



A INCRÍVEL VIAGEM DO TIO MAX À ANTÁRTICA

João Paulo Barbosa
Sérgio Ricardo Segovia Barbosa
Gilberto Lacerda Santos
Romont Willy



João Paulo Barbosa

Pesquisa histórica, concepção e redação

Sérgio Ricardo Segóvia Barbosa

Conteúdo e motivação

Gilberto Lacerda Santos

Organização geral e projetos pedagógicos

Romont Willy

Ilustrações e projeto gráfico

A INCRÍVEL VIAGEM DO TIO MAX À ANTÁRTICA





Apresentação do Reitor da UnB



Apresentação do Comandante da marinha

Apresentação do Decano de Pesquisa e
Pós-Graduação da UnB



À vó Yvonne, in memoriam, que apresentou-me a Antártica quando eu ainda era um garoto e fez despertar em mim a paixão pelo continente polar.
Ao meu filho Ian e a todos que, com coragem e amor, seguem seus próprios caminhos.

João Paulo Barbosa

Frase dedicatória

Sérgio Ricardo Segóvia Barbosa

A todos os que sonham... e que realizam!

Gilberto Lacerda Santos

A todos os homens e suas aventuras.

Romont Willy

Sumário

Prefácio	13
Rio de Janeiro, Brasil. Crescendo, com um sonho!	15
Fevereiro de 2008, Ministério da Marinha. À procura do Tio Max!	25
Quatro meses se passaram, desde que o primeiro grupo havia saído do Brasil...	33
Bremerhaven, Alemanha. Finalmente, a partida!	39
Golfo de Biscaia, Atlântico Norte, entre a França e a Espanha. O primeiro desafio, a tempestade!	43
Tio Max chega ao Brasil!	51
Estreito de Drake, encontro dos Oceanos Atlântico e Pacífico. A convergência Antártica!	69
19 de dezembro de 2009, Ilha Elefante. O encontro com Shackleton!	73
21 de dezembro! Ilha Rei Jorge. O mundo luminoso dos Pygoscelis!	85
Ilha Deception. Tio Max escapa da boca do vulcão!	97
Escalando o Monte Rio Branco. Eu não vou congelar!	103
Tocando o Círculo Polar Antártico. Até logo, paraíso de gelo!	113
Obrigado, Tio Max! Foi um privilégio navegar na sua história...	119
Sugestões de projetos pedagógicos para exploração do conteúdo do livro.	122



Prefácio

“A incrível Viagem do Tio Max à Antártica” é o produto de um sonho coletivo, que teve sua gênese em conversas entusiasmadas com o Comandante da Reserva da Marinha do Brasil José Augusto de Alencar Moreira, sobre esse grande empreendimento que é a Estação Antártica Comandante Ferraz e sobre o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR). O Comandante Alencar, que chefiou a Estação no verão de 1986 e no inverno de 1987, conhecedor das atividades de divulgação científica desenvolvidas por minha equipe, no Laboratório Ábaco da Faculdade de Educação da Universidade de Brasília, foi, de fato, o inspirador de todo um projeto de pesquisa que culminou com nossa participação na XXIX OPERANTAR. Oportunidade que nos permitiu conhecer a Antártica e a Estação Comandante Ferraz, mapear atividades científicas ali desenvolvidas e conhecer pesquisadores e militares comprometidos com atividades de importância capital para o desenvolvimento científico e tecnológico brasileiros e para assegurar a atuação do Brasil no contexto do Tratado Antártico.

O livro que ora disponibilizamos para a sociedade brasileira é, sobretudo, um material paradidático de divulgação científica que teve como elementos centrais os diários de bordo, as narrativas e as memórias do Comandante Sérgio Ricardo Segóvia Barbosa, que comandou o Navio Polar Almirante Maximiano, o H-41, carinhosamente chamado de Tio Max pela sua tripulação, desde sua aquisição pela Marinha do Brasil até o ano de 2011. A história aqui contada, com toques de aventura, saga e superação, integra elementos ficcionais e elementos históricos, magistralmente articulados pelo fotógrafo e historiador da Antártica João Paulo Barbosa. O texto conta a história do Navio, de forma mágica e fantástica, e nos conduz em uma excepcional viagem à Antártica, que resume os principais acontecimentos de todas as viagens realizadas pelo Tio Max até o continente gelado, sob a chefia do Comandante Segóvia. No final do texto, um conjunto de projetos pedagógicos permite e orienta a exploração do conteúdo do livro em sala de aula, por professores e alunos de diversos segmentos da Educação Básica.

Concebido e desenvolvido no bojo das comemorações dos 30 anos do PROANTAR, no ano de 2012 e dos 30 anos da construção da Estação Antártica Comandante Ferraz, em 2014, o projeto de divulgação científica que tem nesse livro sua culminância contou com a colaboração do Professor de Geografia da Secretaria de Educação do Distrito Federal Ronaldo Lunes e angariou contribuições diversas ao longo de seu percurso. Agradeço, especialmente, além dos já citados, ao ilustrador Romont Willy, ao Comandante Marcelo Costa Reis, que viabilizou e coordenou nossa participação na XXIX OPERANTAR, e aos amigos, que compartilharam comigo a emoção única e indescritível de uma viagem antártica, todos personagens do livro: Silvana Bittencourt e Weimer Carvalho, do Jornal O POPULAR; Daniel Marcio e Juliana Franqueira, da Rede Minas de TV e Eduardo Hollanda, da revista BRASILEIROS.

E viva o Brasil na Antártica!

Prof. Gilberto Lacerda Santos
Coordenador do projeto
Faculdade de Educação
Universidade de Brasília



Rio de Janeiro, Brasil. Crescendo, com um sonho!

“Sobre a praia se detém o homem: de lá ele lança seu sonho e suas aventuras”. Eric Dardel

O carnaval tinha acabado há alguns dias e fazia um calor de amolecer o asfalto.

Entrei correndo pela porta de casa, pingando a água salgada de um mergulho no mar com os amigos. Sentei-me à mesa para almoçar. Olhei rapidamente para todos os presentes e recebi a notícia:

- Sérgio, meu filho, hoje fiz sua inscrição para o concurso do Colégio Naval - falou minha mãe, olhando-me com um leve sorriso no rosto.

“Uau, que surpresa!”, pensei.

Não consegui, naquele momento, dizer uma palavra.

Sentados à mesa, estava praticamente toda a família. À exceção da Júlia, minha irmã caçula, que estava na Escola do Mar, em uma excursão. Na cabeceira da mesa sentava-se o meu pai, Comandante Gilson, militar da Marinha. À esquerda dele, minha avó Isaura, provavelmente sonhando com um neto diplomata. E, à sua direita, minha mãe, dona Sueli.

Almocei em silêncio, o que não era o meu costume e voltei para a praia, dessa vez sozinho. Eu era um típico adolescente carioca, que frequentava a praia com os amigos e estudava em escola pública. Sentado na areia à beira d’água, olhei a linha do horizonte e comecei a divagar: “Colégio Naval... Colégio Naval... Colégio Naval... Colégio Naval...” Quando, repentinamente...

- Faaaaaaala, Sérgio! - gritou uma voz conhecida, atrás de mim.

- O que é isso, André? Que susto cara! - gritei de volta.

- Tá pensando na namorada? - perguntou o André.

- Não, Dé, agora não! - respondi apressado.

- O que foi então? - meu amigo insistiu - Diga, diga!

- Minha mãe - comecei a explicar - fez a minha inscrição para a prova de admissão no Colégio Naval.

- Sério? - perguntou André, arregalando os olhos.

- Sim - respondi, emendando uma pergunta - Consegue avistar um navio vermelho e branco, passando em frente às ilhas Cagarras? - perguntei, apontando para o arquipélago, distante cinco quilômetros da praia.



- Sim, estou - respondeu André, apontando para a mesma direção.

- Para onde você acha que aquele navio está indo? - perguntei, meio que testando seu senso de orientação.

- Rumo sul - respondeu André, seguro de sua resposta.

- Dé, você já saiu daqui, do Rio de Janeiro? Conheceu outros lugares? - continuei perguntando.

- Somente através de livros. E você Luís? - perguntou André, convicto de que minha resposta seria igual a dele.

- Ainda não. Mas talvez essa história de Colégio Naval seja um bom caminho para conhecer outros lugares - respondi, todo orgulhoso com a perspectiva.

- É verdade, imagine se um dia nos tornássemos marinheiros?! - disse André, animando-se - Quem sabe incríveis viagens não se tornem realidade?

- Dé, você é um dos meus melhores amigos, não topa fazer a prova comigo? - perguntei, apoiando minha mão em seu ombro.

- Claro que sim, topado! Podemos chamar o Ali também. O pai dele tem um barco e eles navegam todo fim de semana. Velejar nos trará inspiração, enquanto estudamos para a prova - disse André, feliz com sua ideia.

- O Ali é super engraçado. Quanto mais amigos, mais risadas! - disse, cumprimentando o André.

Sentamos os dois, olhando o horizonte, as ilhas ao longe e os navios que passavam. Uma nuvem volumosa entrou na frente do Sol. Uma leve brisa veio de sudeste. Por um instante sentimos um frescor em meio ao verão carioca.

Naquela época, meus pais assinavam a coleção *Geo*. Eram fascículos sobre geografia, onde apareciam fotografias de lugares inimagináveis. Eu ficava paralisado, quase sem fôlego, quando chegavam reportagens sobre as regiões polares. Eram as páginas que lia e relia com curiosidade e alegria. Achava quase irreal haver lugares tão intocados pelo homem. Desde então, aprendi que ao norte do nosso planeta encontra-se o Ártico: um oceano glacial, rodeado de continentes, que congela no inverno. Território de ursos, auroras boreais e *inuits*. E ao sul, a Antártica: um continente quase todo coberto de gelo, rodeado por oceanos, com pinguins, *icebergs* e... cientistas. Polos opostos, ambos distantes demais do Cristo Redentor e do Pão de Açúcar à minha frente. Sonhar não me fazia mal. Pelo contrário, eu sentia que havia um espírito de viajante dentro de mim.

Além dos fascículos de *Geo*, eu colecionava selos. Parentes e amigos dos meus pais - viajantes profissionais ou turistas - enviavam regularmente cartas para nossa família. Eu



recortava os selos do papel do envelope com todo o cuidado. Colocava um pouco de água dentro de um prato, imergia os selos e ficava esperando até que a água amolecasse a cola. Quando os selos se descolavam, pegava cada um dos selos com uma pinça de canivete e molhava-os novamente para retirar o excesso de cola. Em seguida, ainda com a pinça, enfileirava-os ao longo da quina da mesa. Uma hora depois estavam todos secos. Pela última vez, pegava a pinça e colocava-os dentro de um álbum de selos, organizados por páginas, uma para cada país. Havia muitos selos da França, Hungria, Indonésia, Nepal... alguns selos da Índia, Noruega, Coreia e Grécia. Com o tempo, a partir da diversidade de lugares que entravam em meu álbum, percebi que o mundo era vasto e que viajar seria o melhor caminho para conhecê-lo. Um dia, meu pai voltou para casa, depois de seu expediente, com algo que se tornaria um símbolo para mim: o selo comemorativo da adesão brasileira ao Tratado da Antártica. Era um selo simples e bonito, o primeiro que vi escrito "Antártica". Em 16 de maio de 1975, o Brasil comunicou aos Estados Unidos, depositário do Tratado, a sua decisão de aderir ao instrumento. O Brasil foi o décimo nono país a tornar-se, política e juridicamente, um país antártico. Com esse selo colado na capa do caderno, estudei para a prova, fiz o concurso e ingressei no Colégio Naval, onde cheguei em fevereiro de 1979 para a adaptação e sentei praça no dia 9 do seguinte mês.

O Tratado da Antártica é um sistema jurídico único na História das Relações Internacionais. Foi assinado originalmente em Washington, capital dos Estados Unidos da América, em 1º de dezembro de 1959, por 12 nações: África do Sul, Argentina, Austrália, Bélgica, Chile, Estados Unidos da América, França, Japão, Noruega, Nova Zelândia, Reino Unido (da Grã-Bretanha e Irlanda do norte) e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (hoje Rússia e demais países soviéticos, a chamada Comunidade dos Estados Independentes). O estabelecimento do Tratado da Antártica foi fundamental para acalmar os ânimos dos sete países que almejavam, naquele momento, ocupá-la territorialmente: Argentina, Austrália, Chile, França, Noruega, Nova Zelândia e Reino Unido. No quarto parágrafo do Tratado lê-se:

"Nenhum ato ou atividade que se leve a efeito, enquanto vigorar o presente tratado, constituirá base para proclamar, apoiar ou contestar reivindicação sobre soberania territorial nessa região. Não se farão novas reclamações de soberania territorial na Antártica, nem se ampliarão as reclamações anteriormente levantadas, enquanto o presente tratado estiver em vigor".

O Tratado da Antártica já foi assinado por 48 países, que concordam em mantê-la exclusivamente como uma região pacífica e de pesquisa científica. Ou seja, a Antártica permanece terra de todos, protegida de cobiças nacionalistas e territorialistas. Continente de ciência e paz, em prol de toda a humanidade. Para mim, além de toda a beleza e mistério existente na região antártica, era fascinante imaginar que minha opção profissional poderia, no futuro, levar-me a fazer parte da história brasileira na Antártica.

Meus melhores amigos, o André e o Ali, também estudaram e passaram na prova de admissão do Colégio Naval. Lá dentro, conhecemos outros colegas que desejavam navegar pelas águas do planeta. O primeiro ano dentro do Colégio Naval nos ensinou muito. A maioria dos alunos da nossa turma valorizava o estudo. As trocas de ideias e de informações eram



ótimas. O plano inicial do André deu certo e frequentemente velejávamos com o tio Lars, pai do Ali. Às vezes, meu pai e eu éramos convidados, por seus amigos do Clube Excursionista Carioca, para subir montanhas no Parque Nacional da Serra dos Órgãos ou no Parque Nacional de Itatiaia. Aproveitei ao máximo essas atividades ao ar livre para aprender sobre o uso de nós, noções de segurança, orientação com bússola e, principalmente, como me comportar em um grupo que tinha o mesmo objetivo.

No segundo ano de curso, sempre sonhando com várias viagens e inspirado pelos livros de expedições que caíam em minhas mãos, tornei-me o Presidente do Grêmio de História do Colégio Naval. Dentre todas as geografias e histórias que havia estudado, a Antártica era o lugar que mais me fascinava. Afinal, a América do Sul é o continente mais perto da Antártica e, dado fundamental - contradição ao nosso calor tropical -, é quase que inteiramente coberto de gelo. Além disso, é o único continente que começou a ser descoberto de fato pelo homem moderno, oficialmente a partir de 1819. Perdi a conta de quantas vezes fiquei encantado ao ler um livro antigo ou ao descobrir um novo mapa sobre a Antártica. Alguns mapas eram pequenos e mal feitos, outros tinham detalhes da topografia, nomes de baías, estreitos, ilhas e montanhas. Mais tarde, o Milton, geógrafo amigo do tio Lars, nos mostrou os primeiros mapas da Antártica, feitos entre os séculos XV e XVI, que mostravam o que se conhecia desde a antiguidade grega - a partir de trabalhos como o do geógrafo e matemático Cláudio Ptolomeu - como *Terra Australis Incognita*: a terra imaginária ao sul do mundo que contrabalançaria a massa de gelo do Ártico, ao Norte. Fiquei encantado, em especial, com dois mapas-múndi: um feito pelo matemático francês Oronce Finé, em 1531, onde lê-se *Terra australis recenter invento sed nondum plene cognita* - "a terra do sul recentemente descoberta porém ainda não conhecida em sua totalidade". E o outro, de Abraão Ortélio, chamado *Theatrum Orbis Terrarum* [Teatro do Mundo], de 1570. Mencionar o enigmático continente antártico chegou a ser uma heresia na Idade Média!

Passava horas e horas folheando livros e admirando, lentamente, antigas fotografias tiradas na Antártica, entre 1897 e 1916, período conhecido por "Era Heróica" da exploração antártica. Ficava abismado com as imagens de navios enfrentando ondas colossais em meio às temíveis tempestades, tão comuns nos mares do sul. Ou ainda, com retratos de navios presos pelo gelo das banquisas que, sem outra opção, eram obrigados a enfrentar o inverno polar - que durava seis meses - até que o próximo verão chegasse e o aumento da temperatura os libertasse novamente. Pareciam navios fantasmas, abandonados, mas não eram. Alguém estava ali, escolhendo o enquadramento para, em seguida, apertar o botão disparador da câmera fotográfica. As fotos eram quase todas feitas com placas de vidro e negativos em preto e branco. A fotografia em cor engatinhava e a fotografia digital não existia sequer em ficção científica. Demorei a reparar, em uma das fotos, que a brancura da paisagem nevada não era consequência de raios solares e sim da luz da Lua. Que experiência sensacional! Enxergar tudo claro em pleno inverno polar. Num gesto singelo, fotógrafos capturavam todo o poder da natureza congelada. Os sonhos cresciam e as imagens ficavam bem guardadas na memória. A Antártica, desde cedo, sempre tocou-me no fundo da alma. Sentia que, na hora certa, alguma



coisa haveria de acontecer para levar-me ao mundo gelado do sul, que começava a 3.172 quilômetros do Brasil.

Continuava recortando notícias de jornais, trocando livros com os amigos e tomando notas sobre qualquer disciplina ou tema relativo aos ambientes polares. Não idealizava apenas realizar roteiros com visitas a pontos geográficos ou marcos históricos famosos. Minha atração maior era com o que não existia ao meu redor: a paisagem de gelo, os animais adaptados ao isolamento glacial e, por último, a inexpressiva densidade populacional. Lembro-me quando li *"Um brasileiro na Antártica - crônicas de uma viagem do redor do mundo"*, escrito pelo jornalista e médico Durval Rosa Borges. Livro simples e bem escrito, que relata uma viagem de 30 dias ao redor do mundo, passando por duas importantes estações norte-americanas na Antártica. Convidado pela Fundação Nacional de Ciências dos Estados Unidos da América, um brasileiro, pela primeira vez na História, conheceu a Antártica. Foi uma viagem rápida, porém marcante, ocorrida entre fevereiro e março de 1958, em pleno Ano Geofísico Internacional.

O Ano Geofísico Internacional (AGI), de julho de 1957 a dezembro de 1958, foi organizado pelo Conselho Internacional para a Ciência, com caráter unicamente científico. Aproveitando um período de atividade solar máxima, os doze países signatários do Tratado da Antártica, estabeleceram 50 estações de pesquisas no continente. A comparação de dados científicos obtidos na região polar foi um dos objetivos principais do AGI. Um dos meus professores preferidos no Colégio Naval, contou-me que o AGI foi um evento transnacional e uma exceção ao clima tenso da Guerra Fria, pois colocou, lado a lado, o Leste e o Oeste unidos em um projeto de cooperação.

Outro marco dessa época, foi a viagem à Antártica realizada pelo fantástico meteorologista Rubens Junqueira Villela. Através de esforços próprios, tornou-se, em 17 de novembro de 1961, o primeiro brasileiro a pisar no Polo Sul Geográfico.

Os três anos no Colégio Naval estavam chegando ao fim. Anos inesquecíveis e muito bem aproveitados, onde o ambiente de coleguismo e de camaradagem reforçou ainda mais meu desejo de seguir a carreira na Marinha. Em 13 de dezembro de 1981, o então Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca esteve presente em nossa diplomação. Eu ainda era um cadete, mas sabia da importância daquele homem do mar - um oficial operativo - para o futuro do Brasil na Antártica. Entre tantos cadetes no salão, admirava-o ao longe. O Ali e o André também sabiam que o Almirante Maximiano havia decidido adquirir o *Barão de Teffé*, o primeiro Navio de Apoio Oceanográfico brasileiro apto para navegar em águas polares. Dessa forma, abriu-se o caminho para o Brasil tornar-se, na prática, um país antártico. O *Barão de Teffé* permitiu a realização da Primeira Expedição Antártica Brasileira (Operantar I, verão 1982/3) e o estabelecimento da Estação Antártica Comandante Ferraz, construída e inaugurada no verão seguinte, durante a Operantar II. Conhecida pela sigla EACF, nossa estação recebeu seu nome em homenagem póstuma ao Capitão-de-Fragata da Marinha do Brasil, Comandante Luís Antônio de Carvalho Ferraz, engenheiro, hidrógrafo, oceanógrafo e um dos primeiros brasileiros a conhecer a Antártica. O Comandante Ferraz



visitou o continente antártico pela primeira vez em 1975, a bordo dos navios britânicos *Bransfield* e *Endurance*. Foi um grande motivador da presença brasileira na Antártica, tendo participado da subcomissão encarregada de elaborar o PROANTAR (Programa Antártico Brasileiro). A partir de então, a Estação Antártica Comandante Ferraz marcaria a presença do nosso país na porção geográfica mais gelada da Terra, na condição de membro do Tratado Antártico, o que nos deu o direito de voto nas decisões relacionadas àquela região.

