparei para ele. Disse ter ficado feliz com o presente que mandamos, mas que ainda não a tinha aberto. O telefone aqui em casa tocou novamente. Era ele. A primeira coisa que ouvi foi: "Como o cabelo da Loira cresceu!", disse, ao constatar o quanto o cabelo da Loirinha tinha crescido desde que ele foi viajar (porque os cabelinhos dela eram bem cur-tinhos e agora ela já tem cachinhos).

Mandei fotos das gêmeas tiradas no Natal para ele ver como estão crescendo. Carimbo das mãozinhas delas. "Parecem mãos de adultos!" O minigravador *e* uma fita com a voz delas

"tagarelando". "Não sabia que elas já falavam tantas coisas! Não ouvi tudo; guardei um pouco para ouvir amanhã." A revista masculina. "Que curioso! Sabia que ficou interessante ver essa revista e pensar que foi enviada pela minha própria mulher?!" A boa notícia que dei para ele hoje é que foi o primeiro dia de escola delas. As duas adoraram. A adaptação foi mais fácil do que pensávamos. Na sala de recreação tinha uma foca de pelúcia enorme (achei quase de tamanho real) que foi rapidamente identificada por elas como sendo "A VÓCA"! Ele teve outro silêncio daqueles, um outro

"espasmo temporário", com falta de palavras até raciocinar e acreditar que elas estão crescendo e já estão indo para a escola.

4/2 O contato com o Amyr foi muito divertido. Ele disse que hoje tirou o dia para fazer faxina. Começou lavando todas as roupas e terminou tomando banho. (Faxina geral mesmo!) Enquanto conversávamos disse que havia acabado de espantar uma foca-leopardo que estava tentando comer seu bote de borracha e que os pingüins estavam muito barulhentos por lá. Durante o dia viu dois navios passando pela baía Dorian hoje, mas nenhum deles parou, e infelizmente seu aquecedor está funcionando muito mal.

"Conheci dois caras que estão tentando escalar o pico mais alto da Antártica, que tem 9200

pés. Hoje, como o tempo abriu e ele fica bem aqui em frente, deu até para ver o cume. Mas com essa previsão meteorológica de mau tempo falarei para eles começarem a escalada daqui a quatro dias [...]"

"[...] Recebi a charge do naviozinho, do Laerte, que vocês mandaram. Quando eu voltar lembre-me de contar como, mas, por mais incrível que pareça, o meu barco pegou no tranco!" "[...]

A Marilyn Monroe deliciosa da base de Port Lockroy ainda está lá!!!"

"[...] Marina, dê um beijinho meu em cada gêmea [...]" Hoje à noite o Lopes e o Laslo facilitaram um "phone patch" do Amyr com o Pedrinho Albuquerque. Foi uma surpresa total para o garoto, e o mais engraçado é que acho que até agora

ele deve estar duvidando se era mesmo o

"Amyr" e se ele estava ligando de verdade "do *Paratii*, diretamente da baía Dorian".

5/2

Hoje demos uma entrevista ao vivo pela rádio Eldorado no programa da Gioconda Bordon,

o Amyr, o Hermann e eu. Foi engraçado falar com o Amyr pelo Iridium, durante 45 minutos, e pensar que tantas pessoas ouviam nossa conversa. Ele passou o dia botando o barco em ordem, lavando roupas, fazendo pequenos reparos.

Para o jantar teve a companhia agradável de dois australianos que estão tentando escalar o pico mais alto da região na ilha

Anvers, bem em frente à baía Dorian. Enquanto a meteorologia apresenta mau tempo, estão num barco perto da baía. Disse que o queijo holandês que eles trouxeram estava uma delícia! Passei a previsão meteorológica para os próximos quatro dias através do *pager,* onde indiquei que, como está no centro de alta pressão, o tempo está bom por lá, mas em volta da península o temporal está

"correndo solto". Ainda não pude dizer nada sobre o veleiro *Winston Churchill*, que estava na regata Sydney—Hobart, conforme ele me pediu, para poder tranqüilizar o senhor que trabalha com as correspondências em Port Lockroy. Aguardo novidades através da Nysse Arruda, de Lisboa

(sempre tão bem informada sobre esses "assuntos náuticos").

A Loirinha hoje está com muita saudade do "Papai". Várias vezes ela chamou por ele. Na escolinha a Morena "subiu o escorregador de costas" e a cada passo ela dizia: "Meu papai, meu papai, meu papai". Perguntaram para ela quem é o papai dela. Ela respondeu dizendo seu nome e sobrenome (!).

7/2 a 13/2 BAÍA DORIAN E BASE BRASILEIRA

7/2 O Amyr estava de bom humor.

Um navio sueco ancorou próximo ao *Paratii* e convidou o Amyr para ir a bordo.

Foi muito bem recebido e disse que o que mais gostou foi a sauna do navio.

Quando retornou ao *Paratii* entregaram uma caixa de frutas e verduras, que fizeram o maior sucesso. Hoje as gêmeas viram e pegaram pela primeira vez numa tartaruga. Foi na casa do dr.

Fábio, junto com o Tomás e com o Andrezinho. De longe parecia fácil. Demoraram um pouco foi para tocar nela. No final as duas diziam: 'Tatatutuga bozinho, tatatuga bozinho", e ofereciam pedaços de tomate para a tartaruga, que comia com apetite.

8/2

Estranhamente achei sua voz um tanto desanimada. Ele disse que estava se sentindo muito cansado. Passou o dia consertando coisas, reparando velas, e, como elas são muito pesadas, tinham dado um trabalhão.

O dia estava lindo, o vento com uma velocidade média de seis nós.

Não tinha notícias dos dois alpinistas australianos. Estava preocupado. Acha que a bateria deles está descarregada. Novidade: "É incrível como as roupas de mau tempo estão su-perdesgastadas. As botas então, nem se fala. O mais engraçado é que os canos de todos os pares aos poucos estão se desmanchando. Com isso vou cortando um a um. Conclusão: aos poucos estou começando a usar 'sapatões de borracha azul' e não mais pares de botas".

Cadernetinha da escola: a Loira tomou o suco e também comeu as bolachinhas da Morena;

em compensação, a Morena comeu o sanduichinho dela e da Loira também.

9/2

Foi engraçado. O Amyr telefonou quando eu estava no supermercado. Perguntei a ele se

queria que eu comprasse alguma coisa para ele. Ele respondeu: "Puxa vida... batatas!". Naquele momento ele deixava a baía Dorian a caminho de De-ception Island. Partiu hoje e estava contente porque encontrou o primeiro veleiro desde sua partida, no início da viagem. O veleiro italiano passou perto, a uns quinze

metros dele. O timoneiro, Giorgio, reconhecendo o *Paratii* e o Amyr, gritou seu nome. Falava português. Disse que já esteve algumas vezes em Paraty. Seguiu viagem.

Acho que será outra noite sem dormir. Ao final, mandou um beijo para cada gêmea. Hoje a Loira estava com febre de 38,5°C (gripe).

10/2

20h30 — O Amyr está atracando na base brasileira.

Imagino estar numa situação difícil.

Aproveitou o vento favorável e, considerando a previsão de mau tempo, decidiu seguir

viagem direto para a base, sem ancorar em Deception Island. Nós estamos em casa.

Muito gostosa essa história de gêmeas. Na verdade percebi que as crianças começam a se

entreter entre elas aos quase dois anos de idade. Hoje, pela primeira vez, as duas brincaram de cirandinha. De mãos dadas giravam, giravam e no final gritavam: "MIAU!", abaixando a "babecha"

para o chão, como fazendo uma reverência.

A mãe, por sua vez (como todas devem ficar), estarrecida ao lado, boba de alegria,

acompanha essa "evolução humana". Recebi o esperado e-mail da Nysse Arruda sobre o veleiro *Winston Churchill*, que participava da regata Sydney—Hobart. O Amyr queria tranqüilizar o senhor que cuida das correspondências em Port Lockroy e que fizera amizade com a tripulação; porém, as notícias que chegaram não são nada boas. Dizia a mensagem da Nysse:

"[...] Em 27 de dezembro, no meio da tempestade que castigava a região sul próxima à Austrália e à Tasmânia, o *skipper* Richard Winning lançou um *mayday* e ordenou que todos deveriam abandonar o veleiro devido a avarias

sérias no casco, irreversíveis. A tripulação de nove homens se divide em dois botes que derivam e se perderam de vista. Capotam nas vagas de nove metros de altura por 24 horas. Às nove da noite de 28 de dezembro é encontrado a sessenta milhas de distância do local original do veleiro o segundo bote, que, ao invés de cinco homens, tinha somente dois, que foram içados pela fragata *Newscastle.*

"O iate *Sayonara,* comandado pelo famoso *skipper* neozelandês Chris Dickson, ganhou a regata e escapou ileso do mau tempo que arrasou a frota que vinha atrás dele. "Saldo de seis mortos e mais de sessenta barcos desistentes nas primeiras 24 horas de regata [...]"

11/2

Depois de 37 horas de navegação, tomando muito cuidado com as geleiras do caminho, senti que o Amyr estava bastante tenso. Também pudera... Que coisa! Desde o início da viagem ele estava preocupado em ancorar na base brasileira. Hoje ele estava lá, conversando em terra firme, quando ouviu alguém dizer que sua âncora havia desgarrado. O vento de cinqüenta nós no Drake chegou até ali, resultando num vento local de 45' nós. Foi de repente. O *Paratii* estava indo embora sozinho. O pessoal da base brasileira se mobilizou para ajudá-lo. Teve uma verdadeira correria até conseguir alcançá-lo no mar, em meio às ondas, ao vento e a uma surpreendente chuva tropical.

Resumindo o que ninguém melhor do que ele poderá contar depois: se molhou mais no percurso do resgate do barco do que em toda a viagem até agora.

As gêmeas estavam lindinhas hoje, vestidas de palhacinhas para a primeira festa de Carnaval de suas vidas. Foi na escoli-nha. "Baxaxinha", dizia a Morena. "Passassinha", dizia a Loira. O mais bonitinho de tudo foi vê-las de mascarazinhas de cartolina ("Mash-cala", diziam).

Passei para ele a previsão meteorológica na península e no Drake para os próximos três dias.

Hoje era a Morena que estava com gripe (38,4° C). A Loira já melhorou.

13/2

Comecei o comunicado perguntando como foi o "Karaokê de Carnaval" organizado ontem na base brasileira na Antártica (fazendo uma brincadeira,

porque sei que não gosta dessas coisas).

Ele respondeu que o encontro do grupo que vive lá foi muito bonito, mas que nem deu para se divertir. Contou que o pessoal da base foi incansável com ele, inclusive o comandante Aquino, que não mediu esforços para dar o apoio necessário nesses três dias em que esteve ali (ele não se cansa de elogiar a disposição e coragem da equipe do Proantar e, pelo que percebeu, essa correria é comum para eles que vivem lá). Infelizmente sua estada foi muito cansativa. O mau tempo durou inclusive a noite inteira, resultando em catorze tentativas de ancoragem, lama da corrente até o pescoço, roupa encharcada e muito frio. O motor ficou ligado a noite toda, o sonar apitava com os blocos de gelo e ele não teve folga para fechar os olhos nem por um minuto.

O Amyr hoje deixou a base brasileira na Antártica. *Próxima escala:* Geórgia do Sul.