Uma semana após a nossa formatura no Colégio Naval, encontrei-me na praia com o André e o Ali. Caminhamos até o lugar exato onde sentei-me, anos antes, logo após receber a notícia da inscrição para o Colégio Naval. Olhamos as ilhas Cagarras e os navios rumando ao sul. Quebrei o silêncio e perguntei aos dois, começando a conversa:

“O que realmente tem lá embaixo, nos mares e terras ao sul do nosso planeta?”

- É preciso ver com os olhos coisas que às vezes nem a ciência e nem a fotografia conseguem nos mostrar - respondeu André, bem mais maduro que antes.

- Num primeiro momento, entre 1819 e 1824, o foco das expedições à Antártica era o de obter “riquezas” imediatas, como a pele, o óleo e a gordura, advindos da caça às focas, elefantes marinhos e baleias. A partir da década de 1960, o ambiente antártico reequilibrado trouxe a inspiração para que a humanidade evoluísse em todas as formas de se relacionar com aquela natureza através do ato de se fazer ciência - contribuiu o Ali, com seu espírito conservacionista.

- No período heróico da História da Antártica, o normal eram expedições que duravam alguns anos. Naquela época, o tempo passava em outro ritmo. As comunicações e as tecnologias não eram tão acessíveis como são atualmente. Hoje, por exemplo, realizam-se operações antárticas mais curtas, mas nem por isso menores no cumprimento de seus objetivos - disse André.

- Torço para que um dia nós três possamos ver juntos o mundo do gelo - falei, olhando para os dois.

- Nós também! - disseram meus amigos.

- Vou escrever uma carta para o Almirante Maximiano, o que vocês acham? - perguntei, animado.

- Ótima ideia! Quem sabe ele não te escreve de volta! - responderam juntos, em tom de deboche.

Voltei para casa, sentei-me à escrivaninha, acendi o abajur, peguei um papel em branco e a caneta de que mais gostava e escrevi:



Excelentíssimo Almirante Maximiano,

Viagens marcam qualquer vida. Cruzar oceanos de ondas e ventos, do jeito que for, à mercê de previsões meteorológicas, é um grande desafio. O desafio de desabafar sonhos e desabar mitos. Quero navegar porque sinto-me, de certa forma, um ser aquático (sou do signo de Peixes). E porque me encanto com a harmonia do fluir sem cessar. Sei que, se um dia eu tiver que enfrentar um mar alto que aparente não ter fim, poderei ser surpreendido por dias de calma também. No mar tudo é possível. Isso é o que me fascina. Estar preparado, equipado e muito bem acompanhado para deslizar em oceanos gigantescos. Viver momentos de contemplação e aprendizagem que só existem em alto-mar. Um dia, minha avó leu um minipoema, escrito por Helena Kolody, que sintetiza bem o meu sentimento de respeito em relação a imensidão dos mares:

“O que penso,
o digo,
o que sou,
pingo de chuva no mar.”

Recém formei-me no Colégio Naval. Em janeiro de 1982, começarei minha vida de Aspirante na Escola Naval. Serão quatro anos de curso. Meu maior sonho é comandar um Navio Polar brasileiro na Antártica. O senhor tem alguma sugestão de como fazer para alcançar esse sonho?

Sinceramente,

Sérgio



Três dias antes de ingressar na Escola Naval, entrei no meu quarto e vi, em cima da cama, um envelope branco com o timbre da Marinha do Brasil. Quase caí para trás de surpresa! Abri o envelope com cuidado e retirei uma folha de papel, onde estava escrito:

Caro Sérgio,

Muito me alegra saber que jovens Aspirantes se interessam pelo futuro da Antártica. O Brasil é um dos países que mais precisa entender essa região.

Como você deve saber, as condições climáticas da Antártica interferem diretamente no clima brasileiro. E não é só isso. É importante o Brasil investir em apoio logístico para pesquisas científicas na Antártica. E estar sempre presente em decisões que digam respeito ao futuro desse continente.

Sugiro que continue estudando o tema e que se aproxime de oficiais, marinheiros, cientistas e viajantes que amam a Antártica assim como eu e você.

Todo comandante de sorte e merecimento, cedo ou tarde, encontra o seu navio “perfeito”.

Cordialmente,

Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca

Ministro da Marinha do Brasil

O melhor de se escrever uma carta é receber a resposta. Li e reli cada frase dezenas de vezes. Guardei a carta aberta dentro do meu atlas geográfico, na página dupla que mostrava o mapa da Antártica. Coloquei o atlas na estante e saí de casa, correndo muito feliz para chegar na praia a tempo de assistir ao pôr do sol.





Fevereiro de 2008, Ministério da Marinha. À procura do Tio Max!

Trim, trim, trim...

- Alô, bom dia! - falei, atendendo a chamada.

- Bom dia, Comandante Sérgio Segóvia. Quem fala é a Tenente Kátia, do gabinete do Almirante Júlio Soares de Moura Neto. Por favor, venha o mais rápido que puder - falou a Tenente.

- Pois não, Tenente, avise ao Almirante que estou a caminho - falei, levantando-me da cadeira.

Cinco minutos mais tarde...

- Bom dia, Almirante, com licença! - falei, entrando em seu gabinete.

- Bom dia, Comandante Segóvia. O Presidente da República retornou à Brasília anteontem, após uma visita a nossa Estação na Antártica. Seu porta-voz comunicou-me, há poucos minutos, que o Presidente ficou sensibilizado com a dedicação de todos os envolvidos no PROANTAR e nos autorizou a comprar um Navio Polar! - comemorou o Comandante da Marinha.

- Que ótima notícia, Almirante! - comemorei de volta.

- E o senhor foi o oficial escolhido para ser o Encarregado do Grupo de Recebimento do Navio, bem como seu primeiro Comandante - disse o Almirante Moura Neto, esperando minha reação.

- O quê??... meu Deus... eu não posso acreditar... que honra... muito... muito obrigado... Almirante! - falei, olhando-o em postura de continência.

- A sua missão agora é procurar pelo melhor Navio disponível no mercado. Transforme-o num Navio Polar de espírito grande como o Brasil. Apto a encarar mares gelados e a prestar apoio logístico, com o máximo de segurança e conforto, a grupos de cientistas em diversas regiões antárticas. E que seja também uma espécie de irmão mais novo - porém mais forte e melhor equipado - do *Ary Rongel*, nosso segundo Navio de Apoio Oceanográfico apto a navegar em águas polares, em atividade desde 1994.

- Sim, senhor Almirante - concordei, prontamente.

- Escrevi algumas palavras para o senhor se inspirar ao longo dessa nova missão - falou o Almirante, entregando-me um pequeno envelope.

- Almirante, levarei sua mensagem onde quer que o futuro Navio Polar brasileiro navegue sob meu comando - disse, em tom de respeito e agradecimento.



- Ótimo, Comandante. Agora, ao trabalho! - cumprimentou-me o Almirante.

Saí do Gabinete do Almirante Júlio Soares Moura Neto boquiaberto com a notícia. “O meu sonho de garoto começava a se realizar”, pensei. Fui caminhando pelo corredor do penúltimo andar do Ministério, até chegar ao elevador. Olhei para o botão, mas decidi descer pelas escadas. “É melhor eu dar uma volta lá fora”, refleti. Precisava sentir o ar circulando e olhar para o céu. Em Brasília, dizem que o céu azul é o mar da cidade. Naquele momento, contagiado pelo convite do Comandante da Marinha, o ditado popular me pareceu uma verdade. Inclinei minha cabeça para cima, mergulhei meus olhos no azul profundo do céu do Planalto Central e pedi aos deuses que me ajudassem a encontrar o melhor Navio e uma tripulação dedicada.

Abri o envelope que me foi entregue pelo Almirante e li:

“Nenhuma trajetória na Antártica é fácil. Desde os primeiros exploradores, que lá chegaram há cerca de 200 anos, até os dias de hoje, as atividades executadas são sempre conduzidas com muito profissionalismo, sacrifício e abnegação. Convém não esquecer que se trata da região mais isolada, mais fria, mais ventosa e mais seca da Terra, motivos pelos quais não existem populações nativas. A presença humana só é possível graças a um esforço logístico e ao emprego irrestrito de alta tecnologia, sem deixar de mencionar o espírito empreendedor e a determinação de brasileiros, homens e mulheres, envolvidos em tão complexo trabalho...”

Na mesma tarde, o Diretor-Geral de Navegação convocou representantes de diversos setores para uma reunião preliminar visando à discussão das linhas de ação para o cumprimento da decisão do Presidente. Estabeleceram-se, ao final da reunião, os requisitos para a compra do novo navio. Voltei à minha sala e comecei a consultar, pela internet, vendedores especializados na venda de navios prontos. Após alguns dias de pesquisas, feitas em conjunto com outros oficiais, descobriu-se que dentre os navios disponíveis havia dois navios que atendiam parcialmente aos requisitos estabelecidos. Eram navios irmãos, ambos da empresa ASK Subsea, que se encontravam na Alemanha, no porto de Bremerhaven: o *Ocean Empress* e o *Heather Sea*. “É para lá que vamos!”, pensei, lembrando da importância geográfica de Bremerhaven.

O livro *A Viagem ao Centro da Terra*, escrito pelo francês Júlio Verne, inicia-se em Hamburgo, ao lado de Bremerhaven. E, mais simbólico impossível, uma importantíssima expedição alemã à Antártica partiu exatamente do porto de Bremerhaven, no dia 4 de maio de 1911. Foi comandada por Wilhem Filchner e almejava realizar a primeira travessia a pé através da Antártica. Seu Navio, o *Deutschland*, ficou preso nas banquisas de gelo do Mar de Weddell em 6 de março de 1912, ficando à deriva rumo norte por nove meses. Apesar de realizarem importantes descobertas geográficas, como a costa Luitpold e a barreira de gelo Filchner, o plano inicial foi abandonado, mas inspirou outros exploradores a tentarem o mesmo objetivo. Atualmente, o porto sede de Bremerhaven é a casa de um dos mais importantes e conhecidos navios de pesquisa polar do mundo, o alemão *Polar Stern*, que significa Estrela Polar.

Entre março e abril, um grupo de inspeção formado por dez militares representantes de



diversas Diretorias Especializadas viajou para a Alemanha, onde realizou inspeções nos dois navios. No início de maio, relatórios contendo análises e avaliações foram transformados em Ofício, que foi apresentado pelo Comandante da Marinha ao Ministro de Defesa, mostrando se tratar de um ótima oportunidade a obtenção do Navio *Ocean Empress*. E que esse, uma vez reformado, representaria maior capacidade de apoio às pesquisas na Antártica e contribuiria para a redução da vulnerabilidade existente, advinda do fato da Marinha do Brasil contar, naquele momento, apenas com o Navio *Ary Rongel*.

No dia 8 de agosto de 2008, fui nomeado Encarregado do Grupo de Recebimento do primeiro Navio Polar brasileiro.

Dando prosseguimento às ações para aquisição do Navio, em 1º de setembro foi assinado entre a empresa Isis Viking, representando a ASK Subsea, e a Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa (FUNDEP), representando a Marinha do Brasil, o *Memorandum of Agreement*, que é um contrato para o fornecimento do objeto a ser comprado dentro das especificações requeridas pelo comprador. Foram registradas as obrigações contratuais de ambas as partes e as principais deliberações, como:

- Construção de hangar para dois helicópteros;
- Reforma das acomodações do Navio para acolher 106 pessoas;
- Construção de seis escritórios, cinco laboratórios, internet café e refeitórios;
- Construção de consultório odontológico, sala de raio X, academia de ginástica e sala de conferências;
- Instalação de arco lateral para apoio às atividades de Oceanografia, compactador de lixo, sistema de produção de água doce e gerador de emergência;
- Instalação de modernos equipamentos eletrônicos e de comunicação.

Paralelamente aos eventos alusivos à aquisição do Navio, houve o processo de seleção para compor o Grupo de Recebimento que, conseqüentemente, seria parte de sua primeira tripulação. Para receber esse Navio foi criado um Grupo de Apoio Técnico, formado por 10 militares, um grupo ALFA, composto por 16 militares e um grupo BRAVO, com 39 militares. Meus antigos amigos de praia e de Colégio Naval, André Ricardo (Engenheiro de Estruturas) e Ali Kamel (Engenheiro de Sistemas Eletrônicos) foram alguns dos escolhidos. Todos tiveram passaportes de serviço confeccionados ou renovados e receberam vacinação contra febre amarela. Alguns Oficiais e Praças também realizaram os cursos de Combate a Incêndio e Equipe de Manobra e Crache.

Naquela altura, o Navio encontrava-se em obras de adequação no estaleiro de Bredo, em Bremerhaven. Os grupos partiram para a Alemanha entre 5 de outubro e 2 de novembro de 2008. E eu, sempre que podia, atualizava o diário *Livro do Navio*:

“O grupo ALFA, o primeiro a chegar, deparou-se com uma cidade pequena, mas extremamente



organizada. A rede hoteleira não oferecia muitas opções, especialmente por se ter como premissa a manutenção de todo o grupo no mesmo estabelecimento, a fim de reduzir os elevados custos de alojamento e minimizar os problemas de comunicação, dado o total desconhecimento do Alemão por todo o grupo e também pela maioria dos habitantes da cidade não serem fluentes no Inglês.

Após procurar e avaliar os hotéis existentes, optou-se pelo hotel Prestige. O dono do hotel também trabalhava no estaleiro Bredo, onde o Ocean Empress passava por obras de adequação. O hotel era localizado no centro da cidade e, portanto, afastado do local em que o Navio estava atracado. Suas acomodações eram simples, mas a capacidade de alojar todo o Grupo de Recebimento e, principalmente, ter um valor de hospedagem compatível com a remuneração das Praças, foi determinante para a sua escolha.

O deslocamento entre o Prestige e o Navio era realizado por meio de uma linha de ônibus municipal. Que cumpria com rigor a programação de itinerários, horários e pontos de parada. Enquanto só os militares do Grupo Alfa estavam na Alemanha, a ida ao trabalho pela manhã era tranquila, embora o retorno ao hotel fosse complicado, pois a linha cessava de circular em um horário relativamente cedo.

Inicialmente, o grupo Alfa realizava suas refeições no navio Heather Sea, pertencente ao



mesmo Armador do Ocean Empress. Quando o grupo Bravo chegou a Bremerhaven, em 3 de novembro de 2008, encontrou uma estrutura logística já estabelecida, o que facilitou sobremaneira sua adaptação à cidade e às fainas em curso. Contudo, com o Grupo de Recebimento completo, surgiram problemas logísticos para o deslocamento até o Navio, visto que os brasileiros extrapolaram a capacidade de transporte da linha de ônibus que os atendia, bem como problemas logísticos relativos à alimentação, pois o Armador não possuía estrutura no Heather Sea para prover o rancho para todos os militares. O futuro Navio Polar brasileiro só foi possuir cozinha, Praça D'Armas, cobertas de rancho, sistema de aguada e sistema sanitário operantes às vésperas da Cerimônia de Incorporação.

A solução encontrada foi conseguir, junto ao hotel, que os militares do Grupo de Recebimento pudessem confeccionar sanduíches com o material do café da manhã. Então, na hora do almoço, era realizada uma interrupção nas atividades de forma que todos pudessem lanchar. O regresso ocorria de forma a adequar-se aos horários e a lotação autorizada dos ônibus, bem como a necessidade de os militares jantarem mais cedo para compensar a falta de almoço. A despeito das dificuldades encontradas pelos militares, a execução das fainas afetas ao recebimento do Navio, bem como o comportamento social, foram exemplares.”

No dia 13 de dezembro, parte do Grupo de Recebimento zarpu com o navio com destino à cidade de Kristiansand, na Noruega, para acompanhar a calibração e comissionamento do Sistema de Posicionamento Dinâmico (DP Trial). Trata-se de um sistema que permite ao navio ficar parado em relação a uma referência. Em outras palavras, mantém a distância em relação a um movimento, como se fosse um helicóptero na água.

O regresso para Bremerhaven ocorreu no dia 20 dezembro, após a conclusão do DP Trial e das medições de vibrações nos equipamentos de propulsão e auxiliares. Ao final do ano de 2008, as obras continuavam no melhor ritmo possível e sempre que um problema era identificado - como, por exemplo, o vazamento de óleo por uma das hélices -, imediatamente buscava-se uma solução. O tempo corria mais rápido do que imaginávamos. A Cerimônia de Incorporação estava marcada para o dia 3 de fevereiro de 2009.

Na noite de ano novo, reuni todos os militares que integravam o Grupo de Recebimento para um jantar de confraternização. Éramos muitos à mesa. Ao total, 65 homens do mar! O sentimento de irmandade e orgulho por estarem participando de um trabalho tão importante para o Brasil, fez com que a fria noite de *réveillon* se tornasse mais suportável. Com taças de vinho em mãos, brindamos por um próspero ano novo. O Capitão-de-Fragata Horacio Lopes Senior, que se tornaria o Imediato do Navio, pediu a palavra e falou com emoção:

“Senhor Comandante, Oficiais e Praças, é preciso muita atitude, iniciativa e inventividade para reformar um novo meio. Estou muito feliz por estar aqui, fazendo parte desse grupo. Muito obrigado!”

Em seguida, o CC Sidnei da Costa Abrantes, futuro Chefe de Operações do Navio (Cheop) - o único além de mim que sabia utilizar o Sistema de Posicionamento Dinâmico - aproveitando



as palavras do Capitão Senior, levantou-se e perguntou:

“Senhor Comandante, poderia nos contar um pouco sobre a vida do Navio que estamos reconstruindo?”

“Isso! Isso! Boa pergunta!”, ouviram-se várias vozes no recinto repetindo em uníssono.

- Claro! Sim senhores! - comecei a responder - Mas antes, gostaria de agradecer o esforço pessoal de cada um por estarem longe de suas famílias e dedicando-se plenamente à reconstrução do Navio. Talvez, alguns dos senhores ainda não saibam, mas o nosso futuro Navio Polar navegou sua vida inteira em mares do Norte.

- E por onde ele navegou? - perguntou o médico, Dr. Franklin que também mantinha um diário.

- O nosso Navio teve dois momentos muito marcantes. O primeiro, a partir de 15 de junho de 1974, quando ele “nasceu” em Seattle, na costa noroeste dos Estados Unidos, quase na fronteira com o Canadá. Suas primeiras características, desenho e casco, foram feitas para torná-lo um navio especializado em PSV (Plataform Supply Vessel). Ou seja, um navio de prospecção petroleira, batizado de *Theriot Offshore I*. Esse Navio mudou de nome outras duas vezes: *Scotoil 1*, em 1977, e *Maureen Sea*, em 1979 - tentei explicar cronologicamente.

- Continue Comandante, adoro aulas de História - falou o cozinheiro Francisco, que quando não está cozinhando, debruça-se em livros de Engenharia Naval e História das Navegações.

- O segundo momento da história do nosso Navio começa em 1988, quando ele é adquirido pelo estaleiro norueguês Aker Aukra AS e transformado em navio pesqueiro ou, tecnicamente falando, em fábrica de processamento de pescado. Ganhou o nome de *American Empress*. No ano 2000, foi comprado pela Dinamarca que o batizou de *Naeraberg* e o enviou para as Ilhas Faroe - segui com a história, guiado pelas datas.

- Incrível sua memória Comandante - falou o Primeiro Tenente Armando, Encarregado de Eletrônica.

- Em 2007, o *Naeraberg* mudou de nome para *Ocean Empress*, mas continuou com bandeira dinamarquesa, agora no porto de Greena - completei a história do segundo momento.

- E como era o Navio quando a Marinha do Brasil o encontrou? - perguntou o Segundo Tenente Antônio, Oficial de Serviço.

- Ele estava sendo transformado novamente em um navio de exploração de petróleo quando foi oferecido ao Brasil, em 25 de março de 2008 - respondi, encerrando a breve história do Navio até o instante.

- Obrigado, obrigado... obrigado! - falaram todos, praticamente ao mesmo tempo.

- Muito obrigado Comandante, por contar essa história justo na noite de *réveillon*. No

próximo ano, daremos um novo nome, uma nova vida e um novo rumo para o nosso Navio! - falou o Primeiro Tenente Márcio, Supervisor MO.

- Desde que vim para Bremerhaven, comecei a sentir um ligação muito forte com esse Navio. Inclusive, cheguei a pensar que, como eu e todos vocês aqui presentes, o Navio também sonha em navegar pelos mares Antárticos - disse, sincero.

- Um brinde Comandante! Um brinde ao nosso Navio! - disse o grupo.

- Um brinde, saúde e vida longa a todos! - falei de volta.





Quatro meses se passaram, desde que o primeiro grupo havia saído do Brasil...

Em 2 de fevereiro de 2009, foram assinados os documentos de transferência do Navio. Além de mim, Capitão-de-Mar-e-Guerra, estavam presentes o Sr. Tore Arne Thorsen, representante da empresa AS Subsea, o Adido de Defesa e Naval na República Federal da Alemanha e Holanda, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Frederico Carneiro Primo e o Ministro-Conselheiro Roberto Colin, da Embaixada do Brasil na Alemanha.

- *Hr. Commander*, assine aqui por favor - falou o Sr. Tore, se dirigindo a mim.

- Tak - agradei, em dinamarquês.

Fui o último a assinar os documentos de transferência do Navio.

- E qual é o novo nome do navio, *Hr. Commander* - perguntou o Sr. Tore.