Posição atual: 62° S, 58° W. Está ao largo da ilha Elefante, por onde deve passar esta noite. Deverá seguir mais para o norte para aproveitar o vento favorável que estará soprando nos próximos três dias junto à latitude 57° S.

14/2 a 20/2 RUMO À GEÓRGIA

14/2

Posição: latitude: 59° 40' S — longitude: 54° 37' W. *Vento:* 25-30 nós, sentido W/NE.

São 84 dias desde que o Amyr iniciou sua viagem ao redor da Antártica.

Hoje ele está no Drake, seguindo para o norte para alcançar o vento favorável que estará próximo às latitudes 58 e 57° S a partir de amanhã.

Lembrou com clareza a situação mais difícil que encontrou na base:

"Com aquele vento que alcançava às vezes sessenta nós nas rajadas e que deixou o mar branco, vi o *Paratii* velejando sozinho em alto-mar. Estava indo embora, mesmo fundeado com duas âncoras. O perfil 'asa' do mastro fez com que ele velejasse, mesmo estando sem velas."

Comentou ainda estar admirado. A âncora que utilizou, inglesa, considerada a

melhor marca do mundo e que oferece garantia vitalícia, entortou e abriu o "biquinho", que acabou machucando o convés.

15/2

Manhã (IlhOO BSB) *Posição:* latitude: 58° 22' S — longitude: 52° 28' W. Temperatura subindo: 2° C. Água: 4,4° C. Dentro do *Paratii:8°C.*

Comentou que o Ricardo, da base brasileira, foi muitíssimo atencioso com ele, oferecendo lubrificantes náuticos, e quando partia deu para ele ovos caipiras frescos (!). O Amyr está controlando a ansiedade para chegar à Geórgia do Sul e concluir sua viagem, e diz que a vida no mar é bem mais fácil do que em terra firme.

Perguntei a ele se estava aproveitando para usar o equipamento de vídeo. Ele disse que não.

Que, por incrível que pareça, forma condensação na fita.

Noite (20hOO BSB) *Posição atual:* latitude: 57° 37' S — longitude: 51° 7' W. Mar calmo —

está na mesma curva barométrica desta manhã. O vento apertou para trinta nós. *Rumo:* 40° N —

ponta da Geórgia do Sul.

Como passa pela Linha de Convergência Antártica, a temperatura da água é 5° C. Previsão de chegada à Geórgia do Sul: quatro dias.

Disse que o *Paratii* está cada vez mais em ordem. Curiosidade: está cheirando a ostras dentro do barco, na proa, por causa dos mais de quatrocentos metros de cabos, molhados de lama.

16/2

Posição atual: latitude: 55° 59' S — longitude: 47° 23' W. Acaba de cruzar a latitude do cabo Horn. Está no "mar de Scotia". Está a 330 milhas de Bird Island, furando um vento contrário a sete nós. *Média de navegação:* 150 a 160 milhas por dia. *Vento:* trinta nós. Ondas pequenas de três metros, mar picado. O barco

está cada dia mais em ordem. Terra mais próxima: Orçadas.

Nota oficial: o *PARATTI* acaba de percorrer os 360 graus ao redor da terra! (falta fechar a rota)

As gêmeas, a vovó e eu fomos ao "bailinho matinê" de Carnaval. A Morena vestida de baiana e a Loirinha de palhacinha. Elas não entenderam muita coisa, apenas gostaram do confete. A Morena adorava encher as mãozinhas e jogar na Loira. A Loira, por sua vez, encontrou no meio da serpentina uma bussolazinha de plástico azul, sem ponteiro. (Que alegria! Que felicidade enxergar a alegria nos olhos delas!) Estava toda orgulhosa com a sua "ússaia zu".

17/2 Dia do meu aniversário.

Não sei como se lembrou, mas o Amyr telefonou para me dar um beijo de aniversário. Que

gostoso ouvir a sua voz fazendo uma grande declaração de amor numa data como a de hoje, mesmo estando tão longe de casa.

Ventos no mar de Scotia: 10-15 nós. *Ondas:* pequenas, três metros. *Temperatura:* 6° C.

Rumo: Geórgia do Sul, pelo lado norte da ilha.

Faltam somente 135 milhas para terminar os 360 graus ao redor da Antártica!!!

A morena corria pela cozinha chamando a Loira: "Vem laia! Bic-Bic Mamãe!". Esticava a mãozinha para pegá-la pela mão e conduzi-la ao quintal, onde improvisamos uma mesinha com um bolo de aniversário. As gêmeas cantaram "Bic-Bic" para a mamãe. Este é o maior presente que uma mãe pode ganhar na vida!

18/2

Ouvi a voz do Amyr ao telefone. Dizia ter levado um grande susto hoje: estava dentro do *Paratíi*, contornando a ilha Geórgia do Sul pela sua face norte, a caminho do mesmo ancora-douro da partida, quando o barco deitou de lado. O mastro se enterrou na água. As portas travaram. Com isso, além de ter que correr para reorganizar a manobra, não conseguia abrir as portas para sair da cabine.

"De repente o *Paratii* se viu deitando em meio a grandes'ondas, que vinham a cem metros umas das outras. Mais pareciam paredões de água. Eu ali, preso dentro do barco e tentando sair."

Inesperados esses cinqüenta nós de vento, súbitos e não previstos em nenhuma carta meteorológica.

Eu voltei ao computador, verifiquei novamente e confirmei. Não havia indícios de ventos de cinqüenta nós previstos para hoje naquela posição; nem para amanhã. Viu ao longe uma mancha escura. Era a ilha. Ficou aliviado até que percebeu que não se tratava da ilha, mas de um navio, que encontrava ainda mais dificuldade que o *Paratii* para dominar o vento e perfurar as muralhas de água. Parecia uma prova de perícia; de habilidade. Parecia o destino querendo testar se o Amyr está mesmo apto a concluir este desafio.