- O governo brasileiro, através da Marinha do Brasil, decidiu batizar o navio de *Almirante Maximiano* - respondi.

- Não sei quem é, mas certamente trata-se de um grande homem - comentou o Sr. Tore.

- O Navio Polar recebeu o nome de *Almirante Maximiano*, como uma homenagem ao Almirante que abriu definitivamente as portas da Antártica ao povo brasileiro. Uma homenagem justa ao homem que comandou a mais antiga instituição militar brasileira com eficiência e, sobretudo, compreendeu o sentido, a beleza e a importância da amizade, da fraternidade e da união para a construção de uma verdadeira sociedade democrática - expliquei ao Sr. Tore a origem do nome.

- Excelente, *Hr. Commander*. Espero que seja um Navio com alma renovada pela felicidade de sua tripulação. *Succes!* - falou o Sr. Tore, desejando sucesso e cumprimentando os brasileiros presentes.

- Muito obrigado pela presença de todos! - agradei, falando então minhas últimas palavras - A importância de se adquirir um navio polar é a de garantir ainda mais a presença do Brasil na Antártica. Um navio polar oferece a logística necessária para que as pesquisas científicas ocorram com segurança. Ou seja, o Navio Polar *Almirante Maximiano* é um símbolo também do Brasil dentro do Sistema do Tratado Antártico.

Na tarde do dia 3 de fevereiro de 2009, ocorreu a Cerimônia de Incorporação do Navio, presidida pelo Exmo. Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho. Também compareceram ao evento o Exmo. Sr. Comandante da 2ª Força Operacional da Marinha Alemã, Comodoro Karl-Wilhelm Bollow, o Diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Luiz Fernando Palmer Fonseca, o Comandante da Escola de



Operações Navais de Bremerhaven, Capitão-de-Mar-e-Guerra Gerd Kiehnle, o Capitão dos Portos de Bremen-Bremerhaven, Capitão de Longo Curso Andreas Mai, o Adido de Defesa Naval na República Federal da Alemanha e Holanda, Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Frederico Carneiro Primo e outras autoridades militares e civis locais.

O Navio encontrava-se atracado em local privilegiado, bem ao centro da cidade de Bremerhaven. Além do destacado sítio, a bela paisagem que envolvia o atracadouro, bem como a facilidade de acesso aos que passavam pelo local, emprestou ao evento um sentimento de amizade e carinho daquela cidade para com o Navio. Dentre o público presente, destacou-se um considerável grupo de brasileiros ali residentes, que muito vibraram durante a cerimônia.

Mesmo sem o treinamento desejado, a cerimônia transcorreu de maneira impecável e foi envolta em um clima de muita emoção e orgulho pelo trabalho realizado.

A cerimônia iniciou-se às 14:30h, com o desembarque da antiga tripulação do ex-MV *Ocean Empress*. Em seguida, sob o comando do Imediato, o Capitão-de-Fragata Horacio Lopes Senior, a primeira tripulação do NPo *Almirante Maximiano* embarcou no Navio.

Após a leitura da Portaria alusiva à incorporação do meio à Armada e Ordem do Dia número 1 do Estado-Maior da Armada, o Vice-Almirante Palmer, filho do Almirante Maximiano, içou a bordo, pela primeira vez, o Pavilhão Nacional, doado pela Embaixada do Brasil em Berlim. Todos os presentes se emocionaram, de uma forma ou de outra, quando a bandeira do Brasil flamejou no alto do mastro. Encerrado o cerimonial à Bandeira, fui empossado como o primeiro Comandante do Navio e recebido a bordo, em seguida, com Honras de Portaló. Agradei e prestei minha homenagem ao Comandante da Marinha, pela confiança em mim depositada ao designar-me para o Cargo de Comando do Mar, a maior aspiração do Oficial da Armada.

Na Praça D'Armas, prestou-se uma homenagem ao Exmo. Sr. Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, com o descerramento de um quadro, gentilmente cedido pela família.

Em silêncio, fechei meus olhos e lembrei-me do diálogo ocorrido no dia 16 de setembro de 2008, quando realizei uma visita de cortesia ao Vice-Almirante Palmer, então Diretor de Hidrografia e Navegação (DNH), para consultá-lo sobre a possibilidade de sua família doar ao futuro Navio Polar *Almirante Maximiano* um quadro pintado à óleo pelo artista A. Martins, retratando seu pai:

- Senhor Vice-Almirante Palmer, bom dia! - falei ao entrar pela porta da residência.
- Bom dia, Comandante Segóvia, entre por gentileza - falou o Vice-Almirante, cordialmente.
- Com licença! - falei, aproximando-me do sofá.
- A que devo a honra de sua visita, Comandante? - perguntou o Vice-Almirante Palmer, indicando um lugar para me sentar.



- Minha ideia, Vice-Almirante Palmer - falei, tentando simplificar tudo que precisava dizer - é que a pintura a óleo retratando o seu pai, um ídolo para todo o Grupo de Recebimento do qual sou encarregado, fosse exposta permanentemente em local nobre da Praça D'Armas do Navio.

- Quanta honra, Comandante. Sei que meu pai ficaria honrado em ter sua imagem presente entre os tripulantes do Navio - disse o Vice-Almirante Palmer.

- É possível transportarmos o quadro do Brasil para a Alemanha, para que fosse descerrado por ocasião da Cerimônia de Incorporação do Navio? - perguntei.

- Acredito que sim, Comandante. Apenas preciso consultar minha mãe, que certamente ficará honrada também - respondeu o Vice-Almirante.

- Torço para que o mais belo retrato de seu pai, uma vez exposto em nosso Navio, seja fonte de inspiração para todos os embarcados - falei, agradecendo pela possibilidade.

Quando abro os olhos, ouço a mesma voz da minha lembrança:

- Comandante Segóvia, muito me alegra hastear a bandeira do Brasil no Navio que





navegará com o nome do meu pai. Certamente ele está, onde quer que esteja, muito contente e conectado espiritualmente com esse belo Navio - falou o Vice-Almirante Palmer, emocionado.

- Senhor Vice-Almirante, conseguimos reunir um grupo extremamente capaz, que reformou e deu vida ao primeiro Navio Polar brasileiro. Digo por todos, que a vossa presença nessa data marcante é motivo de muito orgulho - falei, olhando ora para ele, ora para o quadro pendurado na parede, próximo a uma das cabeceiras da mesa principal da Praça D'Armas.

À noite, antes de dormir, escrevi no meu diário pessoal algumas palavras que li como se o Navio fosse o escritor:

"Ao contrário de todos os veículos inventados pelo homem, barcos tem nome próprio, ou seja, alma. Meu nome oficial é Navio Polar Almirante Maximiano. Fui incorporado à Marinha do Brasil no dia 3 de fevereiro de 2009. Algumas pessoas mais íntimas, como o meu Comandante, chamam-me de Tio Max. Sou construído em aço, dentro de normas rigorosas que me permitem navegar em condições de gelo fragmentado. Em 2001, aumentaram em 25 milímetros a espessura do meu casco nas obras vivas - a parte no navio que fica fora d'água -, o que me deixou mais resistente e seguro para viajar por entre campos de gelo flutuantes no mar antártico. Dessa forma, não sentirei tanto frio e nem ficarei tão doído quando eu me chocar com os pedaços de gelo que aparecerem no meu caminho. Ufa! Com esse cuidado todo com o meu corpo - opa! - digo, com o meu casco, serei sempre um navio forte e corajoso."

Parei a caneta sobre o papel e, por um instante, recordei como foi a reforma, que iniciou-se com a retirada de todo o maquinário de pesca. Em seguida, construiu-se o piso do hangar, o tanque e, por último, o convés de voo. Recebemos da Marinha do Brasil a ordem de construir laboratórios científicos. Afinal, o Tio Max, além de um Navio Polar de apoio logístico seria um Navio Polar científico. Por um acaso, conhecemos em Bremen um brasileiro que trabalhava no Instituto Polar Wegener que nos colocou em contato com pesquisadores que haviam participado da reforma do Navio *Polar Stern*, considerado um dos melhores navios polares em atividade. A recomendação de um desses pesquisadores foi: "Construa o laboratório dos seus sonhos!"

Foram construídos, então, cinco laboratórios projetados pela equipe da professora Cristina Engel de Alvarez, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo, que havia projetado os laboratórios da estação brasileira na Antártica. Uma curiosidade é que os projetos foram desenvolvidos sem que a equipe tivesse visitado o Navio - ele ainda não havia chegado ao Brasil - e tampouco havia plantas ou desenhos confiáveis. Assim, de posse de desenhos nada confiáveis e algumas fotografias enviadas por email, a equipe teve que vislumbrar como seria o projeto e desenvolver a proposta num curtíssimo espaço de tempo. Para uma equipe que sempre sonhou com ambientes generosos e adequados aos pesquisadores, mas quase sempre teve que se contentar com espaços reduzidos e tímidos, foi fácil projetar os laboratórios do Tio Max, visto que dentro dele o que não falta é espaço!



A professora Cristina contou-me que foi uma grande realização, para ela e sua equipe, vê-los prontos. Concordo com ela, pois a coisa que mais impressiona realmente são os espaços generosos, já que num Navio, quase sempre, os ambientes são apertados e as instalações feitas de forma a se aproveitar todos os cantinhos possíveis. Dentro do Tio Max é diferente. O pesquisador sente-se como se estivesse num laboratório na sua instituição. Se dois ou três pesquisadores estiverem utilizando o mesmo laboratório ao mesmo tempo, não terão que ficar se "batendo" o tempo todo ou disputando os equipamentos. Há espaço suficiente para todos. Ah! ... e, logicamente, com um bom sistema de condicionamento do ar (aquecimento e renovação do ar interior) que, no caso da Antártica, são fundamentais.

Retomei a escrita, "incorporando" o Navio:

"Tenho 93,4 metros de comprimento e desloco 5.540 toneladas. Posso levar até 106 pessoas, confortavelmente instaladas. Deixe-me explicar melhor essa parte: a tripulação nuclear do Navio, ou seja, quem de fato me ajuda a navegar é composta de 53 tripulantes mais o Comandante, a quem aprendi a me referir como Senhor Comandante, uma tradição em nossa Marinha. Além destes 54 militares, há 10 militares de operações aéreas, quatro mergulhadores, um capelão e dois representantes da Secretaria de Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), que coordena as Operações Antárticas do Brasil. O restante, normalmente, é composto por cientistas e visitantes esporádicos, como jornalistas, parlamentares e outros convidados. Posso navegar por 42 dias sem parar! Tenho a capacidade de gerar 20 toneladas/dia de água doce, o suficiente para a demanda ideal de 120 litros por homem/dia, de uma tripulação de 106 embarcados. Dessa forma, se todos dentro de mim quiserem, pode-se beber água à vontade e tomar um banho rápido todos os dias. Um outro dado importante que devem saber é que posso aportar em qualquer porto do mundo, por cumprir as regras mais severas de controle ambiental. Tenho orgulho de ter me tornado um Navio tão bom, com alma de brasileiro-antártico. Recebi o indicativo visual H-41, quando o Navio Hidrográfico Câmara foi descomissionado. O Ary Rongel, meu irmão mais velho é o H-44."





Bremerhaven, Alemanha. Finalmente, a partida!

Ao acordar na manhã do dia 23 de fevereiro de 2009 anotei, como sempre fazia, o sonho da noite:

“Estava na Antártica. Eu e mais dois amigos entrávamos no mar, de roupa e tudo, até a água atingir o pescoço. Parados os três, apenas com a cabeça fora d’água. Queríamos ficar em pé em cima d’água. Como se a água fosse nos sustentar. Mas nem chegamos a tentar fazer isso. Tão absortos e satisfeitos estávamos com o simples fato de estar ali, pela primeira vez. A sensação que tive mais presente foi a de estar num lugar limpo, transparente, pouco tocado pelo homem e com o ar bem puro.”

Enfim, estávamos praticamente prontos para partir!

Foram quatro meses de trabalho árduo em Bremerhaven, com uma tripulação criativa e dedicada à Marinha do Brasil. Foi um período longe dos familiares, num país onde não falávamos a língua local. Onde toda a vez que o cansaço tentava sobrepor-se à vontade, ouvia-se o brado “Cadência MÁXima”, que passou a ser o nosso lema. Criamos o salutar espírito do Navio e passamos a chamá-lo, carinhosamente, de “Tio Max”.

Estava sentado em minha cadeira, no Passadiço, pensando em tudo o que havia acontecido até ali, quando ouço o Imediato perguntar: “Comandante Segóvia, quando partiremos?”

- Imediato, por favor, verifique se todos os procedimentos estão concluídos e a partida estará autorizada - falei - e ao final, reuna toda a tripulação no convés.

- Sim, Senhor Comandante! - falou o Imediato.

Uma hora depois, com todos reunidos pela primeira vez no convés central, disse:

“Em breve partiremos para a viagem inaugural do Tio Max. A dedicação, a lealdade e o contínuo adestramento de cada um são o que espero dos senhores. Incito a todos a sustentarem o ímpeto e a alegria iniciais, mantendo a atitude de quando não se pode fazer tudo o que se deve, deve-se fazer tudo o que se pode, levada a efeito até agora. Sentir-me-ei plenamente realizado em ser o Comandante de um Navio eficiente e feliz. Por fim, rogo a Deus que me ilumine e oriente as minhas decisões e que abençoe meu Navio e minha tripulação. Navio Polar *Almirante Maximiano*, máquinas adiante a toda força! Tio Max, Cadência MÁXima!”

- Cadência MÁXima!!! - repetiu toda a tripulação, em alto e bom tom.

Meus amigos dos tempos de Colégio e Escola Naval, André e Ali, aproximaram-se de mim em silêncio. Os dois entendiam, como ninguém, o quanto aquele momento era significativo para mim.

- Comandante, estamos muito emocionados - falaram juntos, como nos tempos de praia.

- É um prazer a mais ter dois grandes amigos a bordo. Ter um velho amigo na mesma expedição à Antártica é algo que ocorre desde 1839, quando os ingleses James Clark Ross e



Francis Crozier comandaram os navios *Erebus* e *Terror*, respectivamente. Foi uma das viagens mais importantes realizadas ao continente antártico no século XIX - falei, cheio de entusiasmo.

- Daqui para frente experimentaremos coisas novas! - disse André, com o mesmo brilho nos olhos do tempo em que éramos apenas meninos curiosos.

Nos cumprimentamos com os olhos e cada um seguiu para seu posto. Fiquei sozinho no Passadiço por alguns minutos, suficientes para "ouvir" o que só poderia ser o nosso Navio:

"Senhor Comandante, gostaria de dizer que estou muito feliz com esse momento. Finalmente, depois de 30 anos navegando pelo Norte, serei levado aos mares do sul, o meu grande sonho. É como se tudo o que enfrentei nos mares do Norte fosse apenas um longo aprendizado antes de tocar as águas mais geladas do planeta. E é isso o que eu quero. Olhar de perto o verdadeiro mundo do gelo: A região antártica. Vamos em frente, cadência máxima!"

Pouco antes da passagem da última eclusa para, enfim, iniciarmos o retorno ao Brasil, cientistas do renomado Instituto Alfred Wegener para Pesquisa Polar e Marinha materializaram o adeus da cidade que tão bem acolheu a tripulação do NPo *Almirante Maximiano*. Com a bandeira do Brasil em punho se despediram de nós, marcando a saída do Navio de seu primeiro porto.

Logo após o Tio Max deixar para trás as águas frias do Mar do Norte e entrar no Canal da Mancha, recebemos uma ligação da Embaixada do Brasil na Bélgica.

- Boa tarde, Comandante Segóvia! Aqui é o Conselheiro Gusmão, da Embaixada do Brasil em Bruxelas.

- Boa tarde, Conselheiro Gusmão, em que posso ajudá-lo? - perguntei.

- O Embaixador José Sena gostaria de falar com o senhor - explicou o Conselheiro.

- Que honra! Por favor, coloque-o na linha - falei, surpreso.

- Comandante Segóvia, boa tarde! Informaram-me que o primeiro Navio Polar brasileiro estava passando em frente à Bélgica - disse o Embaixador - que como o senhor bem sabe, foi um dos primeiros países antárticos. Por isso, faço votos que essa comissão seja um grande sucesso.

- Obrigado pelas palavras, Embaixador José Sena. Todos a bordo ficarão muito honrados com seus votos - falei, satisfeito.

- Meu irmão César, atual Diretor do Observatório Nacional, contou-me uma história que deve lhe interessar - continuou o Embaixador José.

- Sim, senhor, sobre o que se trata? - perguntei.

- É a respeito da expedição polar belga, iniciada em 1897, comandada por Adrien de Gerlache, a bordo do *Belgica* - disse o Embaixador.



- Li muito sobre essa viagem. Foi a primeira expedição científica a passar um inverno inteiro na Antártica - falei, interessado na conversa.

- Pois bem, o *Belgica* ficou preso quando o mar congelou. Foram meses muito difíceis para a tripulação de 19 homens, de sete nacionalidades distintas. A embarcação ficou à deriva e não se sabia ao certo quando se libertaria do gelo. Por outro lado, foi um período onde pesquisas científicas pioneiras e descobertas geográficas entraram para a História. Num sábado, dia 29 de outubro de 1898, o Comandante Adrien de Gerlache pediu ao seu primeiro piloto, o capitão Roald Amundsen (mais tarde considerado um dos maiores exploradores polares de todos os tempos) que hasteasse, ao lado da bandeira belga, a bandeira do Brasil. Lembrando assim dos brasileiros que tão bem receberam e apoiaram a tripulação do *Belgica*, quando de sua passagem pelo porto do Rio de Janeiro, a caminho da Antártica - continuou o Embaixador.

- Exatamente - falei, impressionado com o seu conhecimento - Foi uma expedição marcante para os belgas e merece ser lembrada por nós brasileiros.

- O ponto onde quero chegar Comandante Segóvia - continuou o Embaixador - é que a primeira bandeira do Brasil hasteada na Antártica foi entregue ao Comandante Gerlache no dia em que ele proferiu uma palestra na antiga Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro. E que, em seu retorno da Antártica, a mesma bandeira foi devolvida aos brasileiros! - contou o Embaixador.

- Eu não sabia disso, Embaixador José. O senhor sabe onde encontra-se essa bandeira? - perguntei, ansioso com a resposta.

- Sim. Esse é o final da história contada pelo César, quando nos encontramos pela última vez, antes de minha vinda para a Bélgica, no ano passado. A famosa bandeira, hasteada pelo conquistador do Polo Sul Geográfico, encontra-se guardada na sessão de obras raras do Observatório Nacional - falou, empolgado.

- Que notícia incrível Embaixador! Simplesmente incrível! - vibrei, ao lado dos oficiais que ouviam a conversa ao meu lado.

- Quando aportarem no Rio de Janeiro, procure o César, no Observatório Nacional. Ele terá outras histórias para lhe contar - aconselhou o embaixador.

- Certamente entrarei em contato com o seu irmão. Muito grato, Embaixador, tudo de bom em sua missão diplomática na Bélgica! - despedi-me, muito feliz com a possibilidade de ver a bandeira brasileira que acompanhou uma das expedições mais importantes da História da Antártica.

- Boa Viagem! - Despediu-se o Embaixador brasileiro em Bruxelas.

A perna entre Bremerhaven e Brest, na França, foi bem tranquila. Foi outro momento oportuno para a tripulação do Navio se adestrar e se familiarizar com as diversas fainas a bordo.





Golfo de Biscaia, Atlântico Norte, entre a França e a Espanha. O primeiro desafio, a tempestade!

Assim que o Tio Max atracou em Brest, em 27 de fevereiro de 2009, parte da tripulação foi autorizada a desembarcar e conhecer um pouco da cidade francesa, que possui um dos portos mais importantes da Europa. Brest tem uma tradição náutica fabulosa. Alguns oficiais aproveitaram a ampla oferta de motivos náuticos disponível na cidade e compraram objetos decorativos, que foram doados à Praça D'Armas do Navio. Dentre as aquisições marcantes, duas pinturas de Râmine, famoso pintor da região da Bretanha, onde está localizada a cidade de Brest, impressionaram a tripulação: A pintura *Farandole* representa a guarnição do Tio Max. Nessa obra é possível identificar atitudes, sentimentos e acontecimentos pitorescos da vida de bordo. Desavenças, despedidas, alegria, saudade, companheirismo, tristeza, brincadeiras e até o tradicional fumo em conveses abertos estão retratados. A pintura *Front de Marins* tem um significado ainda mais marcante para a oficialidade do Navio. Representa os doze oficiais componentes da primeira tripulação, e o menino, com o navio nos braços, o nascimento do NPo *Almirante Maximiano*.

Na véspera de nossa partida para a segunda perna da viagem, o Navio recebeu a bordo autoridades da Marinha Francesa. Após o almoço, mostrei todas as instalações aos convidados. Quando entraram na biblioteca, um dos franceses retirou dois livros da estante.

- Comandante Segóvia, que boa surpresa encontrar na biblioteca desse belo Navio os livros do nosso compatriota, o saudoso Comandante Jean-Baptiste Charcot - disse Olivier, um piloto da Marinha da França - e muito simbólico também, pois ele partiu exatamente daqui, de Brest, para sua primeira expedição à Antártica, em 31 de agosto de 1903.

- *Monsieur* Olivier, o Comandante Charcot é muito importante para nós brasileiros. Em duas ocasiões, com os barcos *Français*, em 1903, e *Pourquoi-Pas?*, em 1908, expedições polares francesas sob seu comando aportaram em Pernambuco e no Rio de Janeiro - falei, desejando ouvir mais dos franceses.

- *Oui oui*, exatamente. Ambas expedições permaneceram mais de um ano explorando regiões da Península Antártica - prosseguiu Olivier.

- Sim, *monsieur*, inclusive o Comandante Charcot nomeou as ilhas Pernambuco em homenagem aos pernambucanos, as ilhas Sampaio Ferraz em homenagem ao engenheiro Domingos de Sampaio Ferraz, e também duas montanhas em homenagem ao Brasil: o monte Rio Branco, a 975 metros do nível do mar e o pico Alencar, a 1.555 metros, ambos na latitude 65° Sul - relembrei.

- *Et vous*, brasileiros, já escalaram essas montanhas? - perguntou o senhor Olivier.

- *Non, monsieur!* Ainda não! - respondi.



- Nós procuramos sempre visitar os lugares com nomes franceses, para que esses nomes sejam mais conhecidos e não corram o risco de cair no esquecimento - explicou Olivier

Meu coração bateu forte naquele instante. Se pudéssemos aproveitar a viagem do Tio Max à Antártica para, ao menos, avistar as montanhas com nomes brasileiros seria sensacional. E se as condições de tempo e de terreno fossem favoráveis, porque não dar suporte para que alguns de nossos alpinistas tentassem a escalada desses pontos geográficos? Em algum momento, seguiríamos para o cabo Três Perez, onde o Tio Max poderia se aproximar dos dois montes. Era uma possibilidade...

O francês estava coberto de razão. Deveríamos nos esforçar ao máximo para manter e preservar os nomes brasileiros no continente antártico. O Brasil estava a caminho de completar 30 anos de sua presença ativa e permanente na Antártica. Quem sabe não seria a nossa vez de homenagear o ilustre diplomata e Ministro das Relações Exteriores Barão do Rio Branco e o Ministro de Estado que mais tempo comandou a nossa Marinha, o Almirante Alexandrino Alencar?

Olhei através da janela da biblioteca e imaginei, depois da linha do horizonte, um garoto sentado na areia da praia de Ipanema. Que nem imaginava que seu destino fosse comandar um Navio Polar que apoiaria pesquisas científicas oficiais e, de quebra, ajudaria a descobrir fatos relevantes para as ciências...

- Comandante Segóvia, imagino que o senhor ficará surpreso com o parentesco do Tenente Jérôme, sentado aqui ao nosso lado - disse o senhor Olivier.

- Por favor, conte-me sua história Tenente Jérôme - solicitei.

- Senhor Comandante, o meu avô foi assistente de manutenção na primeira viagem de Charcot à Antártica - revelou o Tenente Jérôme.

- Não pode ser, que parentesco inusitado! - falei, admirado.

- *Grand Père* Besnard era um homem silencioso e reservado. Meses antes de morrer, começou a contar histórias que nem mesmo os meus pais conheciam - falou o Tenente Jérôme.

- Poderia nos contar alguma dessas histórias, Tenente Jérôme? - perguntei, bem curioso.

- Lembro-me, por exemplo, do vovô Besnard contando que o Comandante Charcot hasteou as bandeiras da França e do Brasil, em frente aos montes Chevreux e Rio Branco. Foi o momento em que esses e outros picos nevados, nunca vistos antes, foram batizados com nomes de amigos franceses e brasileiros: os monte Perchot, Rigo, Alencar, Magnier ... - continuou sua história, o Tenente Jérôme.

- Nada como uma boa memória - comentou o *monsieur* Olivier.

O Tenente assentiu com a cabeça e continuou:

- E após hastearem as duas bandeiras, elas foram dobradas e colocadas dentro de uma



pequena caixa de madeira.

- Que fato histórico para o Brasil, Tenente Jérôme! - exclamei, contente em ouvir o neto de um personagem da expedição do *Français*.

- Sem dúvida, Comandante Segóvia. Mas é aqui que começa de fato uma das histórias mais curiosas contadas pelo meu avô - disse o Tenente, disposto a revelar tudo o que sabia.

- Sim, sim, conte-nos, por favor! - continuei, estimulando a conversa.

- Quando o *Français* retornava à França ele novamente aportou no Rio de Janeiro, onde outra vez foi muito bem recebido. O Comandante Charcot comunicou à Sociedade Brasileira de Geografia a respeito das homenagens que havia prestado aos brasileiros e que a bandeira do Brasil, hasteada pela segunda vez na Antártica, seria entregue ao povo brasileiro. Quando Charcot pediu ao seu imediato, H. Bongrain, que também foi responsável pelas observações astronômicas, hidrográficas, sismológicas e gravitacionais, que buscasse a tal caixa de madeira, não havia mais caixa de madeira! - falou o Tenente, suspirando.

- Como assim, Tenente, não havia mais caixa de madeira com bandeiras dentro? - perguntei, nervoso.

- A caixa havia sumido! - confessou o Tenente.

- Não pode ser! - falei, respirando fundo.

- Sim, a caixa havia sumido e não havia mais o que fazer... - o Tenente olhou para baixo, antes de terminar sua fala.

- Que lástima, seria uma honra para nós brasileiros termos essa bandeira, uma verdadeira relíquia! - disse, olhando para todos os presentes.

- ... meu avô contou que o marujo responsável por dobrar e guardar as bandeiras, admitiu logo antes de morrer, em 1937, que ele havia escondido a caixa - contou o Tenente.

- Não posso acreditar! - falei, arregalando os olhos.

- E tudo indica que a caixa ainda está lá, no mesmo lugar - disse o Tenente, tranquilamente.

- Tenente, o senhor se lembra onde o seu avô disse estar escondida a caixa? - perguntei, apreensivo com a resposta.

- Humm... A caixa foi escondida dentro de uma caverna de gelo, em algum lugar perto do monte Rio Branco - disse o Tenente Jérôme, exercitando sua memória.

- O marujo contou ao seu avô por que ele fez isso? Por que escondeu uma caixa com bandeiras, aparentemente sem o menor valor econômico? - perguntei, procurando alguma pista.

- Vovô Besnard contou que ouviu de um outro tripulante do *Français* que o tal marujo



que escondeu a caixa não batia muito bem da cuca. Que depois de passar um inverno inteiro na Antártica, os “parafusos” dele congelaram e ele começou a fazer coisas estranhas. Essa foi uma delas - disse o Tenente, que parecia surpreso consigo mesmo, ao lembrar-se de todos os detalhes.

- Tentente Jérôme, estou impressionado! - falei, agradecido.

- *Oui oui*, mistérios antárticos... - balbuciou, o monsieur Olivier.

- Imediato, o senhor ouviu essa história? - perguntei.

- Sim, Comandante, ouvi! - respondeu o Imediato.

- Faça o favor de transcrevê-la no *Livro do Navio* e mantenha sigilo sobre o assunto - solicitei.

- Positivo, Comandante! - disse o Imediato, retirando-se da biblioteca.

Lembrei-me de quando minha avó dizia que “o segredo da vida é manter o segredo”. Como não sabemos o que irá acontecer em nossa viagem à Antártica, penso que seja melhor esperar até chegarmos lá e sentirmos *in loco* as possibilidades reais de investigar esse fato.

Inspirados por essa e outras conversas, desatracamos do cais do Porto Militar de Brest na noite de 2 de março de 2009. As previsões meteorológicas indicavam condições de mar grosso durante a travessia do Golfo de Biscaia. A corrente do Atlântico Norte chega nesse Golfo vinda de oeste e quando encontra o mal tempo, com fortes ventos, é certo que haverá tempestades e perigo de naufrágios.

Pelo rádio ouvimos as últimas palavras em francês:

- *Bonne Chance!* Boa sorte, Tio Max! *A bientôt!* Até a próxima! - despediu-se otimista o controlador do porto.

Das janelas do passadiço, olhamos as luzes de Brest se afastando e sentimos, aos poucos, o mar crescer. Era noite e parecia sermos a única embarcação em movimento. Entusiasmo e coragem não faltavam a bordo. Se realmente uma tempestade forte nos atingisse, seria uma travessia difícil. Por outro lado, tudo o que passamos até aquele momento era, de certa forma, uma preparação para enfrentar as piores situações de mar. Dito e feito.

A tempestade começou assim que o sol se pôs. O Tio Max balançou forte pela primeira vez. A partir de então, o balanço aumentou conforme



a velocidade do vento. O primeiro desafio do Tio Max estava lançado. A cada hora o tempo passava mais lentamente e a apreensão tomou conta de todos dentro do Navio.

O relógio marcava 3:03 da madrugada. O mar subiu muito de repente e o Navio começou a bater nas ondas. Quem se aventurasse por mais de um minuto no convés voltava para dentro encharcado e quase congelado. A temida tempestade do Golfo de Biscaia que tantos barcos não resistiram, chegou com uma força assustadora em cima de nós. Ninguém a bordo havia presenciado algo parecido. O Tio Max e toda sua tripulação estavam, de alguma forma, vivendo um ritual de passagem. “Se vocês só pensam no Sul, que levem algumas marcas do Norte”, pareceu ser o recado do mar naquele instante.

Respirei profundamente e falei baixinho:

“Max... preciso que me ouça! Ainda não nos conhecemos tão bem para exigir qualquer coisa, mas nos ajude a sair daqui inteiros!”

De repente, senti um calafrio. Era um sinal! Será que o Tio Max me ouvia? Tinha certeza de que o nosso Navio, tendo passado alguns meses conosco, começava a entender a língua portuguesa. Essa tempestade durante a travessia do Golfo de Biscaia estava colocando o Navio e sua tripulação à toda prova. Um naufrágio aqui, logo no início da viagem inaugural, estava fora de cogitação!

- Senhor Comandante, as ondas estão enormes. Passaram dos oito metros. O balanço é inacreditável. O vento está fortíssimo. Os motores estão apagando constantemente! - disse o CC Guimarães Veloso, Chefe de Máquinas.

- Chemaq, vamos descobrir o que está acontecendo e tirar o Tio Max dessa tempestade imediatamente - ordenei, olhando para todos os oficiais ao meu redor.

- Sim, senhor! Tudo está sendo investigado minuciosamente - garantiu o Chemaq.

- Estão todos bem? - perguntei ao médico, Dr. Franklin.

- Sim, Comandante, toda a tripulação encontra-se a postos - acalmou o médico.

Em um navio, o trabalho é sempre em equipe e todos são importantes no que fazem, pois se uma “engrenagem” falhar, a máquina toda pifa.

- Comandante, ficamos seis horas com os motores apagados! Está tudo em ordem na sala de máquinas agora! - informou o Chemaq.



- Eu nunca vi uma tempestade como essa! - falei, olhando para a água da chuva que escorria por todas as janelas.

- Nem eu, Comandante! - disse o Oficial de Serviço, percorrendo o olhar pelas mesmas janelas.

- Qual é o próximo procedimento, Comandante? - perguntou o Mestre.

- Verifique os controles principais e o monitor de informações barométricas - respondi.

- Acabo de receber a informação de que o Tio Max está enfrentando o seu primeiro fator nove - falou o Cheop, ao entrar no Passadiço.

- Há quanto tempo estamos com fator nove? - perguntei, tentando não aparentar nervosismo.

- Há quase duas horas, Comandante! E para piorar, parece que tivemos congelamento de parafina do combustível em um dos motores! - respondeu o Chemaq.

De repente, ouço uma voz ecoando dentro da minha cabeça: *“Comandante, estou fazendo o melhor que posso, mas estou engasgando com essa tempestade!”*

Meu deus! Só podia ser o Tio Max! Sim, era ele se manifestando! Os ventos estavam entre 41 e 47 nós de velocidade na Escala Beaufort. Ou seja, numa escala de 0 a 12 (furacão), a situação era de vendaval grave (grau nove Beaufort). A coisa estava feia! O Tio Max estava engasgado e não sabíamos o porquê!

As horas passavam em agonia. A apreensão era geral. O barômetro mostrava que a pressão caía vertiginosamente, indicando que as condições não melhorariam. Mas, mesmo assim, era preciso torcer por alguma mudança. Continuar naquela situação poderia significar o fim da viagem, ainda tão distante dos mares do sul.

“Tio Max!”, gritei em pensamento, “segura firme aí, vamos sair dessa juntos! Estamos procurando o problema. Seus soluções irão logo terminar!”

O Navio balançava de um lado para o outro, como se fosse um barco de papel dentro de uma piscina de ondas. Era como se cada onda fosse uma avalanche de água. O barulho da batida do casco na superfície do mar era arrepiante. A pouca visibilidade era vertiginosa. Todos os homens a bordo não pregaram os olhos um instante sequer.

“Quantas vezes, em nossas vidas de marinheiro, passaríamos por um momento parecido? Talvez fosse o tributo que o Atlântico Norte estava cobrando do “ex-Navio Polar do Norte” que se mudava permanentemente para os mares do sul, levado por brasileiros em busca de uma incrível viagem rumo a Antártica. Quem poderá nos responder?”, perguntava para mim mesmo.

Descobriu-se mais tarde, que a falha não foi humana. O fato do Navio ter permanecido atracado por muito tempo até a sua partida para o Brasil, fez com que a parafina existente no óleo fosse depositada no fundo dos tanques. Com o mar agitado, essa parafina se despreendeu do

fundo e foi aspirada pelo sistema de combustível, causando assim o apagamento dos motores.

Levamos quatro dias para fazer o que, normalmente, se faz em dois dias e meio. O Tio Max e seus tripulantes trabalharam em equipe e superaram o primeiro grande desafio da viagem.

Na manhã do dia 6 de março, uma tripulação exausta de uma dura travessia colocou os pés em Lisboa, Portugal. Após um breve e merecido descanso, na manhã do dia 10, o Navio desatracou de Lisboa. Tivemos bons mares e ventos de feição durante os três dias de travessia que se seguiram até atracarmos no Porto de Las Palmas, na Espanha. No dia 16 de março de 2009, o Tio Max se despediu de seu último porto no exterior e seguiu para a maior pernada da comissão, rumo ao Brasil.





Tio Max chega ao Brasil!

“E o seu pensamento ia para os infinitos dessa coisa sempre atraente, que fascina e que devora: o pensamento voava-lhe lá para baixo, para muito longe, para os mares polares”.

Pierre Loti

Já em alto mar, sai do passadiço e fui passear sozinho do lado de fora do Navio. Dei uma volta completa ao seu redor, parei na proa e olhei o Tio Max cortando a água escura do oceano. Observei os desenhos na superfície d'água, formados pelo movimento do navio e a diversidade de formas criadas pelas espumas. Um momento meditativo de certa forma. Era preciso, às vezes, parar um pouco e não pensar em nada. Foi quando, outra vez, ouvi a voz do Tio Max chegando em meus ouvidos:

“Atravessar o Oceano Atlântico, entre a Europa e o Brasil. Que maravilha! Como eu sonhei com esse momento. Daqui a pouco estarei no hemisfério sul e não olharei mais para trás. Desejo uma vida nova, mais livre e interessante. Nada de indústria pesqueira ou petroleira. Quero aprender bem a língua portuguesa para entender todas as histórias contadas dentro de mim, pelo senhor Comandante e sua tripulação. Não vejo a hora de chegar ao Brasil, conhecer suas ilhas, suas costas e sua gente. Quem serão os próximos brasileiros a embarcar conosco nessa incrível viagem à Antártica? Sei que aprenderei com cada um deles, seja cientista, jornalista ou alpinista. Tanto faz! Brasileiros me fazem bem. Por isso, almejo ser um excelente Navio para a Marinha do Brasil e para o Programa Antártico Brasileiro. Obrigado, destino, por fazer desse ex-Navio dos mares do Norte, o novo navio dos mares do Sul.”

Importantes marcos ocorreram durante essa singradura: o primeiro Cerimonial à Bandeira, com toda a tripulação formada no convés da lancha; a operação do sistema de posicionamento dinâmico em sua plenitude, por ocasião da inspeção do Comandante e Imediato às instalações da Ilha Belmonte, no arquipélago brasileiro de São Pedro e São Paulo; e a tradicional Cerimônia de Passagem do Equador, com recepção ao Rei Netuno e sua corte, batismo de toda a tripulação e um churrasco em comemoração aos aniversariantes do mês. Dessa vez, não ocorreu nenhuma surpresa, permitindo a realização de testes de desempenho do Navio, exercícios de homem ao mar e controle de avarias, como simulação de incêndio, alagamento e abandono.

- Terra à vista! - gritou o Mestre.

- Viva! Viva!! Viva!!! - comemoraram todos a bordo.

- O Tio Max aproxima-se do território brasileiro pela primeira vez, Comandante - falou o Imediato.

- Que sensação fascinante senhores. Enfim, o Brasil! - disse, dirigindo-me aos oficiais presentes no Passadiço.



- Estamos navegando a uma velocidade de 10 nós. Chegaremos ao arquipélago de São Pedro e São Paulo em meia hora, aproximadamente - informou o Cheop.

- Tivemos uma excelente travessia. Nenhum contratempo e tudo funcionando da melhor forma possível - falei, satisfeito com o desempenho do Navio e de toda a tripulação.

O arquipélago de São Pedro e São Paulo é formado por cinco ilhas maiores e vários rochedos. Alguns poucos pesquisadores habitam a estação científica, que fica localizada na Ilha Belmonte, distante 1.010 km de Natal, no Rio Grande do Norte. É um lugar ermo, sem água potável, mas abençoado pela abundância de vida marinha.

Assim que o Navio ancorou próximo à Ilha Belmonte, desci as escadas que conectam o Passadiço à Praça D'Armas e encontrei um grupo conversando ao redor da mesa principal.

- Certamente já ouviram falar no cometa Halley... - indagava o Imediato.

- Sim, senhor, claro que ouvimos - responderam os demais, que participavam da conversa.

- Esse nome é uma homenagem a Edmond Halley, astrônomo britânico que, através das Leis de Newton, calculou a órbita, determinou o ciclo e previu o retorno do cometa. Ele foi também matemático, geofísico, meteorologista, agrimensor, cartógrafo, hidrógrafo, inventor, navegador e marinheiro. Entre 1699 e 1700, ele participou como cientista-chefe da primeira expedição de pura investigação científica através do "grande oceano austral". O objetivo era estudar a variação magnética nos oceanos e criar métodos para determinar a longitude no mar - continuou o Imediato, antes mesmo de obter uma resposta.

- Mas o que o senhor Halley tem a ver com o Brasil, Imediato? - perguntou o cozinheiro, aprendiz de História da Antártica.

- Halley visitou alguns pontos do Brasil ao longo dessa importante viagem científica - esclareceu o Imediato.

- Conte-nos, por favor, um pouco sobre esse roteiro em terras brasileiras - solicitou o médico.

- Bom, após algumas semanas da partida do Navio H.M.S. *Paramore* da Inglaterra, Halley e seus companheiros dirigiram-se à ilha de Fernando de Noronha, a cerca de trezentas milhas ao sul do Equador e a duzentas milhas da costa do Brasil, a fim de obter água fresca. Desembarcaram sem encontrar água, somente tartarugas e carangueijos em abundância. Em seguida, rumaram para a costa brasileira e chegaram ao rio Paraíba. O *Paramore* foi reabastecido com água, enquanto portugueses disseram que se tratava do primeiro Navio inglês avistado naquela região nas últimas três décadas. Halley considerou passar o inverno no litoral brasileiro em vista do atraso em sua programação, que poderia comprometer uma incursão em busca da *terra incognita*. Porém, alguns marinheiros a bordo se subverteram e Halley decidiu, sabiamente, voltar à Inglaterra - contou o Imediato.



- Deve ter sido uma grande decepção para Edmond Halley, certo, Imediato? - perguntou novamente o cozinheiro.

- Sim, sem dúvida. Tanto que imediatamente ele propôs ao Almirantado inglês uma segunda viagem no *Paramore* - continuou o Imediato - Nosso Comandante sabe tão bem quanto eu essa história.

- E como foi essa segunda viagem, Comandante? - perguntou o médico.

- O *Paramore* partiu de Downs, na Inglaterra, em 27 de setembro de 1699, com 24 homens, dos quais nove haviam participado da primeira viagem. A missão agora era dar maior ênfase à busca das terras meridionais desconhecidas entre o estreito de Magalhães e o cabo da Boa Esperança, entre as latitudes 50° e 55° Sul. Depois de se abastecerem com água nas Ilhas de Cabo Verde, o *Paramore* atravessou a linha do Equador. Tenho aqui, no meu caderno de anotações, as palavras exatas do inglês Alan Gurney. Vejam que interessante: "... o *Paramore* tomou rumo oblíquo em direção à costa brasileira e ao Rio de Janeiro. À sombra do Pão de Açúcar, embarcaram lenha para a cozinha e reabasteceram os tonéis de água e os de rum, em lugar do vinho da ilha da Madeira. Em 29 de dezembro o *Paramore* levantou ferros e zarpou, passando as montanhas protetoras da barra e ganhando o Atlântico rumo ao oceano austral" - respondi, citando o projetista de barcos e autor do fascinante livro *Abaixo da Convergência*, onde relata as expedições à Antártica ocorridas entre 1699 e 1836.