Está seguindo viagem com cautela. Sua previsão é de atracar o *Paratii* amanhã, concluindo os 360 graus ao redor da Antártica.

19/2

O telefone tocou. Eram 6h23. O Amyr deu a boa notícia. Estava entrando na baía:

"Está tudo bem. Agora, mas você não sabe o sufoco que foi agora há pouco... no único momento em que eu precisei do motor, você acredita que ele morreu? Fui lá para cima. Estava tudo molhado. Quando o barco deitou, entrou água pelo respiro do tanque diário e o motor travou. Ainda bem que foi só isso. Sangrei o motor e dei partida normalmente. Essas viagens são assim mesmo; até o finzinho a gente tem que estar atento." Em seguida perguntei quais eram as primeiras imagens que ele via.

"São 6h36. Estou entrando na baía Cumberland. No fundo tem duas geleiras. Na frente tem outra baía que se chama Nor-denskjold Glacier. O glaciar é enorme, enorme, enorme... Um buraco à direita é a baía de Grytviken. As primeiras montanhas são pretas e num segundo plano elas são brancas, com picos nevados como se fossem os Alpes. A água aqui está a 4,4° C. Está

amanhecendo... é um dia muito bonito aqui. "Upa... tem um gelo bem na proa do *Paratii*. Ele é tão transparente que eu nem tinha visto... pronto, desviei. "Vou desligar... Marina, você não sabe como é importante este momento, quando você

vai passando pelo mesmo trechinho pelo qual você já passou na saída.

"Foram 77 dias de navegação — 88 dias se considerarmos as paradas na baía Dorian (seis dias) e na base brasileira (três dias). Para essas paradas fiz três dias de desvio. Foi mais rápido que eu esperava!"

8hOO — "[...] Estava olhando para ver se via o Harold... ele não estava por aqui porque está doente, está.lá dentro do barco dele. Quem me ajudou a atracar foi a Hedel, ela mesma que me soltou as amarras quando parti. Isso significa muito para mim. Este aqui é uma delícia de ancoradouro. *Estou atracado no mesmo cais em que eu estava.* Não estou acreditando! Parece que eu estava aqui ontem. Parece que eu não fiz viagem nenhuma!"

Perguntei se ele faria essa viagem de novo. "Eu não faria essa viagem de novo sozinho nunca mais, talvez com um grupo de amigos. Eu queria que você fosse a primeira pessoa a saber que eu cheguei. Vá ao quarto das gêmeas e dê um beijinho em cada uma delas por mim. Um grande beijo. Eu amo você. Obrigado por tudo."

Eu disse: "Parabéns, Amyr; estamos orgulhosas por você. Agora só falta*você voltar para casa!". Eu estava tão feliz que peguei uma de cada vez e brinquei de "aviãozinho" com elas (brincadeira que todos os pais adoram e que as mães detestam...).

Estou adorando descrever a chegada do Amyr, mas tenho que sair. Vou levar as gêmeas para a escola.

20/2

"Que saudade! Marina, olhando o *Paratii* atracado nesta baía, tenho uma estranha impressão de que não fiz viagem nenhuma... parece que eu nunca saí daqui. Logo que cheguei com os olhos procurei pelo Harold. Quem pegou meu cabo para atracar o barco foi a Hedel, esposa dele. Os dois soltaram as amarras quando parti. Esse casal é a única testemunha da minha viagem. Foi muito importante a Hedel ter ajudado a atracar o barco. Isso tem um grande significado para aqueles que navegam. E ela é uma senhora alemã, muito simpática e engraçada." "Logo que cheguei abri a garrafa de champanhe (aquela que você me deu) e servi em dois copinhos; um para você e um para mim."

"Vou aproveitar esse dia de sol para tomar banho no *Paratii*. Imagine que hoje

dá até para ficar só de camiseta! Quero tirar tudo o que é salgado para secar... Sabia que todos os meus macacões estão sujos de óleo diesel? Vou levar todas as roupas para lavar no riacho." "O mais importante agora é deixar o barco em ordem."

"Uma boa notícia: O aquecedor do *Paratii* voltou a funcionar. Está aquecendo lindamente com diesel Petrobras oferecido na base brasileira."

"Ontem eu almocei *penne* com salmão e o pão que me deram lá na base brasileira. Torrado, com azeite, parecia até pão fresco!" "Já está definido o cardápio de amanhã: Espaguete com molho de queijo... Muito bons esses cardápios daTakako" Perguntou o que eu tinha feito hoje. Disse que levei as gêmeas para passear no shopping. Elas gostaram. Perguntei para a Loirinha se ela tinha gostado. Ela respondeu que sim... "Pópi... pópi", e a morena disse: "Shóppü". A outra pergunta do Amyr foi se no shopping elas andavam de carrinho ou a pé. Disse que de carrinho é mais fácil, porque elas ficam "sob controle". Ao contrário, se ficarem soltas, cada uma corre para um lado.

Uma quer pegar a bola e a outra entrar nas lojas por uma porta e sair pela porta ao lado... Fico doida.

Curiosidade: "Elas ainda usam fraldas?". Respondi que sim, apesar de hoje as duas terem conseguido usar o peniquinho pela primeira vez.

Como praticamente todas as noites, fizemos nosso comunicado radioamador. O Laslo fez

um "phone patch". Essa noite estava com problemas na propagação, mas no meio de tanto ruído talvez hoje eu tenha ouvido dele uma das coisas mais bonitas de toda a viagem:

"A noite está escura e o mar está absolutamente liso; um espelho. O mar está refletindo as estrelas. Está tão bonito! Pena que você não esteja aqui... Marina, dedico a você essa noite escura e estrelada." "Dê um beijinho meu em cada gêmea."

21/2 a 2/3

NA GEÓRGIA DO SUL

21/2

Comecei a falar com ele, cumprimentando pela perícia de concluir mais este projeto. Que estamos felizes e que esperamos por seu retorno aqui em casa.

Disse que decidiu voltar para o Brasil somente com a água de emergência, tentando aliviar o máximo de peso do barco, uma vez que a viagem de volta para casa é difícil. Deverá encontrar ventos desfavoráveis.

"[...] Pretendo traçar uma reta para o norte. Acredito que serão uns vinte dias de navegação.

Poderia até desenhar um arco na direção da África, mas prefiro ir para o Brasil. Aliás, espero não precisar ir até a África. Pretendo passar pelo centro do anticiclone."

"De manhã o tempo estava meio chuvoso, mas de tarde saiu o sol. Lavei todas as roupas e quase congelei meus dedos. Tudo ficou em ordem no barco. Só falta fazer a barba." "Ao invés de sair de barco, prefiro sair a pé e andar pelas montanhas daqui. Levo alguns equipamentos comigo."

"Percebi uma coisa muito curiosa: quando o vento está mais forte, a gente ouve o barulho das telhas de zinco das casas abandonadas... nunca vou esquecer esse barulho." 'Tudo está tranqüilo. Hoje chegou um barco muito famoso de um casal que se casou aqui. Imagine que eles importaram um bispo da Inglaterra e, enquanto eu viajava ao redor da Antártica, eles se casaram numa igreja muito bonita que tem aqui, que o Harold restaurou." "A gente se vê amanhã. Beijinhos para as meninas!"

24/2

O Amyr disse: "Não posso ficar parado, nem mesmo estando aqui no Paraíso!".

Está ajudando o Harold a abrir valas para fazer o esgoto do Museu da Geórgia do Sul; assim, está trabalhando bastante, quebrando pedras por lá.

Disse inclusive que acha que perdeu peso. É que às vezes nem dá tempo de se alimentar

direito. A Hedel está achando que até ficou com as pernas mais finas do que

quando começou a viagem.

Disse terem chegado dois veleiros lá e, com o tamanho da depressão que se encontra do

Horn, o Amyr pediu para eu mandar a previsão meteorológica para poder repassar para eles.

(Verifiquei ventos de cinqüenta nós chegando por lá de novo...) Passei as previsões pelo *pager*. Ele disse que já conheceu as montanhas do norte da ilha. Agora pretende subir nas montanhas do sul.

Sucesso absoluto: as gêmeas levaram brigadeiros da festinha de aniversário do vovô nas

lancheirinhas. Na hora do lanche na escolinha as amiguinhas também adoraram!

Continua aquela insistência de pedirem band-aid da "Mô-coia". "Mamãe, da 'Mocolinha'!"

Não achei aqueles com ilustrações da Mônica ontem... comprei do Mickey. Não era a

mesma coisa. Felizmente no final gritaram: "Pateta! Olha o Pateta aqui!".

25/2

Hoje entramos em contato via radioamador. Chovia tanto, tanto, que a propagação estava

péssima. Mas valeu a pena ouvi-lo dizer que está tudo bem. Ele me "copiava" perfeitamente. Por isso falei um pouco das novidades das gêmeas e mandei um beijo para ele.

Que bacana — o Júlio (do "Abutre") estar indo até lá de navio para se encontrar com ele. Ele é mesmo um grande companheiro. Em janeiro, a bordo do veleiro do Oleg, inclusive com o Stickel fazendo parte do grupo, levou os presentes-surpresa para a Antártica para entregar para o Amyr.

Acabou de chegar de lá faz uma semana e de uma hora para outra, em questão de

minutos, fez as malas e embarcou novamente, num navio fretado pela Quark, com o Breno e o Eduardo da

Conspiração.

Eles vão trazer novas imagens do Amyr e "aproveitei a carona" para mandar fotos atuais das gêmeas para ele, que ainda não viu as'duas de uniforme e nem chegou a vê-las fantasiadas no Carnaval.

Junto com essas fotografias mandei uma fita cassete com as frases que elas já sabem falar e um cartãozinho carinhoso acompanhando o pacotinho.

2/3

Estranhamente a temperatura está alta pela Geórgia do Sul (16°C). O Amyr passa o dia

descalço, usando camiseta. Conforme o previsto, de tarde entrou um venté Muito forte (cerca de sessenta nós) e rapidamente abrandou. Talvez amanhã a situação se repita.

Hoje o Amyr disse ter presenciado um momento muito interessante quando o avião da Força Aérea Britânica sobrevoou a ilha e liberou quinze grandes pacotes com cerca de oitenta quilos cada um. Eles desciam de pára-quedas coincidentemente no lugar onde o *Paratii* está ancorado. Tratava-se dos víveres do grupo militar formado por quinze pessoas que vivem do outro lado da ilha, com o objetivo de preservar a soberania britânica na Geórgia do Sul. "Vi todos aqueles pacotes caindo, sustentados por pára-quedas; inclusive um dos pára-quedas não abriu. Em seguida os militares vieram recolher os pacotes. Imagine que as embalagens são tão bem-feitas que até ovos frescos

'caíram do céu'. Os preciosos ovos frescos inclusive fizeram parte do meu cardápio do dia." "O casal que estava por aqui em 'lua-de-mel' foi embora ontem."