- Que fantástico Comandante Segóvia! O navegador mais científico de sua época esteve mesmo no Brasil! - exclamou o cozinheiro.

- E a história não para por aí. Depois que o *Paramore* atingiu a latitude 52,5° Sul e a longitude 35° Oeste, começou a viagem de regresso. Dessa vez passando pela misteriosa Ilha de Trindade, onde Halley e sua tripulação desembarcaram e abasteceram-se com água doce. Em seguida, aportaram em Recife, onde Halley foi incredivelmente preso por um falso cônsul inglês, sob suspeita de contrabando. Alan Gurney, grande estudioso das primeiras expedições à Antártica, escreveu: "A patente de Halley, conferida pelo Almirantado, finalmente convenceu o pretenso cônsul do grave erro que ia cometendo" - citei, lembrando de outro trecho de seu livro.

- Nossa senhora, estou realmente impressionado Comandante - comentou o Capelão.

- Halley morreu aos 85 anos, muito querido e respeitado. Uma das estações britânicas na Antártica tem o seu nome, como uma justa homenagem à sua memória. Mais impressionante ainda, é lembrar que foi na estação Halley, localizada na plataforma Brunt, no mar de Weddell, que cientistas perceberam a destruição da famosa camada de ozônio - terminei, contando um pouco da história desse excelente cientista-explorador, inspirado pelos olhares empolgados da minha tripulação.

Encontros e conversas assim estavam se tornando cada vez mais comuns enquanto cruzávamos o Oceano Atlântico pela primeira vez. Como se o espírito do Tio Max, carregado de histórias vividas na prática, atísasse a curiosidade da tripulação em saber cada vez mais sobre os caminhos a serem percorridos.



A emoção de chegar ao Brasil era grande, ainda mais depois de tantos meses longe do calor tropical. Observando atentamente o trabalho e o dia a dia de cada marinheiro, era latente a dedicação e a chama em cada olhar.

Depois de uma rápida visita aos Penedos de São Pedro e São Paulo, passamos ao lado de Fernando de Noronha e seguimos até Recife, o primeiro porto nacional na vida do Tio Max.

A capital de Pernambuco, Recife, é muito citada na obra do explorador polar francês Jean-Baptiste Charcot. Quem ler seus livros com atenção será surpreendido por um mapa muito bem desenhado, onde estão as ilhas Pernambuco e as ilhas Sampaio Ferraz, localizadas aproximadamente na latitude 65° Sul e longitude 64° Oeste, perto da Península Antártica. Existia uma grande chance do Tio Max passar por lá no verão seguinte, a caminho do Círculo Polar Antártico. Vamos esperar e ver o que acontece. O caminho é longo e estamos apenas chegando na metade.

O Navio chegou com antecedência a seu destino e fundeou próximo ao porto de Recife, na tarde do dia 25 de março de 2009. A repercussão da chegada do Navio foi maior que a esperada. O Tio Max foi recebido com banda de música, grupo de frevo, imprensa e pela Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco. Visitantes puderam conhecer as instalações do Navio e oficiais da Marinha do Brasil em Recife foram recebidos para um almoço. Foi um dia muito especial. De alguma forma, sabia que o Tio Max estava muito feliz em poder descansar em águas brasileiras, após a longa travessia oceânica.

Um dos convidados era o jornalista Eduardo Hollanda, da Revista Brasileiros. Ele embarcou no Navio para realizar uma matéria que mostraria a rotina de bordo, uma comparação entre os dois meios do Programa Antártico Brasileiro - *Ary Rongel* e *Almirante Maximiano* - e a realização de fotos aéreas antes e durante a parada naval que aguardaria a chegada do Navio ao Rio de Janeiro. Eduardo é um apaixonado pela Marinha do Brasil. Esteve na Antártica anteriormente, sempre reportando a vida e o trabalho dos cientistas e militares brasileiros que chegam a passar um ano inteiro na Estação brasileira. Não pensou duas vezes quando o convidamos para participar da primeira viagem do Tio Max à Antártica.

O Navio desatracou de Recife no dia 30 de março e demandou a cidade do Rio de Janeiro. Na manhã seguinte, um helicóptero partiu de Salvador, capital do estado da Bahia, voou 35 milhas e realizou o primeiro pouso a bordo. Tudo ocorreu perfeitamente, sempre buscando aprimorar o trabalho da tripulação e aumentar a mentalidade de segurança das operações. O Tio Max foi um Navio homologado para o Nível de Operação III e Classe de Apoio 3, para as aeronaves UH-12, UH-13 e IH-6B. Ou seja, com essa certificação ganharíamos mais mobilidade e agilidade em nossas operações antárticas, como em lançamentos e recolhimentos de acampamentos científicos.

Na manhã do dia 4 de abril, o Navio fundeou na Enseada do Forno, em Arraial do Cabo, litoral norte do estado do Rio de Janeiro, iniciando a preparação para sua chegada ao Rio de Janeiro. Após dois dias, convoquei todos os oficiais para um jantar na Praça d'armas, onde tentamos descontrair antes do importante dia que estava por vir.

- Estamos todos preparados? - perguntei aos presentes.



- Sim, nós nos preparamos tanto Comandante! - falou o Imediato, olhando os oficiais sentados à mesa.

- Vamos então! - disse o Cheop, levantando sua taça de vinho.

- Um brinde ao Tio Max, senhores! - falei - que sejamos sempre muito felizes dentro de nosso Navio.

- Saúde!!! - brindaram todos juntos.

No dia seguinte, logo cedo, foi lançada a aeronave embarcada com o repórter a bordo para a cobertura da Parada Naval - que ocorreu na área marítima adjacente à Baía de Guanabara - em comemoração à chegada do NPo *Almirante Maximiano* ao Rio de Janeiro. Iniciou-se, ao mesmo tempo, um desfile aéreo composto por 10 aeronaves e a aproximação de 10 navios em coluna. Cumpridas as honras de passagem, cada navio realizou a conversão e seguiu as águas do NPo, que assumiu a posição de guia da formatura.

Na seqüência, ocorreu a passagem de aeronaves sobre a formatura de navios, que rumaram para o interior da Baía de Guanabara, onde foi dada liberdade para o Tio Max participar das honras de "salva a terra".

Atracamos em segurança no Píer Irineu Roxo Freitas, após 5.808 milhas navegadas e 29 dias de mar, desde a saída de Bremerhaven. Foi uma viagem e tanto. Mas o melhor ainda estava por vir...

O Rio de Janeiro é, desde 1819, um ponto de apoio para várias expedições estrangeiras famosas que rumaram à Antártica. A primeira delas foi a expedição imperial da Rússia, comandada por Fabien Thaddeus von Bellingshausen. Os Navios *Vostok* e *Mirnyi* chegaram ao Rio de Janeiro em 2 de novembro de 1819. Passada uma semana, os oficiais russos foram recebidos pelo rei Dom João VI.

- Comandante Bellingshausen, bem-vindo ao Brasil! - saudou o Rei Dom João VI.

- *Spaciba*, Majestade! - agradeceu o Comandante russo.

- Quanto tempo os senhores permanecerão no Rio de Janeiro? - perguntou o Rei português.

- Cerca de três semanas, Majestade - respondeu o russo, prontamente.

- Quais são suas impressões sobre o que viu na cidade até agora? - perguntou o Rei.

- A cidade está situada de forma correta, embora a maioria das ruas seja estreita. Há algumas boas praças e belas casas de dois andares - respondeu o russo, cuidadoso com o que dizia ao Rei.

- Há algo que não o agradou? - inquiriu Dom João VI, mostrando-se aberto a críticas.

- Se Vossa Majestade me permite a sinceridade... percebi certo aspecto de sujeira em muitas partes da cidade. E os mercados de escravos não me causaram um boa impressão -



respondeu o Comandante Bellingshausen, corajoso como de costume.

Dom João VI ouviu o russo, mas não comentou nada. Mudou de assunto rapidamente com outra pergunta: "E quais são os objetivos de sua expedição à Antártica?"

- Pretendemos dar continuidade às explorações do capitão inglês James Cook nas latitudes próximas ao Polo Sul e, se possível, avistar o mítico continente antártico - explicou o Comandante Bellingshausen.

O Rei Dom João VI cumprimentou-o, desejou-lhe uma ótima viagem e desembarcou acompanhado de sua comitiva. O *Vostok* e o *Mirnyi* zarparam do Rio de Janeiro no dia 22 de novembro carregados de novilhos, carneiros, quarenta porcos grandes, vinte leitões, patos, galinhas, rum, açúcar, limão, abóboras, cebolas, alho e vegetais. A última coisa a ser embarcada foram os fardos de feno para os bovinos e ovinos.

Hoje, sabemos que a expedição russa realmente realizou a segunda circunavegação do continente antártico (James Cook realizou a primeira, em sua viagem entre 1772 e 1775) e, provavelmente, também foi uma das primeiras a avistá-lo. Foi uma expedição tão bem sucedida e admirada por seus sucessores, que existem Estações da Rússia na Antártica batizadas de Vostok, Mirnyi e Bellingshausen. Esta última localiza-se na Ilha Rei Jorge, onde também fica a Estação Antártica Comandante Ferraz, do Brasil.

Empolgado com a lembrança de fatos marcantes que colocam o Rio de Janeiro na rota de grandes expedições antárticas, no dia 13 de abril de 2009, pela manhã, tive o privilégio de conduzir a cerimônia de subordinação do Navio Polar *Almirante Maximiano* da Diretoria-Geral do Material da Marinha para a Diretoria-Geral de Navegação. As autoridades foram convidadas a se dirigir ao convoo para assinatura do *Livro do Navio*. O filho do Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, o Vice-Almirante Luiz Fernando Palmer da Fonseca, entregou-me a espada que foi de seu pai, exposta desde então ao lado do quadro, em uma das anteparas da Praça d'armas do Navio, configurando um espaço de honra. Ambos objetos foram entregues com o consentimento de sua mãe Heloísa. Sempre me chamou a atenção o sobrenome Palmer. Nathaniel Palmer foi um baleeiro norte-americano que disputa a primazia de ter avistado o continente antártico. Não há ligação genealógica entre a família do Almirante Maximiano e o antigo explorador polar Palmer. Mas que é interessante, isso é!

O Comandante da Marinha, Exmo. Sr. Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, e demais convidados, receberam uma breve apresentação sobre as principais características do Navio. O Comandante da Marinha, para materializar sua passagem pelo Tio Max, ofereceu um brasão, assinou o livro e tirou uma foto com a oficialidade presente. Uma imagem simbólica, que fechou o ciclo iniciado em Brasília, no ano anterior, quando recebemos a notícia de que o Presidente da República havia autorizado a aquisição de um Navio Polar para apoiar o Programa Antártico Brasileiro.

Aproveitei o momento de pausa da viagem no Rio de Janeiro para reencontrar-me com minha família e amigos. Não era fácil encarar a distância física de entes queridos. Por outro



lado, ter a oportunidade de comandar um Navio Polar da Marinha do Brasil era um privilégio único e um ponto de ouro, digamos assim, na minha carreira. As saudades eram sentidas por todos, que jamais as esconderam. No fundo, meus familiares e melhores amigos sabiam, tanto quanto eu, da importância da minha missão. Muitos deles sonhavam um dia em conhecer a Antártica. O que me inspirava, ainda mais, a comandar uma inesquecível viagem no Tio Max rumo aos mistérios da região ao redor do Polo Sul.

Aproveitei também para visitar o César Sena, Diretor do Observatório Nacional, e o biólogo David Campbell, pesquisador associado à Universidade Federal do Rio de Janeiro, autor do livro *The Crystal Desert*, sobre seu trabalho na Antártica. Mesmo não sendo um cientista formal, sempre fui fascinado pela ciência e suas diversas disciplinas do conhecimento. Agora, como Comandante do Tio Max, minha curiosidade crescia a cada dia.

- Bom dia, Comandante, bem-vindo ao Observatório Nacional! - disse o Diretor César, com seus óculos redondos e sua barba grisalha.

- Bom dia, Diretor. Não imaginava que o Observatório fosse tão lindo e bem cuidado - falei, surpreso com a bela decoração e vários objetos antigos à mostra.

- No início, nosso observatório era chamado de Imperial Observatório. Nosso Diretor mais famoso foi Luiz Cruls, engenheiro militar e astrônomo belga, naturalizado brasileiro. Ele nasceu em 1848 e em 1881 tomou posse como Diretor do Observatório, onde permaneceu até a sua morte, em 1908 - contou César, que além de astrônomo era químico e tinha uma excelente memória.

- Deve ter sido um homem fascinante - comentei, estupefato.

- Sim, Comandante. O Doutor Luiz Cruls amava o Brasil. Foi casado com uma brasileira. Foi professor da Escola Militar e fez muito pela ciência nacional - concordou César.

- Ele recebeu o prêmio Valz da Academia de Ciências de Paris, não foi? - perguntei ao Diretor.

- Exatamente. Isso foi em 1882, ano em que Cruls organizou, a mando de Dom Pedro II, uma expedição científica a Punta Arenas, no extremo





sul do Chile, para observar a passagem do planeta Vênus diante do disco solar. Partiram do Rio de Janeiro na corveta imperial *Parnahyba* e obtiveram cálculos praticamente perfeitos no dia 6 de dezembro - explicou César, orgulhoso em ocupar o mesmo cargo que Cruls.

- Foi um cientista muito ativo e respeitado - falei, agregando o que sabia ao seu respeito - tanto que um cometa leva o seu nome. Na Antártica, o Refúgio Astrônomo Cruls, na Ilha Nelson e as Ilhas Cruls, foram batizados em sua homenagem.

- O Doutor Cruls foi bem sucedido também como chefe da Expedição Cruls, que determinou o quadrilátero da futura capital do Brasil e ainda em sua expedição que o levou ao rio Javari, a pedido do Barão do Rio Branco, com o objetivo de solucionar a questão fronteira com a Bolívia - completou César, conhecedor de sua biografia.

- Quantas coisas uma pessoa pode fazer em uma só vida! - vibrei, satisfeito com tudo o que ouvia.

- Comandante, por favor, acompanhe-me até a sessão de obras raras. Terei o prazer em apresentar-lhe a bandeira brasileira que foi hasteada na Antártica em 1898, ao longo da expedição belga comandada por Adrien de Gerlache. Imagino que o senhor conheça a história do *Belgica* - indagou-me o Diretor do Observatório Nacional.

- Conheço, sim. Uma das que mais gosto do período heróico da Antártica. Não acredito que verei essa relíquia com os próprios olhos! - falei, contente como uma criança.

Atravessamos a biblioteca central e entramos em uma sala menor, vedada e climatizada, onde havia mais objetos que livros. César abriu um armário de aço, subiu em uma cadeira e retirou da prateleira superior uma caixa de madeira. Desceu, colocou a caixa em cima da mesa, olhou-me e disse: "Comandante Segóvia, o senhor é a primeira pessoa de fora do Observatório Nacional que verá o conteúdo dessa caixa."

Meu coração disparou... fechei os olhos e ouvi o som da caixa se abrindo.

- Meu Deus! - falei, boquiaberto.

César, usando luvas especiais, retirou a bandeira do Brasil mais antiga que havia visto até então.

- O senhor quer tocá-la? - perguntou o Diretor, desdobrando a bandeira cuidadosamente.

- Claro, Diretor - respondi, apressado.

- Vista aquele par de luvas em cima da mesa, por favor - instruiu o Diretor.

- Pronto! - falei, alguns segundos depois.

- Agora segure-a com cuidado. E sinta um pedaço da História do Brasil na Antártica em suas mãos - falou o Diretor.



A sensação de segurar a primeira bandeira brasileira hasteada na Antártica foi indescritível. Certamente todos os integrantes da famosa expedição *Belgica* haviam tocado aquele mesmo pano. Era um tecido fino, costurado e bordado com esmero. Respirei fundo e lembrei-me de Roald Amundsen, Frederick Cook, Henry Arctowski, Adrien de Gerlache, Émilie Danco e dos demais tripulantes que viram, há mais de cem anos, o Pavilhão Nacional hasteado em terras polares. Me sentia abençoado por alguns dos grandes exploradores polares que já existiram. Emocionante, posso dizer.

- Comandante Segóvia, há outro objeto que gostaria de mostrar-lhe - falou o Diretor César.

- Diretor, o senhor quer mesmo me matar de emoção? - perguntei, em tom de brincadeira.

Ele abre um envelope e retira uma carta muito envelhecida e com a tinta manchada pela umidade. Os dois primeiros parágrafos estão borrados, mas no terceiro parágrafo é possível ler:

"... dia seguinte ... chegada ... Ilha Elefante ... forte vendaval ... objetos arrastados por terra ... jamais encontrados ... sul... cabo Valentine..."

- Diretor, do que trata a carta? - perguntei, explodindo de curiosidade.

- No ano passado, um dos meus alunos de Astronomia, em suas pesquisas na biblioteca do Observatório, descobriu esta carta. Ela estava dentro de um diário escrito em inglês. Não sabemos ao certo sua origem, mas acreditamos ser de algum britânico que navegou nos mares do sul e, aportando no Rio de Janeiro em seu retorno, deixou, esqueceu ou presenteou alguém com seu diário - explicou o Diretor, contando tudo o que sabia sobre o assunto.

- Quem sabe um dia a verdadeira procedência dessa misteriosa carta seja revelada... - falei, com ar de detetive-arqueólogo.

Agradei ao Diretor César Sena por ter me recebido tão bem e mostrado verdadeiros tesouros guardados no Observatório Nacional. Falei que manteríamos contato e que enviaria notícias da Antártica. Despedi-me, então, daquele cientista tão conectado com histórias pouco conhecidas, mas verdadeiramente interessantes.

Eram onze horas da manhã. Um almoço com meus amigos André e Ali estava marcado num restaurante próximo à Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), onde, à tarde, visitei o professor David Campbell.

- Boa tarde, professor Campbell! - saudei-o, entrando em seu laboratório.

- *Entri e senta pórr favorr, Komandanti... istou terminanduu um experimentuu* - falou o professor Campbell, com acento do estado de Iowa, nos Estados Unidos.

- Muito obrigado, professor - disse, observando na parede uma foto de pesquisadores trabalhando numa geleira.

- Pronto! Terminei por hoje - falou o professor um minuto depois, visivelmente satisfeito com sua ciência.



- Li o seu livro, professor Campbell, uma maravilha! - elogiei seu trabalho literário premiado.

- Ah, gosto muito da Antártica e de pesquisá-la com brasileiros - disse o professor.

- Pena o senhor não poder nos acompanhar na viagem inaugural do Tio Max à Antártica - falei, sincero.

- Fica para a próxima, *Komandanti*. O importante é dar continuidade à presença científica do Brasil na região - desejou o professor Campbell.

- Gostaria de saber mais um pouco sobre as possibilidades de pesquisa na Antártica - pedi, interessado.

- Ah, muito bem, *Komandanti*. Acho fascinante, por exemplo, a presença de fósseis naquela região. Ainda há muito o que se descobrir - o professor começou a discorrer - Os primeiros fósseis na Antártica foram encontrados por James Eights, médico e naturalista de Nova York, em 1830. Ele descobriu troncos de árvores petrificadas, folhas e até flores fossilizadas. Naquela época, os fósseis eram um grande mistério. Muitos acreditavam serem restos do Dilúvio descrito na Bíblia.

- Eu não sabia disso professor, prossiga por favor - solicitei, bem interessado.

- Por exemplo, eu encontrei um fóssil de 16 milhões de anos, próximo ao Morro da Cruz, atrás da Estação brasileira - continuou o professor.

- E de que era o fóssil que o senhor encontrou? - perguntei, curioso.

- Era do arbusto *Nothofagus*, um gênero encontrado atualmente na Patagônia, Nova Zelândia, Tasmânia... - respondeu o professor Campbell.

- Ou seja, a Antártica e outras partes do mundo já estiveram ligadas um dia - comentei, lembrando-me da teoria da Deriva Continental.

- Exatamente, *Komandanti*. A Antártica não foi sempre coberta de gelo. Hoje sabemos que, há 200 milhões de anos, a Antártica foi parte de um gigantesco continente, que incluía o que é hoje a Austrália, Índia, África, Madagascar e América do Sul. Há 150 milhões de anos, forças tectônicas começaram a separar Gondwana em pedaços. A América do Sul, Austrália e Antártica ainda estavam conectadas há 120 milhões de anos. A separação final da Antártica com a América do Sul iniciou-se há 50 milhões de anos. Na Antártica foram encontrados fósseis muito interessantes, como gimnospermas que atingiram 22 metros de altura, o *Lystrosaurus*, um réptil aquático de um metro e meio de comprimento, que foi descoberto também na Índia e na África do Sul e o gambá *Polydolops*, prova que os marsupiais "andaram" da América do Norte à Austrália via América do Sul e Antártica - explicou o professor, com sua excelente didática.

- Gosto muito quando as ciências se cruzam. Quando um biólogo é também geólogo e paleontólogo, como o senhor - disse, pedindo com os olhos que continuasse.