7/3 a 14/3 RETORNO AO BRASIL

7/3

Essa semana foi muito movimentada por lá. Começando com a chegada do Júlio

(do

"Abutre"), do Eduardo e do Breno da Conspiração. Parecia encomenda: o tempo estava fechado e quando saíram de barco para fazer fotos e imagens o tempo melhorou, resultando em imagens muito bonitas. Dois dias de correria para aproveitar o máximo da visita por lá. Eles tentaram registrar um pouco de tudo que se via. No sábado e no domingo, conforme a programação, o Amyr fez um comunicado via radioamador para certificado rádio-escuta. Não temos como saber hoje quantas pessoas ouviram o comunicado que foi feito em português e em inglês; somente quando os rádio-escuta enviarem seus cartões para a Labre. O Amyr soltou as amarras de Grytviken ontem, às nove horas da manhã rumo ao Rio de Janeiro.

Previsão de chegada: 24 dias. *Posição atual:* latitude: 51° 45' S — longitude: 31° 39' W.

Ventos fortes, 55 nós W. *Ondas:* dezesseis pés W. *Temperatura:* 0°C.

"Devido ao vento forte e ao mar muito picado, a âncora bateu muitas vezes e se soltou da proa do barco. Deu muito trabalho para recolocá-la de volta em seu lugar. Agora estou com muita dor no corpo, de tanto fazer força. Estou moído." "Encontrei muito gelo na saída das geleiras.

Procurei me afastar da Geórgia do Sul o mais rápido possível. Aproveitando a meteorologia enviada pela Marinha, uma janela meteorológica se abriu. As ondas não estão muito altas, mas o mar ainda está branco de espuma das ondas cruzadas."

8/3 Finalmente o vento deu uma trégua! O *Paratii* deixou Grytviken no domingo às nove da manhã, seguindo rumo norte. Daí para a frente, muito gelo complicou a vida do Amyr. Se fosse só isso estava fácil. O vento, cada vez mais forte, não deu sossego. Sua força chegava a mais de sessenta nós. As ondas quebradas e o mar mexido resultaram em quarenta horas sem dormir, sem comer e sem poder sair do deck do veleiro. O Amyr descreveu a cena dizendo que os

antiderrapantes estavam se descolando e que alguns já tinham voado.

Com a vela de tempestade desde que deixou a Geórgia do Sul, o Amyr por algumas vezes

chegou a pensar em reduzir o pano, até perceber que a vela já era a menor possível. Chegando a uma velocidade de doze nós com a vela para tempestade (tamanho inferior à da vela normal), a âncora chegou a se soltar do púlpito de proa, dando muito trabalho para ele. Disse fazer muita força, durante mais de uma hora, deitado com metade do corpo para fora do barco, recebendo ondas geladas e muito vento. Não poderia ser diferente; tinha que recolocá-la no lugar e evitar tanto arrasto e o perigo que ela provocava, cinqüenta quilos de âncora batendo no costado do barco e sendo carregados em mar aberto poderiam ter rasgado o barco.

Ainda bem que o *Paratii* não é de fibra de vidro! Com muita força de vontade conseguiu prendê-la em seu suporte novamente. A força era tanta que ele gritava enquanto puxava a corrente.

Telefonou para casa. Queria que eu contasse alguma história bonitinha das gêmeas. Precisava se distrair um pouco. Eu disse, após inclusive consultar a Meteorologia Oficial da Marinha, que segundo as previsões até amanhã o vento seria mais brando, e ele respondeu: "Coitadinho do *Paratii*... está sofrendo tanto... será que ele vai agüentar esse vento até amanhã?".

9/3

Às sete da manhã o telefone tocou.

Finalmente a força do vento diminuiu. Estava em vinte nós. Finalmente ele poderia entrar no barco para comer. Colocou o piloto automático e tomou um relaxante muscular. Sentia dores por todo o corpo.

Falou ao telefone com a Morena. Ela disse: "Papai! Mi Kinke... balelia, avóca... pimpim!

baco papai... bejo. 'Smack'!". A Loira saiu correndo. Só disse: "Táo papai!". Nós aqui em casa ficamos muito aliviados ao saber que o ven-daval já passou e mais ainda por saber que o centro de baixa pressão se afastou bastante do rumo do *Paratii.* Moral da história: o Amyr deverá chegar mais cedo em casa! 21hOO: tudo está tranqüilo agora. *Posição atual:* latitude: 47° 38' S — longitude: 34° 57' W.

Está 414 milhas ao norte da Geórgia do Sul. Vento contrário, fraco (dez a quinze nós).

Curiosidade: 230 milhas ao norte da Geórgia do Sul percebeu que uma foca seguia o *Paratii.*

Comemoração a bordo: o Amyr comemora a alegria de subir em latitude... está nos 47°S. Depois de quase cinco meses a água do mar está a + 10°C!!!!!

11/3

Pela manhã o Amyr telefonou na maior alegria. O mar estava calmo e o vento também.

"Um grande grupo de golfinhos, dezenas... talvez centenas, está nadando em volta do *Paratii.* O tempo está parcialmente encoberto e tem um único facho de sol que está iluminando os golfinhos. Eles estão se divertindo. São de duas espécies: uns azuis-prateados e outros com uma mancha preta nas costas. Tente imaginar o cenário..."

No final da tarde o telefone tocou novamente. Ele estava no maior mau humor, muito

nervoso depois do susto de o vento, que estava a dezoito nós, passar subitamente para mais de cinqüenta nós. Passados quarenta minutos ele percebeu que não se tratava de uma rajada qualquer, mas de um vento que se estabeleceu forte.

"Que susto! Eu estava no convés quando o vento me pegou. Surfei de barriga, atravessando o convés procurando me segurar. Marina, quase desapareci!"

Perguntou onde estava o centro da baixa pressão. Verifiquei rapidamente. Infelizmente o programa de meteorologia que uso, simplificado, não indica exatamente os graus em latitude e longitude. Tive que confirmar com a Meteorologia da Marinha para dar a ele maior precisão.