- Os mares que cercavam o megacontinente abrigavam espécies que já desapareceram. Por



outro lado, isso significou uma nova gênese nesses mares, onde, por exemplo, o antecessor dos atuais pinguins perdeu sua habilidade de voar, passando a habitar o oceano - seguiu explicando o professor Campbell - E, só para completar, é bom saber que a Antártica, quando começou a se afastar da América do Sul, era envolta pelo Oceano Austral, que se abria num ritmo de alguns centímetros por ano, e que sua temperatura esfriava 1 grau Celsius a cada milhão de anos.

- Não vejo a hora de acompanhar de perto as descobertas dos nossos cientistas no próximo verão antártico - falei, entusiasmado com tanto aprendizado.

- Eu imagino *Komandanti*. É algo mesmo fascinante. Aproveite bastante sua viagem! - disse o professor Campbell, desejando-me boa sorte.

Dois meses se passaram desde que chegamos ao Rio de Janeiro... e ainda havia muito a fazer antes de partir rumo ao sul.

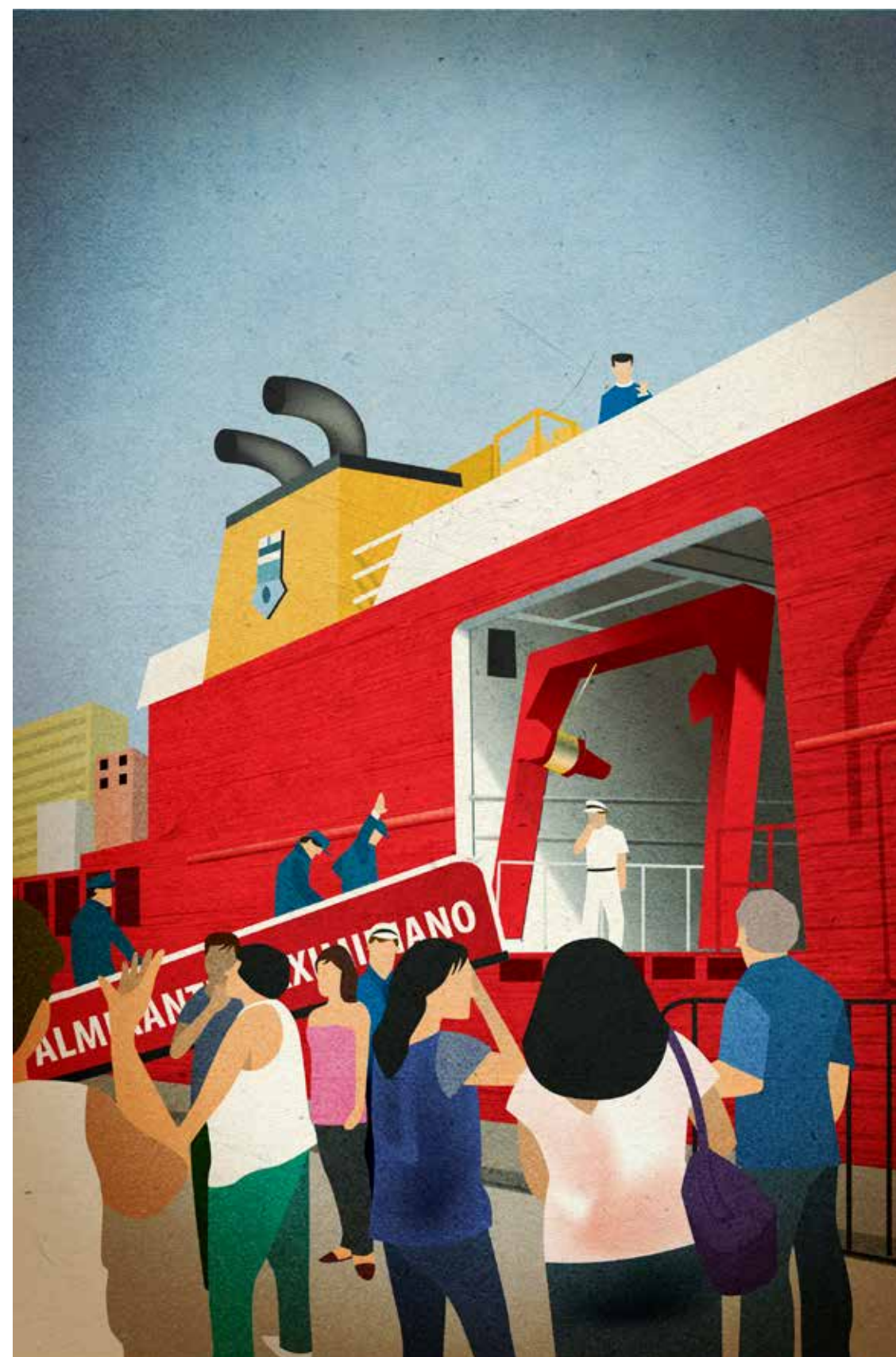
O Grupamento de Navios Hidroceanográficos realizou, entre os dias 2 e 4 de junho de 2009, a Inspeção de Segurança do Navio para avaliação do nível de adestramento da tripulação e estado do material do meio. Um momento fundamental para que todos soubessem que a primeira comissão do Tio Max nos mares do sul atingiria seus objetivos com sucesso e segurança. Houve ainda, nos meses seguintes, diversas reformas, adaptações e instalações no Navio. Como, por exemplo:

- Revisão da Máquina de Suspender;
- Revisão do Compressor de Ar Principal;
- Instalação das antenas no mastro principal;
- Corte das Obras Vivas do Navio para instalação da Gôndola;
- Inspeção estrutural por meio de sondagem ultra-sônica, para verificar a espessura do casco;
- Instalação do guincho oceanográfico, com 8.000 metros de cabo eletromecânico.

Concluída a instalação física da Gôndola na parte externa inferior do Navio, foram instalados nela os seguintes equipamentos:

- Ecobatímetros Multifeixe e Monofeixe, ambos para grandes profundidades;
- Perfilador de Correntes e de Subfundo.

Outro momento importante, que antecedeu a viagem polar, constou da realização de experiência de máquinas, efetuação do ciclo de alinhamento, compensação da agulha magnética, adestramento da tripulação e inspeção dos lemes pelos mergulhadores de bordo. Ou seja, muito trabalho foi feito. Comandar o primeiro Navio Polar brasileiro em sua viagem inaugural à Antártica, dando suporte à Estação e aos projetos de pesquisa, envolvia plena dedicação ao Navio e aos homens a bordo, atenção aos mínimos detalhes, planejamento, organização e muito amor à Marinha do Brasil. Afinal de contas, realizar um sonho pessoal e coletivo ao mesmo tempo, exigia que nossas melhores qualidades fossem, dia a dia, vividas com toda intensidade.





Antes de nossa partida definitiva do Rio de Janeiro rumo à Antártica, o Navio recebeu gêneros, óleo lubrificante, óleo combustível, quartéis de amarras etc. No dia 6 de dezembro aconteceu a Verificação de Eficiência, após a qual o Navio foi considerado apto para a Fase II e da início a próxima Operação Antártica. No dia seguinte o Navio suspendeu e demandou o porto do Rio Grande, no estado do Rio Grande do Sul, onde atracou quatro dias depois, visando o embarque dos pesquisadores, dos materiais atinentes aos projetos científicos que seriam desenvolvidos e o recebimento das roupas antárticas pela tripulação do Navio.

Após a atracação, embarcaram pesquisadores veteranos na Antártica, como, por exemplo, os do Projeto Virgínia (Ornitologia), coordenado pela Elisa (Unisinos), do Projeto Zarankin (Arqueologia-UFGM), do Projeto Eduardo Secchi, sobre cetáceos, e do projeto Colepícolo (Monitoramento de Macroalgas e Fungos Algícolas). Embarcaram também alpinistas de apoio do Clube Alpino Paulista, dois pesquisadores da Universidade de Brasília, duas jornalistas, um repórter fotográfico, um cinegrafista, um fotógrafo-historiador e um assessor de imprensa da Marinha. Dei as boas vindas aos novos passageiros do Tio Max e solicitei ao Cheop que fizesse uma palestra sobre o Navio e o comportamento individual esperado a bordo, durante a viagem. Ao final da apresentação, o Cheop falou: "Alfinetes ou materiais sólidos não podem ser jogados dentro do sistema sanitário. Certamente isso obstruirá algum cano e teremos que, imediatamente, desligar todo o sistema para investigar o ocorrido. Ninguém precisa perder tempo com isso. Então, senhores, por gentileza, atenção redobrada dentro do Navio. Muito obrigado."

Todos foram devidamente orientados e acomodados em seus camarotes. No jantar, a longa mesa da Praça D'Armas estava repleta de novos rostos animados e sorridentes. O que os veteranos sempre diziam aos novatos era que haviam contraído o vírus antártico, do qual é muito difícil se curar. Na verdade, tratava-se de uma expressão jocosa para mostrar o tanto que a Antártica era apaixonante.

- Comandante, valeu a pena todo o nosso esforço para embarcar em seu Navio - disse o professor Gilberto Lacerda, da Universidade de Brasília.

- Fico muito contente que novos pesquisadores brasileiros irão à Antártica, pela primeira vez, justamente na viagem inaugural do Tio Max - falei, satisfeito.

- Viajar à Antártica com a Marinha do Brasil sempre foi um sonho para mim, Comandante - falou Silvana, subeditora do jornal O POPULAR, de Goiânia.

- Não vejo a hora de começar minha pesquisa sobre a história visual da EACF - disse João Paulo Barbosa, fotógrafo e historiador.

- Quem mais gostaria de contar um pouco sobre seu projeto? - perguntei, estimulando a conversa.

- Minha equipe de pesquisadores, do Laboratório Ábaco da Faculdade de Educação, elaborou e desenvolveu ações de divulgação científica para as escolas públicas de todo o país. Nessa viagem, enfatizaremos a importância global da pesquisa antártica brasileira, um marco



na ciência nacional - adiantou-se o professor Lacerda.

- E como surgiu o interesse do seu Laboratório pela Antártica, professor? - perguntei novamente.

- A partir da consulta que fizemos a centenas de estudantes, durante a Semana Nacional de Ciência e Tecnologia, quando manifestaram grande curiosidade sobre a Antártica e sobre as pesquisas científicas que os brasileiros lá desenvolvem - respondeu o professor Lacerda.

- Que iniciativa empolgante! - exclamei, entusiasmado com o projeto.

- Com o apoio do Comandante da Reserva José Augusto de Alencar Moreira, da Secretaria Executiva da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM) e do Centro de Comunicação Social da Marinha, todo um protocolo de pesquisa foi elaborado, com a finalidade de tornar acessível às escolas públicas brasileiras um pouco mais da História do PROANTAR, da Antártica e de seu bioma, a fim de promover e celebrar a Ciência e a Tecnologia brasileiras no continente gelado - concluiu o professor da UnB.

As palavras do professor Gilberto Lacerda animaram os outros pesquisadores e jornalistas presentes que, um a um, apresentaram-se e contaram sobre o porquê de estarem embarcando no Tio Max rumo à Antártica. Seguiram-se relatos de projetos cativantes, pensados por cabeças criativas e determinadas. Mais um belo capítulo da presença científica brasileira na Antártica estava prestes a começar.

O pesquisador Ronaldo lunes, da equipe do professor Lacerda, era um dos mais animados. Via-se seu prazer em explicar aos presentes sua proposta de conhecer a Antártica para poder divulgar os projetos científicos ao público escolar e universitário. Ao longo de toda a noite, ouviu-se um burburinho de vozes discutindo desde Ciências Biológicas até Documentação Visual.

- Viajar é fundamental para o artista - falou Weimer, o fotógrafo.

- Olhar a vida de outra forma, de outra perspectiva - disse Daniel, o cinegrafista.

- Ir no fluxo da vida, de coração aberto - completou Juliana, a jornalista.

- A Antártica ensina coisas que se precisa ver - filosofou Silvana.

- Navios, com N maiúsculo, sempre foram a fonte primeira de inspiração de expedições à Antártica - lembrou João, o fotógrafo-historiador.

- Quando alguém pensava alto "vou à Antártica", em seguida recordava-se da pergunta mais importante "com qual embarcação, com qual Navio?" - continuou o professor Lacerda.

24 horas depois, abri o meu diário e escrevi:

No dia 12 de dezembro às 15:55, o Navio desatracou do Porto Novo de Rio Grande dando prosseguimento a mais uma OPERANTAR, com a missão de contribuir para a obtenção de dados físico-químicos da água do mar, fundamental para o conhecimento das massas d'água que



determinam, em grande parte, as características físicas da circulação e trocas de calor e sal no Atlântico Sul, interferindo diretamente sobre as condições meteorológicas e a segurança nas áreas de interesse e responsabilidade do Brasil, a fim de contribuir para a investigação de processos físico-químicos relevantes e melhor compreensão do impacto das mudanças ambientais no ecossistema do Oceano Austral, bem como suas possíveis conexões com a zona costeira do Brasil, a partir de coletas e análises de dados físicos, químicos, biológicos e meteorológicos, por meio de diferentes equipamentos e metodologias; além do apoio logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz e às investigações científicas na Antártica sob coordenação da SECIRM (Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar), no âmbito do Programa Antártico Brasileiro.

A primeira noite a bordo, com todos devidamente familiarizados com o “organismo” do Tio Max, foi tranquila e sem surpresas. Com o intuito de contribuir ainda mais para a harmonia entre marinheiros e não-marinheiros, abri o meu *Caderno Branco da Antártica*, onde há anos transcrevia as partes de que mais gostava dos diários de capitães, cientistas e exploradores que passaram algum tempo de suas vidas dedicadas à região do Polo Sul. Ao longo dos próximos dias da viagem, rumo ao Oceano Austral e à Antártica, comecei a ler em voz alta após algumas refeições...

“O objetivo da viagem foi atingido em todos os aspectos; o hemisfério sul foi suficientemente explorado e terminou a busca de um continente austral, tarefa que por vezes atraiu a atenção de algumas potências marítimas ao longo de quase dois séculos, bem como a dos geógrafos de todas as espécies. Não negarei que possa existir um continente ou uma grande extensão de terra próxima ao polo; ao contrário, sou da opinião de que existe...”

... foi o primeiro trecho que li para os que estavam ao meu redor. Escrito pelo capitão inglês James Cook, em 21 de fevereiro de 1775, essa parte de seu diário mostra bem a mentalidade do maior navegador da época: um homem destemido, corajoso, insistente, mas também arrogante, quando ele termina sua frase afirmando que *“caso realmente exista um continente austral, não sentirei a menor inveja de quem o explore, pois creio que trata-se de uma terra fria, estéril e sem valor”*.

- Que coisa, Comandante Segóvia! - falou o professor Lacerda - se o Capitão Cook não tivesse falecido prematuramente, saberia o quão perto esteve de descobrir o continente antártico e o quão enganado estava em relação à sua importância econômica e científica para o todo o planeta.

- Não é mesmo, professor! Vale recordar que a exploração econômica na Antártica está suspensa até 2046, em cumprimento ao Protocolo de Madrid- dei corda à conversa.

- Aprenderemos muito nessa viagem. Que privilégio! - disse a jornalista Silvana.

- Nem sempre concretizamos nossas buscas na vida - emendou seu colega, o fotógrafo Weimer - mas aprendi desde cedo que é preciso sonhar e tentar realizar.

- Concordo - falei, alegre com o efeito da primeira leitura.

- Como é bom escutar essas histórias. Fontes primárias da História selecionadas e contadas por ninguém menos que o nosso Comandante - falou Armando, um dos oficiais que mais visitou a Antártica.



- Todos aqui fazemos parte de mais um capítulo da História do Brasil na Antártica. Afinal, estamos literalmente no mesmo barco! - sorri, olhando para cada um dos presentes.

- Comandante, por onde iremos navegar até avistarmos o ambiente antártico? - perguntou Mano, oficial e engenheiro de comunicações, em sua primeira viagem austral.

- Bem, deixamos o Uruguai para trás ontem e nesse momento estamos passando em frente à Argentina. Navegaremos na corrente das Falklands e passaremos próximo às ilhas Malvinas, ou ilhas Falklands, dependendo se você for argentino ou inglês - expliquei resumidamente - em seguida, atravessaremos o Estreito de Drake, que separa o sul da América do Sul e o norte da Península Antártica.

- Li que o Estreito de Drake é considerado o trecho de mar mais perigoso do mundo, é verdade Comandante? - perguntou Ronaldo.

- Exatamente. Trata-se de uma área de baixa pressão onde os oceanos Pacífico e Atlântico se encontram. Tempestades de ventos e ondas são frequentes - respondi.

- Atualmente, com novas tecnologias de previsão de meteorologia e com as cartas náuticas de última geração providas pela equipe do Comandante Paulo Matos, do Centro de Hidrografia da Marinha, atravessar o Estreito de Drake não é mais tão arriscado como foi no passado - completou o Imediato.

- Lembrem-se sempre de uma frase do livro *O velho e o mar*: “O mar é generoso e belo. Mas pode tornar-se tão cruel e tão rapidamente” - disse Armando, leitor voraz de histórias do mar.

- Esse é o melhor trabalho de Ernest Hemingway - falou João, feliz com a conversa.

- Vou contar uma coisa para vocês: sou apaixonado por bibliotecas de navios polares - disse.

- Uau! que interessante saber disso Comandante! - exclamou Juliana, atenta às peculiaridades do Navio.

- Posso filmar a biblioteca do Tio Max? - perguntou Daniel.

- Claro que pode - respondi - o Tio Max será a “casa” de vocês pelas próximas semanas. Basta comunicar e pedir permissão para visitar as áreas controladas. Algum de nossos oficiais os acompanhará.

- Muito obrigado Comandante!!! - várias vozes exclamaram ao mesmo tempo.

- Aproveitem para conhecê-lo de verdade. É um Navio maravilhoso. Um ser vivo, como nós. Quem sabe o Tio Max não conversa com algum de vocês também? - falei, quase revelando um dos meus segredos.

- Como assim, Comandante? - perguntou Juliana - o Navio conversa com o senhor?

- Não! Não! Foi só um jeito de falar - respondi...





Estreito de Drake, encontro dos Oceanos Atlântico e Pacífico. A Convergência Antártica!

“O que eu recebia no barco que me arrastava para aquele outro mundo era também a memória”. J.M.G Le Clézio.

A viagem continuava. O tempo favorável ajudava o Tio Max a se comportar perfeitamente. O sentimento geral da tripulação era de ânimo e gratidão. Sem a menor sombra de dúvida, cada uma das pessoas embarcadas sabia que o trabalho em equipe e o comportamento colaborativo era essencial para o êxito da comissão. Enquanto o Tio Max navegava rumo aos mares do sul, uma certa ansiedade tomava conta de todos. Falava-se sobre todos os temas. Um de cada vez. Olhos atentos e palavras sinceras. Uma curiosidade geral preenchia os pulmões de nosso Navio.

Ao final de mais uma refeição, enquanto alguns pesquisadores e oficiais se entretiam com jogos na Praça D'Armas, abri novamente o meu *Caderno*:

“Porque querer sempre descer aos mares austrais, abaixo do limite extremo dos gelos, às margens dos limites permanentes, através das latitudes mais duras do globo?”, Gérard Janichon, velejador francês.

- Uma terra de grandiosidade selvagem, que dá a cada homem a oportunidade de medir seu valor - recitou o Capelão, lembrando-se de um trecho de uma oração.

- Daqui para frente será cada vez mais importante simplificar, poupar energia e economizar recursos - falou o Cheop, com seu senso de organização e método.

- Podemos encontrar ventos de mais de 100 quilômetros por hora e ondas enormes, chamadas de vagalhões do cabo Horn, que medem até 20 metros de altura! - disse o experiente Armando.

- A Antártica está submetida a sensíveis mudanças climáticas - contribuiu Daniel, sempre atento às palavras, mesmo atrás de sua câmera de vídeo.

- A questão ambiental é a grande preocupação de nosso século. Cuidar da natureza é um desafio - agregou Juliana, com seu caderno de notas em mãos.

- O Brasil está realizando muitas pesquisas de ponta na Antártica? - perguntou Silvana.

- Sim, os cientistas brasileiros, de diversas áreas do conhecimento, continuam realizando pesquisas reconhecidas internacionalmente. Como escreveu certa vez o Comandante de nossa Marinha: *“Seja nos estudos das ciências da vida, das ciências físicas, de geociência ou no estudo do comportamento humano, todas as ramificações dos conhecimentos adquiridos na Antártica encontram-se intrinsecamente relacionadas à realidade nacional”* - respondi, lembrando-me de um dos trechos da carta que me foi entregue pelo Almirante Júlio Soares de Moura Neto.





- A Antártica influencia o clima no Brasil, por ser um dos países mais próximos, mas também o resto do mundo - falou André.

- Ela está inteiramente circundada pelo Oceano Austral ou, porque não dizer, Oceano Antártico - sugeriu Ronaldo.

- Que nada mais é que o encontro dos oceanos Pacífico, Atlântico e Índico - ajudou Ali, fã de Geografia e Oceanografia.