Posição do Amyr: latitude 45° S — longitude 34° W. *Centro da baixa:* latitude: 49° S —

longitude 34° W, se deslocando para sw. Já tinha passado.

Boa notícia: a partir de amanhã o vento estará mais fraco. Má notícia: ter que dizer ao Amyr que o vento só vai ficar mais fraco a partir de "amanhã".

Eu estava em casa de tarde porque a Morena está com febre. Assim a Loira também não foi para a escolinha.

12/3

Após o blecaute no Centro-Sul do Brasil a energia elétrica voltou. Suspirei ao ouvir o

telefone tocar e notar que era ele. Desde que entrou no Atlântico, foi a terceira vez que ele pegou vento superior a 55 nós. No Atlântico as ondas são mais baixas que no Índico e Pacífico... Mas o vento tem surpreendido.

"Nunca me molhei tanto quanto aqui no Atlântico. Ontem molhei até os ossos. Troquei de roupa duas vezes e à noite, quando estava no banheiro com o terceiro jogo de roupas secas, ouvi um barulho estranho. Pensei ser a âncora que havia se soltado novamente. Resolvi dar uma espiada abrindo um 'mi-cronadinha' da gaiúta de proa. Olhando com um olho só tive a impressão de que aquele barulho era Netuno que batia, com um balde nas mãos... Acho que entrou uma onda inteira pela gaiúta, banheiro adentro."

13/3

Hoje, num belíssimo dia de sol, uma situação muito curiosa. Um grupo de gaivotinhas

pequenas, umas trinta, de cabeça preta e colarzinho branco, começou a rodear o *Paratii* e a brincar da seguinte maneira: voavam ao redor do barco, pousavam no mar bem à frente do barco e

esperavam que ele as ultrapassasse, quase raspando...

Era interessante, porque o Amyr ficava preocupado de bater nelas e às vezes tentava

espantá-las, mas elas insistiam. "Parece que o barco vai passar por cima delas! Conforme o barco as ultrapassa, elas voam mais adiante e esperam, já pousadas no mar outra vez, que o *Paratii* as ultrapasse novamente. Se organizaram em três fileiras." (Elas permaneceram assim até o dia seguinte!)

"Olha só... o último albatroz... Não, os três últimos! Um é bem grande, mais

velho, e dois menores. O maior deve ter por volta de três metros de envergadura e os menores uns dois metros e meio. São maravilhosos... Essa espécie é a Rainha das Aves! Parecem bombardeiros americanos, com as asas inclinadas para baixo e pescoço encolhido..."

14/3

As gaivotinhas continuam por lá, rondando o barco.

Mais um dia de sol, com a água do mar impressionantemente a *22° Cl* A água está mais quente que o ar e o mar mais quente que a água do banho.

Que beleza não ter que ligar mais o aquecedor!!! "Vou colocar ordem no barco e botar as roupas para secar." Boa notícia! Segundo a previsão que passei para ele de ventos favoráveis, seu retorno deverá adiantar bastante sua chegada.

20/3 a 29/3 PARATY, BRASIL

20/3

As gêmeas e eu fomos para Paraty. Acompanhando os contatos com o Amyr e as últimas

posições do Orbicomm, ele deverá chegar entre a noite de sábado e a manhã do domingo.

21/3

8h45 — Manhã de sol espetacular em Jurumirim (Paraty).

Na areia da praia estávamos vendo barcos que chegavam à espera do Amyr; entre eles, ao

longe, deu para ver um veleiro vermelho chegando...era o *Paratii!*

Estávamos as três brincando na beira do mar e conforme o barco se aproximava chamei a

atenção das duas, da Loira e da Morena, e mostrei que o "Babai" chegava.

Elas olharam caladas, mudas, e assim permaneceram: com os olhares fixos no

veleiro

vermelho.

Aos poucos, não contendo mais tamanha emoção, peguei as duas em meus braços.

O Amyr chegava. Foram quase seis meses longe dos nossos olhos, longe de casa.

Não me senti "solitária" nem por um único minuto, porque acho que estivemos muito próximos durante todo esse tempo; mas ao ver o veleiro chegando e o Amyr de pé no convés...

senti, numa fração de segundo, a grandiosidade da viagem que ele empreendeu e que naquele instante terminava. Ser o primeiro homem a circunavegar o continente gelado... e ainda por cima

"sozinho"! Uma viagem que não é para qualquer um.

De mim ele teve o apoio em terra, no trabalho e em casa. Acho que sou sua maior

incentivadora.

Em seguida, no café da manhã em família, a Loirinha nem se mexia de tanta emoção... nem piscava por estar sentada ao lado do pai.

22/3

Dia divertido.

Ao se levantar, após a primeira noite em casa, o Amyr saiu do quarto dando um "encontrão"

na porta... Dei risadas. Perguntei o que tinha acontecido e ele respondeu que quando desembarcou não sentiu "o chão se mexer". Mas parecia estranha a sensação de passar por uma porta que não estivesse "de lado".

24/3

Dormíamos no sitiozinho de Jurumirim quando invadiram o *Paratii*. O Amyr

estranhou, ao chegar perto do barco, não ver os dois botijões de gás que, junto com ele, deram a volta ao mundo.

Constatou que durante a noite roubaram do barco parte do equipamento, inclusive os

registros de áudio, fotos e vídeo, feitos durante a viagem.

25/3

Aniversário das gêmeas, comemorado literalmente à beira do mar, com bandeirinhas, bolo e tudo... (Até mesmo com a presença do "Papai"!)

266

29/3

Boa notícia: telefonaram hoje da Prefeitura de Paraty informando que encontraram parte do equipamento roubado, mas, quanto aos registros de áudio e imagem, acho que nunca serão

encontrados.