- No inverno, a superfície do continente antártico, que é de 14,4 milhões de quilômetros quadrados, praticamente dobra de tamanho devido ao congelamento da água do mar ao seu redor - falou Weimer, o fotógrafo ligado aos números das paisagens que registra.

- E 90% desse gelo fica submerso - completou Silvana, orgulhosa de seu parceiro de equipe.

- Edmond Halley fez o primeiro desenho de um iceberg tabular antártico - disse João.

- E imaginar que um *iceberg* grande demora anos para se descongelar totalmente... é incrível! - falou Daniel, sentado ao lado de Juliana.

Mais uma noite de boas conversas estava apenas começando. Fechei os olhos e lembranças-pensamentos circularam em minha cabeça...

... de quando estávamos procurando o melhor Navio disponível... Encontrar, aperfeiçoar, levar ao Brasil e depois à Antártica... Reunir homens do mar e equipamentos científicos ultra-modernos. Colocar todos os organismos do Navio para funcionarem em harmonia. Singrar mares com a força de um quebra-gelo e descobrir um pouco de cada coisa... mudamos suas máquinas-órgãos visando nosso objetivo principal: dar apoio logístico com total segurança para pesquisas científicas.

... o que algumas pessoas precisam é de, ao menos uma vez na vida, sentir na própria pele a natureza viva. E o encontro dos oceanos Pacífico e Atlântico, conhecido como Estreito de Drake, por onde estamos passando nesse momento, é um dos melhores lugares onde navios e tripulantes experimentam o verdadeiro pulso das marés e os humores do vento.

... Na Antártica não há territórios divididos entre nações. Mas sim estações, de dezenas de países, que mantém bases científicas para dar suporte aos pesquisadores que chegam a passar um ano inteiro na Antártica.

Algumas horas mais tarde, quase todos encontravam-se recolhidos em seus camarotes. Continuava desperto em minha cadeira no passadiço, inquieto e ansioso. Quando não eram os meus próprios pensamentos, recordava-me daqueles que me ensinaram a entender melhor a Antártica. A região de meus sonhos, mais que um continente branco, continente gelado ou a última fronteira. Definições eram menos importantes no momento em que entrávamos finalmente na região antártica. Uma área que compreende 51 milhões de quilômetros quadrados.



Lembrei-me claramente do professor David Campbell explicando: *"A Antártica começa invisível, no mar, onde a superfície da água polar fria afunda por baixo da água mais temperada vinda do norte. A esse encontro chamamos Convergência Antártica, uma fronteira ondulatória de massas de água que circundam completamente o continente antártico."*

Afinal, estávamos entrando na famosa Convergência Antártica. Entre as latitudes 48° e 61° Sul. Provavelmente, a mais longa e importante barreira biológica da Terra.

O sonho, aos poucos, deixava de ser apenas um sonho...





19 de dezembro de 2009, Ilha Elefante, Antártica. O encontro com Shackleton!

"Muitas vezes, neste lugar, um bom orador não consegue encontrar palavras". Ovídio

- Estamos nos aproximando das ilhas Shetland do Sul - disse o Imediato, apreensivo.

- A partir daqui começa a última fronteira a ser explorada cientificamente - falou Elisa, coordenadora do Projeto Virgínia.

- É possível avistar as primeiras ilhas ao norte do arquipélago, as ilhas Piloto Pardo: Elefante e Clarence - comentou Felipe, um dos biólogos do projeto Cetáceos, mostrando sua excelente visão e seu potente binóculo.

- A ilha Clarence é pouco visitada. A Ilha Elefante é um santuário selvagem, onde o frio e as névoas são freqüentes - disse Jean, o mais jovem pesquisador embarcado.

- O ponto inicial de nossa viagem será justamente na Ilha Elefante. Daremos apoio ao Projeto Virgínia, que pesquisa aves - falou o Cheop.

- Dessa vez, investigaremos as pequenas praias próximas ao cabo Valentine, no extremo leste da ilha - informou a pesquisadora Elisa.

- O nome desse cabo não me é estranho... - falei baixinho.

Após o almoço, sentei-me à escrivaninha do meu camarote e comecei a escrever em meu diário pessoal:

"Tinha consciência de estar vivendo uma grande aventura, o que tinha sempre sido o sonho da minha vida..."

... quando, de repente, senti um calafrio atrás da nuca e ouvi a voz metálica que havia se tornado o meu segredo a bordo. Em um novo diálogo, em que apenas o Tio Max e eu participávamos, eis a realização de um sonho em comum.

- Comandante! Estamos chegando na Antártica? - perguntou a voz, que só podia ser do meu Navio.

- Tio Max! Estamos entrando no mundo dos gelos e da luz! - falei, radiante de felicidade.

- Comandante, sinto-me o Navio mais feliz do mundo! - disse Tio Max, balançando-se todo.

- Depois de muitas milhas navegadas estamos juntos aqui, Tio Max, onde tanto sonhamos chegar: a porta de entrada da Antártica! - comemorei.



- Muito obrigado, Comandante, por me trazer dos mares do Norte e me presentear com uma nova vida nos mares do Sul, o lugar em que sempre sonhei navegar - agradeceu a voz metálica.

- Sem você, Tio Max, não estaríamos aqui. Nossos destinos se cruzaram em Bremerhaven e nos trouxeram em seguida a esse lugar maravilhoso - disse.

- Estou sentindo um frio no meu casco Comandante! Parece-me até que aqui é bem mais frio que no Norte - falou Tio Max, tremendo na popa.

- Cerca de 90% do gelo e 70% da água doce do nosso planeta estão à nossa frente! - falei.

- Isso aqui tem cara de ser o refrigerador do mundo! - disse Max, com seu casco todo arrepiado.

- É isso mesmo, Tio Max, a superfície da Antártica chega a quase 10% do total de terras emersas do planeta - continuei falando.

- E em relação ao Brasil? - perguntou Tio Max, todo matemático.

- É preciso 1,6 vezes a área do Brasil para ocupar a do continente Antártico - expliquei.

- É muito Comandante! - falou Tio Max.

- É e não é - respondi.

- E se consideramos os mares? - perguntou Tio Max, aprendiz de geografia.

- O Oceano Antártico chega a quase 10% da área de oceanos do mundo - esclareci.

- É um lugar imenso, não, Comandante? - perguntou Tio Max novamente.

- E muito pouco conhecido, Tio Max, muito pouco! - exclamei.

- Qual é a sua história preferida ocorrida na Antártica, Comandante? - perguntou Tio Max.

- Contarei uma história única de resistência humana, com um final surpreendentemente inesperado.

- Isso, por favor!!! - disse Tio Max, dentro dos ouvidos do Comandante.

- Ao longo da minha vida fui fascinado por Ernest Shackleton, homem otimista, persistente e um dos grandes líderes de expedições de todos os tempos. Ele é o explorador polar com quem eu gostaria de ter viajado - comecei a contar a história.

- Esse senhor era europeu? - Tio Max arriscou a pergunta.

- Sim, ele era da Irlanda... - respondi, começando a contar um breve relato de sua vida...

“... Ele viveu algumas das mais incríveis expedições de que se teve notícia. Primeiro na África



e no Oriente. Depois, na Antártica, onde ficou famoso por sua positividade, lealdade e resistência. Sir Ernest Shackleton (recebeu o título de Sir, dado pela Rainha da Inglaterra, por ter chegado a menos de 100 milhas do Polo Sul Geográfico, em 1908), comandou várias expedições em sua vida e desbravou vazios brancos do platô antártico. Sua expedição mais famosa começou a bordo do navio Endurance (Resistência, em inglês), em 1914, no momento em que a Alemanha invadia a Rússia, dando início a Primeira Grande Guerra. Ele foi o comandante da Expedição Imperial Transantártica, que teve como objetivo atravessar integralmente o continente antártico desde o mar de Weddel até o mar de Ross, passando pelo Polo Sul Geográfico. Um grupo de cinco noruegueses, comandados por Roald Amundsen, havia derrotado os ingleses na primazia da conquista do Polo Sul Geográfico, em 14 de dezembro de 1911. Dessa forma, atravessar a Antártica, segundo Shackleton, era a última grande expedição que faltava ser realizada. Todos os seus esforços se dirigiram para esse fim. Surpreendentemente, o clima glacial encontrava-se mais intenso que de costume no verão de 1914/15 e o mar congelou antes do previsto. O Endurance foi esmagado pelo gelo e sua tripulação ficou 170 dias à deriva. Lutaram, dia após dia, contra o medo, o frio extremo, as superfícies de gelo quebradiço, o vento, a incerteza, a dieta racionada e pouco variada, vestindo apenas roupas úmidas e dormindo em sacos de dormir que nunca secavam. Foi um alívio para todos os 27 homens do grupo de Shackleton quando avistaram, a menos de 20 quilômetros, as geleiras abruptas e as montanhas nevadas da ilha Elefante. Após noites de terror em alto mar, sem comida quente e água para beber, pisaram exaustos, no dia seguinte, numa praia estreita no extremo nordeste da ilha, perto do cabo Valentine. O lugar não era muito adequado para permanência. Encontraram um local mais propício a 10 quilômetros ao norte, o cabo Wild. Poucos dias se passaram e Shackleton partiu novamente em um pequeno barco, o James Caird, acompanhado de cinco de seus homens, rumo à ilha Geórgia do Sul, localizada a 1.300 km a nordeste da ilha Elefante. Essa foi outra façanha histórica, pois alcançaram o seu objetivo com 1% de chance de êxito, quando enfrentaram tempestades e mau tempo capazes de afundar um navio de 500 toneladas que também navegou pela região no mesmo momento. O James Caird chegou na costa sul da ilha Geórgia do Sul. O grupo de seis homens dividiu-se em dois grupos de três: o primeiro esperou na praia rochosa ao sul da ilha, onde haviam desembarcado. O segundo, comandado por Shackleton, conseguiu realizar a primeira travessia das montanhas da Geórgia do Sul, chegando até Grytviken, no lado norte da ilha, onde, de uma estação baleeira norueguesa, solicitaram o resgate. Os 22 homens que ficaram na ilha Elefante tiveram que esperar quatro meses até serem definitivamente resgatados. Sem dúvida, essa foi uma das maiores histórias de sobrevivência da história das expedições humanas”.

- Que história inigualável, comandante! - Tio Max inclinou-se um pouco para bombordo.

- E que nos faz lembrar que a Antártica foi o único continente descoberto pelo homem moderno - emendei.

- E como terminou a história do comandante Shackleton? - Tio Max inclinou-se novamente, dessa vez para estibordo.

- Shackleton voltou à Inglaterra ao final de 1916, em plena Primeira Guerra Mundial, sob uma inexpressiva receptividade. Alistou-se imediatamente e foi enviado para Buenos Aires, Spitzbergen



(ilha norueguesa ao norte da Escandinávia) e a Murmansk, na Rússia. Em fins de 1921, a bordo do Quest, Shackleton e alguns de seus companheiros do Endurance, rumaram sul novamente. A caminho da ilha Geórgia do Sul e sem objetivos claros para a expedição, aportaram no Rio de Janeiro, onde sofreu um ataque cardíaco. Não quis ser examinado e nem voltar para casa. Com o instinto de que aquela seria sua última viagem ao mundo dos polos, continuou a viagem até alcançar Grytviken, a “capital” da Geórgia do Sul. No dia seguinte, faleceu de “ateroma das artérias coronárias”. Foi enterrado com cerimônia ao lado dos baleeiros noruegueses, que souberam como ninguém valorizar suas façanhas nos mares de Weddell e de Scott - concluí, resumidamente.

- Comandante, é um privilégio aprender a história da expedição do Endurance, exatamente aqui, onde Shackleton e seus 27 homens lutaram pela vida por 22 meses seguidos - disse Tio Max, satisfeito em saber sobre um dos capítulos marcantes da História da Antártica.

- Uma história para lembrar o que é o ambiente antártico, com suas ondas e seus ventos poderosos, que ditam as regras por aqui. Com você Tio Max, levando uma tripulação profissional e bem treinada, faremos uma viagem incrível sem contratempos e com muitas descobertas - falei, otimista como Shackleton.

- Agora chegou a nossa vez Comandante! Sinto-me forte e bem preparado para viajar entre icebergs, banquisas de gelo e ventos catabáticos! - balançou Tio Max, ora para boreste, ora para bombordo.

- Essa viagem será cada dia mais estimulante, Tio Max! Em frente, Navio Polar! Bem-vindo à Antártica, o continente do futuro e de todos aqueles que são de bem! - disse, extremamente motivado.

A primeira missão dessa OPERANTAR na região antártica, foi lançar uma equipe de pesquisadores da Unisinos, coordenada pela pesquisadora Elisa, no leste da Ilha Elefante. O objetivo principal era realizar o monitoramento das aves e obtenção de dados ecológicos, como biometria, tamanho populacional e dieta das aves. O Brasil é único país que possui refúgio na Ilha Elefante. O refúgio Engenheiro Wiltgen (61°13' S 55°22' W), foi construído em Stinker Point durante a OPERANTAR III (1984-85), com capacidade para abrigar até seis pessoas por 60 dias. Durante a OPERANTAR VII (1988-89), mais um refúgio é instalado em Stinker Point: batizado de Emílio Goeldi. O motivo principal para a implementação de um segundo refúgio ocorreu após a constatação que o primeiro refúgio estava interferindo numa área de nidificação de petréis gigantes.

O lançamento da equipe foi feito exclusivamente com o uso de helicópteros, pois a costa da Ilha Elefante é cheia de recifes e pontas de pedras. Quando o mar está batendo muito, não podemos nos dar ao luxo de esperar o tempo melhorar para tentar uma aproximação com os Zodiacs, botes infláveis feitos de borracha reforçada.

Ser levado de helicóptero para a Ilha Elefante é uma realidade bem diferente daquela enfrentada por Shackleton e seus homens, que conseguiram chegar na ilha Elefante com muita dificuldade. Mas chegaram!



No dia seguinte ao término do lançamento do projeto Virgínia, com o Tio Max ainda em posicionamento dinâmico, prestes a iniciarmos a viagem para a Ilha do Rei Jorge, recebemos uma notícia inimaginável.

- Tio Max, Tio Max! Câmbio! - gritou uma voz, mais alta que o vento que soprava - é o Jean, pesquisador do projeto Virgínia.

- Sim, Jean, prossiga! - respondeu o Imediato.

- Acabamos de encontrar uma pequena bolsa de lona com alguns objetos antigos! - o pesquisador gritou novamente.

O Imediato vira-se para o Tenente André e diz: “Tenente, por favor, chame o Comandante em sua cabine, o mais rápido possível”.

- Sim, senhor! - respondeu o Tenente, correndo para a escada.

- Há identificação na bolsa? - perguntou o Imediato.

- Não, Imediato, não há nenhuma identificação. Apenas um lenço bem sujo, um cachimbo feito de osso, um resto de tabaco e um... - continuou Jean, num volume mais alto que o vento.

- Um o quê??? perguntou o Imediato, nervoso.

O Comandante entra no Passadiço, olha para o seu Imediato falando ao rádio e percebe que algo incomum está acontecendo.

- Acho que é um rolo de filme fotográfico - responde Jean, tentando se proteger do vento, com ambas mãos ocupadas. Uma segurando o rádio e a outra segurando o rolo.

- Jean, aqui é o Comandante Segóvia falando. Pode nos dizer se há algo escrito no rolo em suas mãos? - perguntei, com o coração batendo forte.

- Não, Comandante. Mas acho que no lenço sim. Só um instante! - respondeu o jovem biólogo.

- Rapaz, assim você me mata de suspense! - falei, dessa vez mais alto que o normal.

- Comandante... está escrito... J.F.H. - respondeu o pesquisador.

Sentei na cadeira mais próxima, apertei o rádio com força, respirei fundo e em silêncio por alguns segundos... uma lágrima escorreu do meu olho esquerdo. Olhei para o Imediato e demais oficiais reunidos no Passadiço e, emocionado com a descoberta disse: JAMES FRANK HURLEY...

Olhos arregalados voltados para mim!

- De quem é esse nome, Comandante!? - perguntou o Tenente André.



- Frank Hurley!! O fotógrafo do *Endurance*, o Navio da lendária expedição de Shackleton à Antártica! - respondi.

- Meu Deus!! Será possível?! - exclamou o Capelão, ao lado do Imediato.

Com as mãos suando frio, prossegui o diálogo com o pesquisador.

- Jean, você acaba de encontrar objetos da expedição do *Endurance*, comandada por Shackleton - falei.

- Inacreditável! - berrou o pesquisador - E agora, o que devo fazer comandante?

- Coloque todos os objetos dentro da bolsa de lona e volte com ela para o refúgio. Enviaremos um helicóptero para recolher os objetivos encontrados assim que o vento diminuir - instruí.

- Sim, senhor, afirmativo! Manteremos contato! Câmbio, desligo! - concluiu a conversa, gritando contra o vento pela última vez.

Todos se entreolharam com cara de espanto. Levantei-me, ergui os braços e disse: "Viva o Tio Max! Acabamos de chegar na Antártica e já temos uma grande descoberta para mostrar ao mundo! Uma descoberta que foi um achado, um presente do destino, ou sorte!"

Sorrisos e abraços se seguiram nos minutos seguintes.

- Comandante, vamos comunicar a toda a tripulação sobre essa grande notícia! - falou o Imediato.

- Agora mesmo! - respondi, sorrindo boquiaberto.

Na rádio interna do Navio, um minuto depois, ouviu-se: "Senhores tripulantes, pesquisadores e convidados, tenho a honra de informá-los que foram encontrados há pouco, na ilha Elefante, por um de nossos pesquisadores, alguns objetos da mais famosa expedição do inabalável Comandante Ernest Shackleton!"

- Hurra! Viva! - Ouviram-se gritos vindos de todos os andares do Navio e o barulho de pessoas subindo pela escada que leva ao passadiço.

O primeiro a entrar no passadiço, após a notícia ser divulgada, foi o antropólogo Luís Guilherme, que pesquisa o tema "Colonização Científica da Antártica". Ele realizou parte de sua pesquisa de doutorado no Instituto de Pesquisas Polares Scott, em Cambridge, na Inglaterra, onde conheceu alguns dos maiores pesquisadores antárticos da atualidade. Além de ser o primeiro antropólogo antártico brasileiro, é também um apaixonado pela história das expedições polares.

- Senhor Comandante, posso saber o que foi encontrado? - perguntou o antropólogo.



- Claro, Guilherme, encontraram uma bolsa de lona contendo um lenço, um cachimbo e um rolo fotográfico - respondi.

- O rolo fotográfico de Frank Hurley! - exclamou Guilherme, com ar de contentamento.

- Exatamente. Você tem alguma sugestão do que devemos fazer com esse rolo? - perguntei, interessadíssimo.

- Talvez possamos contatar via rádio com uma inglesa que conheci nos arquivos do Instituto Polar inglês, especialista da obra do fotógrafo Frank Hurley. O nome dela é Shane. Certamente saberá nos dizer como proceder com os negativos - sugeriu o antropólogo.

- Ótima sugestão. Você tem o contato dela? - prossegui.

- Sim - respondeu Guilherme, feliz em poder ajudar na investigação.

- Imediato, por favor, prepare a transmissão de rádio para o senhor Guilherme - ordenei.

- Sim, senhor. Acompanhe-me por gentileza senhor antropólogo - disse o Imediato.

Os dois entraram numa pequena cabine à prova de som, ao lado da escada interna e tentaram uma ligação. Não conseguiram na primeira tentativa e tentaram novamente.

- Está chamando! - disse o Imediato, estendendo o telefone para o antropólogo - pode falar!

- *Hello, Scott Polar Research Institute, good morning!* - atendeu alguém do Instituto Polar inglês.

- *Hello, this is from the brazilian polar navy ship, is Ms. Murphy there, please?* - apresentou-se o antropólogo e em seguida perguntou pela senhora Shane Murphy.

- *Just a minute, please!* - a voz do outro lado pediu para esperar um instante.

- *Ok, thank you* - agradeceu o antropólogo.

- *Hellooo!* - falou uma voz de senhora, com sotaque do interior da Inglaterra.

- *Ms. Murphy, bom dia, quem fala é o Guilherme, pesquisador brasileiro* - apresentou-se o antropólogo.

- *Oooh, hellooo Mister, em que posso ajudá-lo?* - perguntou a senhora.

- Encontro-me dentro do navio Polar brasileiro nesse instante. Estamos em frente à Ilha Elefante e recebemos há poucos instantes a notícia que um de nossos pesquisadores encontrou uma bolsa de lona. Tudo indica que ela seja da expedição do *Endurance* - explicou o antropólogo, da forma mais direta possível.

- *My God!!* - gritou a senhora do outro lado da linha, perguntando em seguida - e o que há dentro da bolsa?



- Parece que um lenço, um cachimbo e um rolo de filme - disse Guilherme.

- *I don't believe it!* - gritou novamente a senhora, dizendo não acreditar no que ouvia.

- Por isso ligamos para a senhora. O que devemos fazer com os achados? - perguntou o antropólogo.

- *Well*, se isso for mesmo verdade, por favor, faça o seguinte: guarde todos os objetos dentro de um saco de plástico impermeável e mantenha-o em lugar seco e controlado. A única exceção é em relação ao rolo de filme, meu Deus! o rolo de filme! - a senhora Murphy explicou, com a voz trêmula.