AGRADECIMENTOS

Às empresas e instituições que tornaram possível a viagem do *Paratii:*

Patrocínio

Banco Bradesco S/A

Apoio

Iridium Brasil S/A

Nutrimental S/A Indústria e Comércio de Alimentos

SAP Brasil Ltda.

Akzo Nobel Ltda. (Courtaulds International), Alcan Alumínio do Brasil Ltda., Bradesco

Seguros S/A, Cordoaria São Leopoldo Ltda., Diretoria de Hidrografia e Navegação — DHN — Rio de Janeiro, Equipe Thierry Stump, Ernest Young Consulting, Estação Antártica Comandante Ferraz, Flexboat Construções Náuticas, Hamburg-Sud Brasil Ltda., Hospital Universitário/USP, Indústrias Villares S/A, Inepar S/A Indústria e Construções, Mangels Tratamento de Superfície Ind. e Com.

Ltda., Maxion lochpe S/A, Metalúrgica Suprens Ltda., Nautec Indústria Metalúrgica Ltda., Nutec Informática S/A—Terra.com, Orbcomm Brasil S/A, Petrobras Distribuidora S/A, Píer 26, Proantar

— Ministério da Marinha, Robert Bosch Ltda., Saft-Nife Sistemas Elétricos Ltda., Softtek-Stk Consultoria Ltda., Transas Marine Ltd., Transpesa Delia Volpe Ltda., Unipac, White Martins Gases Industriais S/A. e toda a comunidade radioamadora.

O Projeto 360° contou com o apoio do Ministério da Cultura, por intermédio da Lei

Rouanet.

LEITURAS SUGERIDAS

ALKXANDER, Caroline. *Endurance — A lendária expedição de Shackleton à*

Antártida. São Paulo, Companhia das Letras, 1999. *Antarctica, Great Storiesfrom the Frozen Continent.* Reader's Digest, 1985. *Antarctic Pilot, The. N. R 9.* Hydrographer of The Navy, Reino Unido,

1974.

AMUNDSEN, Roald. *The South Pole.* Londres, C. Hurst & Company, 1978. BARTON, Humphrey. *Lês aventuriers de l'Atlantique.* Paris, Artbaud, 1962. BONINGTON, Chris. *Guest for Adventure.* Londres, Book Club Associates,

1982.

BULLIMORE, Tony. *Saved.* Londres, Little, Brown and Company, 1997. CARR.Tim & *Pau\me. Antarctic Oásis: Underthe Spell of South Geórgia.* Nova

York, Norton, 1998. CHERRY-GARRARD, Apsley. *A pior viagem ao mundo.* São Paulo, Companhia

das Letras, 1999. CLARK, Gerry. *The Totorore Voyage: An Antarctic Adventure.* Londres, Cen-tury Hutchinson, 1988.

FISHER, James and Margery. *Shackleton.* Londres, Barrie, 1957. HARRISON, Peter. *Seabirds: An Identification Guide.* Boston, Houghton Mif-lin, 1983. HKADIAND, Robert. *The Island of South Geórgia.* Nova York, Cambrigde University Press, 1984. HUNTEORD, Roland. *Shackleton.* Londres, Hodder and Stoughton, 1985.

_____. *The Last Place on Earth.* Nova York, Atheneum, 1985.

i ANSING, Alfred. *A incrível viagem do Endurance.* Rio de Janeiro, José Olym-

pio, 1989. PALO JR., Haroldo. *Antártida — Expedições brasileiras.* Rio de Janeiro, Cor/

Ação Editora, 1989.

PONCET, Sally. *Lê grand hiver,* Paris, Arthaud. WILSON, Edward. *Diary ofthe Terra Nova Expedition to the Antarctic 1910-1912.* Londres, Blandford Press, 1972. WORSI.EY, F. *Shackleton's Roatjourney.* W. W.

Norton, 1977.

Para complementação deste livro, ver www.360graus.com.br/antartica360.

Document Outline

- MAR SEM FIIM
  - 1 POEIRA VARRIDA
  - 2 A ILHA MORTA
  - 3 UMA ILHA DE VERDADE
  - 4 BARCOS CEGOS
  - 5 BOUVETØYA, A ILHA NEBULOSA
  - 6 O PRIMEIRO SOL
  - 7 LONGITUDES VOADORAS: DE KERGUELEN ATÉ O NATAL
  - 8 DE COSTAS PARA O ANO-NOVO
  - 9 UM BARCO QUE PEGA NO TRANCO...
  - 10 PADRE ETERNO
  - 11 MAR DE AMUNDSEN
  - 12 A BAÍA DE IEMANJÁ
  - 13 UM CARNAVAL FORA DO MAPA
  - 14 VOLTA AO MAR LIVRE
  - 15 POR VINTE E CINCO MINUTOS
  - 16 O MAR SEM FIM
  - TEXTOS DA VIAGEM
  - AGRADECIMENTOS
  - LEITURAS SUGERIDAS

Table of Contents

MAR SEM FIIM
1 POEIRA VARRIDA
2 A ILHA MORTA
3 UMA ILHA DE VERDADE
4 BARCOS CEGOS
5 BOUVETØYA, A ILHA NEBULOSA
6 O PRIMEIRO SOL
7 LONGITUDES VOADORAS: DE KERGUELEN ATÉ O NATAL
8 DE COSTAS PARA O ANO-NOVO
9 UM BARCO QUE PEGA NO TRANCO...
10 PADRE ETERNO
11 MAR DE AMUNDSEN
12 A BAÍA DE IEMANJÁ
13 UM CARNAVAL FORA DO MAPA
14 VOLTA AO MAR LIVRE
15 POR VINTE E CINCO MINUTOS
16 O MAR SEM FIM
TEXTOS DA VIAGEM
AGRADECIMENTOS
LEITURAS SUGERIDAS