- Sim, o rolo, o que devemos fazer com o rolo? - perguntou o antropólogo, rapidamente.

- Há fotógrafos no Navio, senhor Guilherme? - perguntou a senhora Murphy, agora com mais firmeza.

- Sim, há dois - respondeu o antropólogo.

- *Good*, faça com que o rolo de filme seja entregue para eles e peça-lhes que o revelem imediatamente, com o máximo de cuidado possível, entendido? - ordenou a senhora Murphy.

- Sim, senhora Murphy. A senhora tem ideia do que possa ter no rolo? - perguntou Guilherme, curiosíssimo.

- Provavelmente é um rolo de filme usado e talvez perdido por Frank Hurley em sua câmera Kodak FPK #3, que foi a única câmera fotográfica operada por ele nos longos meses de espera na Ilha Elefante - respondeu a senhora Murphy, supondo em seguida - o pesquisador brasileiro deve ter encontrado a pequena bolsa de lona numa praia onde havia uma pinguineira, perto do cabo Valentine. Exatamente no mesmo local onde os homens do *Endurance* passaram as primeiras noites acampados, antes de encontrarem o cabo Wild, onde permaneceram os meses seguintes à espera de um inacreditável resgate. Logo nos primeiros dias, ocorreu uma forte tempestade de vento que derrubou os abrigos e arrastou algumas painéis e diversos sacos contendo roupas. Provavelmente, a pequena bolsa de lona de Hurley tenha tido o mesmo fim. Acredito que o rolo encontrado possa ter as fotos da viagem de barco realizada a partir do momento em que o grupo de Shackleton abandonou o último acampamento sobre a banquisa de gelo e navegou até a ilha Elefante. Se for isso, teremos as imagens de um dos momentos mais tensos de toda a expedição, envolvendo todos os tripulantes do *Endurance*.

- Eu sabia que a senhora conhecia bem essa história. Avisarei ao nosso comandante e lhe informaremos das novidades - falou o antropólogo, muito contente.

- *Please, if it is possible, call me again* - a senhora Murphy pediu que a mantivesse informada.

- *For sure, thank you very much, Ms. Murphy* - agradeceu o antropólogo - Entraremos em



contato com a senhora mais tarde.

Trinta e nove minutos depois, um de nossos helicópteros retorna ao hangar do Tio Max, trazendo os objetos encontrados. Em seguida ao pouso, com as hélices do helicóptero ainda girando, o co-piloto entregou-me os pertences do fotógrafo polar australiano Frank Hurley. Os fotógrafos Weimer Carvalho e João Paulo Barbosa, conseguem, com muito cuidado e experiência, em um laboratório improvisado, revelar o rolo de filme perdido. Do lado de fora do laboratório, praticamente todos aguardavam ansiosos por alguma notícia.

Naquele instante a expectativa era se os dois fotógrafos conseguiriam recuperar, revelar e ampliar os negativos do rolo de filme encontrado.

Toc, toc, toc !!! Toc, toc, toc...!!!

- Senhores fotógrafos, tudo bem aí dentro? - perguntei, batendo na porta.

- Sim, senhor, estamos quase terminando a revelação - responderam juntos os dois fotógrafos.

- Quanto tempo ainda vai demorar? - insisti, apreensivo.

- Uns 15 minutos, senhor Comandante - responderam juntos novamente.

- Ok, não tenham pressa - falei, tentando aparentar um pouco de tranquilidade.

Os 15 minutos mais longos da História da Antártica se passaram...

- Comandante Segóvia, o negativo dentro do rolo de filme estava muito endurecido - explicou Weimer.

- Conseguimos salvar quase todas as poses - disse João.

- Excelente trabalho! E qual é o conteúdo dos negativos? - perguntei.

Os dois fotógrafos se entreolharam emocionados.

- São retratos de homens exaustos, com seus olhos estáticos, rostos com sulcos profundos, vestidos em trapos... - descreveu João.

- Nenhum sorriso ou expressão de liberdade... - prosseguiu Weimer.

- Há uma imagem impressionante de um dos pequenos botes salva-vidas, com uma dezena de homens espremidos, confrontando ondas de espuma ao lado de colossais *icebergs*... - falou João, impressionado.

- As duas últimas fotos são a chegada dos barcos em terra firme e a primeira refeição que fizeram na Ilha Elefante - completou Weimer.

- Estou sem palavras, senhores, que fantástica revelação! - disse, comemorando.

- Viva! Viva! - gritaram aqueles que estavam ao meu lado.

Seria difícil de acreditar em tudo o que se passou na expedição do *Endurance*, se não houvesse as fotos de Frank Hurley para mostrá-la. Agora fazia todo sentido a carta encontrada da biblioteca do Observatório Nacional. Foi escrita por algum dos sobreviventes dessa incrível viagem. Qual deles? Talvez jamais saberemos...





21 de dezembro, Ilha Rei Jorge, Antártica. O mundo luminoso dos Pygoscelis!

“E, lá embaixo, o gelo, as ilhas polares, solitárias e imaculadas. Esta região é a mais bela do continente austral, por suas montanhas, suas geleiras, suas cores, suas nuvens. Todos os conhecedores da Antártica sabem disso”. Gérard Janichon

A região mais bela da Antártica está próxima da América do Sul e do Brasil. É a península antártica e as centenas de ilhas que ficam ao seu redor. Dependendo do país, a península antártica recebe outros nomes: terra de Graham pelos britânicos, península Palmer pelos norte-americanos, terra de O'Higgins pelos chilenos e terra de San Martín, pelos argentinos. A ponta mais ao norte da península Antártica está a 480 milhas do cabo Horn, ao sul da América do Sul. Geologicamente, a península Antártica é uma continuidade da cordilheira dos Andes. A oeste da península antártica encontram-se, por exemplo, as ilhas Shetland do Sul. É justamente nessa região que o Brasil está mais presente em todo o polo gelado, onde a Estação Antártica Comandante Ferraz simboliza o coração caloroso e determinado dos brasileiros.

Deixamos a ilha Elefante para trás, a 200 quilômetros de distância. Continuando uma ótima navegação, nos aproximamos da tão esperada ilha Rei Jorge, também chamada de ilha 25 de Maio pelos argentinos, e Waterloo (Waterloo) pelos russos. É a maior ilha do arquipélago das Shetland do Sul. Há presença de vários países. Os nomes das estações vão de Machu Picchu a Muralha da China. Praticamente todos se visitam e cooperam mutuamente. Alguns com navios, helicópteros e aviões. Outros com informações, calor humano e simpatia. Aqui, o lugar mais importante para o Brasil é a baía do Almirantado, conhecida também como baía Lassere. A estação brasileira fica ao norte da baía, na península Keller, na área de mar conhecida como Enseada Martel. Atrás da EACF encontra-se o morro da Cruz, de 254 metros de altitude. Dizem os geógrafos que uma montanha precisa ter, oficialmente, mais de 609 metros. Se não, é um morro.

- Estamos agora na ilha Rei Jorge, que estende-se na latitude 62° Sul. O que significa uma distância de 800 quilômetros ao norte do círculo polar antártico, onde o raio de sol toca o gelo pela última vez no dia 22 de junho, aproximadamente - falei ao grupo de jornalistas e acadêmicos ao meu redor.

- Logo, não há o sol da meia-noite aqui, na Ilha Rei Jorge - completou Silvana, atentíssima aos detalhes.

- E por que essa ilha tem nome de rei? - perguntou Juliana, buscando elementos para sua reportagem.

- Foi na baía de King George, em 14 de outubro de 1819, que o Capitão William Smith, comandando o *Williams*, fincou a bandeira da Grã-Bretanha e nomeou a ilha com o nome de seu distante e desconhecido soberano - respondi.



- Em breve, entraremos pela baía do Almirantado, que invade o coração da ilha Rei Jorge. Alguns a consideram o lugar mais bonito da Antártica. Certamente, ela é um microcosmo de toda a Antártica. Pois ela é oceânica, terrestre e seu interior é glacial, mas durante o verão suas costas são “quentes e úmidas” - ensinou o biólogo Eduardo.

- E o que é isso a bombordo? - perguntou Silvana.

- É uma pinguineira! Que vai da ponta ao sul da entrada da Baía do Almirantado, chamada de Ponta Demay, até a Ponta Thomas, onde fica a Estação Arctowski da Polônia - completou o biólogo.

- Ué, pensava que só os brasileiros tinham estação nessa ilha! - falou Daniel, sempre filmando.

- Entre os anos 1960 e 1970, o Chile, a Argentina, a Inglaterra, a Itália, a Rússia, a Polônia e os Estados Unidos estabeleceram bases ou refúgios na ilha. Alguns desses países rapidamente abandonaram a ilha, como a Itália. Por outro lado, apenas nos seis primeiros anos da década de 1980, o Brasil, a China, a Coreia do Sul, o Peru e o Uruguai construíram suas estações de pesquisa - disse o professor Lacerda, que visitou vários países, inclusive a Coreia do Sul.

- Olhem lá na frente! É o morro da Cruz! A península Keller! - exclamou Weimer, olhando pelo visor de sua câmera acoplada a uma potente objetiva 300mm.

- A nossa estação localiza-se na ponta da península Keller, uma língua de rocha com dois quilômetros de comprimento, por um de largura. E o interior da península é uma coluna de vulcões adormecidos - falei, lembrando-me da descrição feita pelo professor Campbell.

- Que emoção! O berço do Brasil na Antártica. A Estação Antártica Comandante Ferraz! - disse Juliana, sempre de energia positiva.

- Aproximar-se da baía do Almirantado com essa quantidade de gelo flutuando deixa tudo mais emocionante! - falei, em êxtase.

- Na baía do Almirantado há três enseadas: Martel, Mackellar e Ezcurra - falou Silvana, segurando seu caderno de notas.

- Já realizaram uma missa no topo do morro da Cruz - lembrou o Capelão, ansioso para rezar lá em cima - e até deixaram uma cruz de madeira permanente no local, um dia antes da inauguração da nossa estação.

- Interessante compará-lo com o morro do Corcovado, no Rio de Janeiro. E a baía do Almirantado com a baía de Guanabara - disse Ronaldo, contemplando ao redor.

- Vamos fazer fotos lá de cima, certamente é bem bonito - sugeriu Weimer, contemplando cada detalhe da paisagem.

- Claro, a caminhada até lá é bem fácil, quando o tempo está bom - falou Vitor, um dos



alpinistas embarcados. Lá do alto é possível vislumbrar o manto de gelo que cobre praticamente toda a ilha e que gera as nuvens e os fortíssimos ventos catabáticos que permanentemente empurram os *icebergs* ao redor da baía do Almirantado.

À direita de quem entra na baía do Almirantado, está um conjunto de rochas sobre a linha do mar de nome Chabrier Rock. E à esquerda, encontra-se um refúgio polonês, na região chamada de Demay Point. Mais adiante, baía adentro, na mesma margem de Demay Point, encontra-se uma pequena estação norte-americana, conhecida como Copacabana e em Point, Thomas, encontra-se a estação polonesa Henryk Arctowski, onde também há uma grande pinguineira. Um cenário deslumbrante em qualquer direção que se olhe.

O Tio Max se aproximava da Estação Comandante Ferraz e eu não poderia estar mais feliz com aquele momento. O relógio marcava as 17h55 do dia 21 de dezembro quando atracamos o Tio Max pela primeira vez na Antártica, em frente à EACF, próximo ao *Ary Rongel*, o Navio-irmão-mais-velho do Tio Max. “Nada mal”, diriam os franceses que viajaram com Charcot, no início do século passado.

Meia-hora após fundearmos, descemos as escadas externas do Navio, entramos nos *zodiacs* e fomos conhecer a estação brasileira. Para entrar na estação propriamente dita, deve-se passar primeiro por uma sala de secagem. É nessa sala aquecida que todos, após as atividades ao ar livre, penduram seus casacos mais pesados e trocam suas botas por um calçado mais confortável. A outra porta da sala de secagem leva ao refeitório e à sala de estar, onde fotos dos grupos base que habitaram a EACF preenchem todos os espaços das paredes. Há uma pintura a óleo retratando o Comandante Ferraz e, abaixo dela, o livro de visitas que guarda os sentimentos daqueles que tiveram a sorte de um dia o tocar.

Às 20 horas, todos os novatos foram convidados para uma palestra sobre o dia-a-dia na estação, proferida pelo chefe da estação, Capitão-de-Fragata Alexey Bobroff Daros. Alguns ficariam meses pesquisando ou realizando manutenções de equipamentos e estruturas. Outros, como os jornalistas, ficariam apenas alguns dias. Terminada a palestra, houve uma ceia, onde todos trocaram impressões sobre a Antártica e os projetos dos quais participavam.

Antes de retornar ao meu camarote no Navio, tive o prazer de conversar pessoalmente com um pesquisador pioneiro nas atividades brasileiras na Antártica: o Professor Antônio Rocha Campos, do Instituto de Geociências da Universidade de São Paulo. Muito ativo e sempre orientando outros cientistas. Ele foi o segundo brasileiro a conhecer o Polo Sul geográfico e, certamente mais importante, foi até agora o único latino-americano a exercer a Presidência do SCAR, sigla inglesa para Scientific Committee on Antarctic Research (Comitê Científico de Pesquisa Antártica). Ouvi dele histórias incríveis vividas na Antártica nos últimos 30 anos, como a ocorrência de pinguins fósseis gigantes na ilha de Marambio. Durante sua visita aos vales secos nas Montanhas Transantárticas, ele tornou-se o primeiro e único brasileiro a ingressar no “Royal Vanda Lake Swim Club”, após aceitar o desafio de nadar no lago gelado. Nosso diálogo foi um sonho rápido e intenso. Voltei ao navio com as luzes do fim do dia dourando os glaciares ao meu redor e imaginando como seria fantástico presenciar uma descoberta paleontológica na Antártica.



No dia seguinte, todos acordaram cedo para aproveitar ao máximo a previsão de bom tempo. Principalmente os que ficariam na estação apenas alguns dias e aqueles que pesquisariam em outros locais da Antártica. Após o café da manhã, o primeiro grupo deixou a estação para visitar o esqueleto de uma baleia azul montado pelo oceanógrafo francês Jacques Cousteau, comandante do *Calypso*. Essa impressionante “escultura”, localizada bem perto da estação, mostra a fragilidade da natureza frente aos ímpetus gananciosos do período de exploração baleeira na região. A ilha Rei Jorge e outras ilhas próximas foram marcadas pela passagem de homens que exploraram o paraíso antártico da forma equivocada, a partir de 1819. Graças a uma conjuntura única, que resultou no Tratado da Antártica, essa matança desenfreada ficou definitivamente no passado.

O primeiro dia de adaptação foi livre para a maioria dos novatos. Cada um fez o que sentiu vontade. Enfrentar uma longa viagem exige períodos de descanso. Ao final do dia, após o jantar, o chefe da estação conduziu um grupo de 20 pessoas até a Punta Plaza, dois quilômetros ao sul da estação. Estávamos a 22 de dezembro, dia do solstício de verão, ideal para festejar e observar o Sol não se por.

- Senhores, por favor, me acompanhem - disse Daros, chefe da estação.

- Comandante Daros, como é mágico esse lugar - falou Ronaldo, contagiado.

- É mesmo! Mágico!! - disseram várias vozes em seguida.

- Do lado de fora da estação é possível avistar famosas geleiras, como Stenhouse, Ajax e Lange, bem como alguns *nunataks*, o nome *inuit* para picos e agulhas rochosas que saem de dentro do gelo - contribuiu o alpinista Vitor.

- Mesmo sendo fácil a caminhada até Punta Plaza, vale lembrar que não é aconselhável sair sozinho, pois um tornozelo torcido ou uma perna quebrada podem ser fatais se o resgate não chegar a tempo - falou Daros.

- A força do vento, carregado de neve, esculpe pedras e gelos - disse o alpinista Rodrigo, parceiro do Vitor.

- O explorador norueguês Roald Amundsen definiu a Antártica como o lugar mais frio, ventoso, inóspito e isolado do planeta. Minha impressão é que as coisas não mudaram nem um pouco. E é isso o que me encanta na função de chefe da estação. É uma honra e uma enorme responsabilidade comandar, durante 13 meses, um pedaço do Brasil na Antártica - continuou Daros, inspirado pela ocasião.

- Há uma frase de que gosto muito, escrita pelo fotógrafo Frank Hurley: *Aqueles que tendem a se esquivar dos seus deveres, ou a quem falta um mínimo de senso prático, não deveriam ter vindo para estas paragens. São lugares inóspitos, onde cada um precisa de todo o seu tempo e energia para cuidar de suas necessidades individuais, e assim tornar-se tão eficiente e útil quanto possível para o grupo* - falou Luís Guilherme, o antropólogo.



- Como escreveu o professor Campbell, *o desafio de enfrentar um verão antártico não é combater os elementos naturais, como o frio, o vento, as nevascas, mas cooperar pacificamente com os vizinhos* - falei, aproveitando o momento de citações.

- A ilha Rei Jorge é a maior do Arquipélago das Shetland do Sul. Um dos objetivos da OPERANTAR I (1982/1983) foi escolher o melhor lugar para instalar, um ano depois, a estação brasileira. Vários lugares foram visitados e considerados como ideais. Por vários motivos, como a proximidade com o Brasil, a beleza do local, a diversidade biogeográfica e a proteção contra os ventos, escolheu-se a Península Keller, ao norte da baía do Almirantado. Em 6 de fevereiro de 1984 a estação brasileira foi inaugurada, com a presença de chilenos e poloneses. Seu primeiro chefe foi o Comandante Edson Martins, que escreveu o livro *Retorno a Ferraz* onde conta a história do nascimento da estação brasileira na Antártica - compartilhou Daros, novamente.

- Quais são os nossos vizinhos aqui na Antártica? - perguntou Silvana.

- Há alemães, argentinos, chilenos, chineses, coreanos, equatorianos, norte-americanos, peruanos, poloneses, russos e uruguaios. Mas sempre passam por aqui cientistas de diversos outros países, como Bulgária, Índia, Inglaterra e Ucrânia, por exemplo. A ilha Rei Jorge é a mais internacional da Antártica - respondeu Daros.

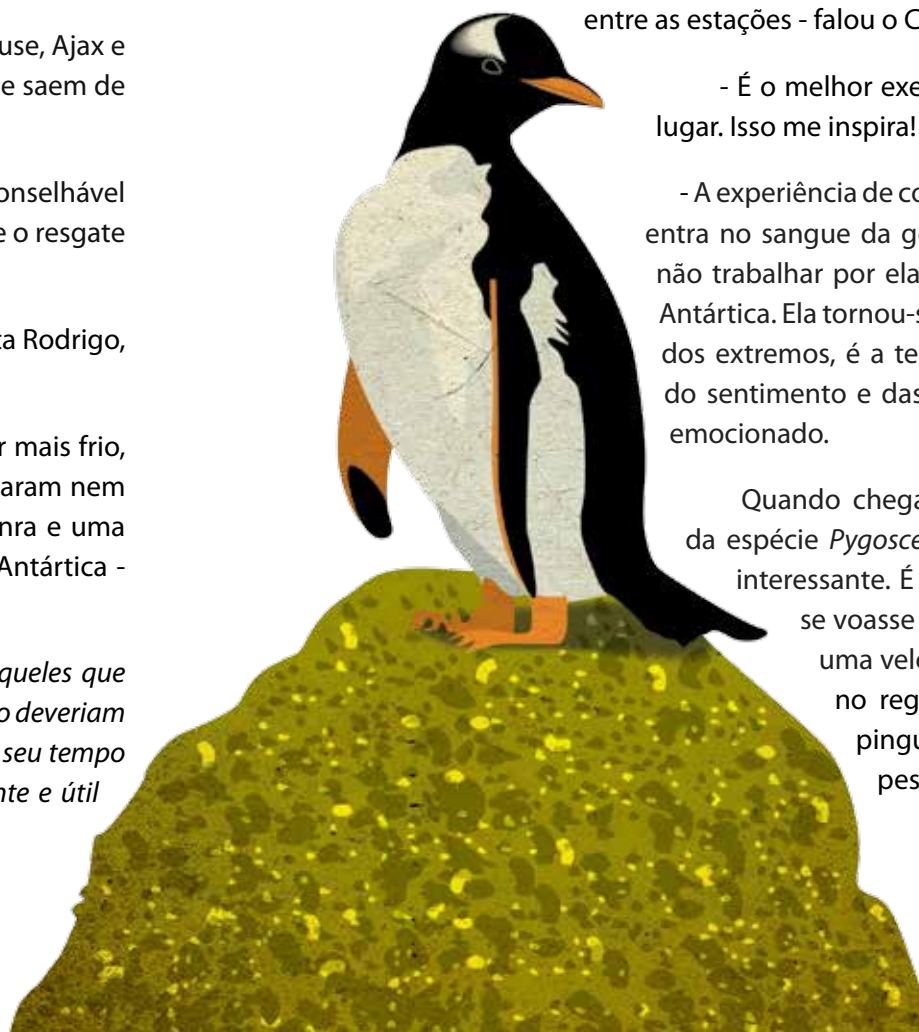
- É uma grande vantagem ter tantos vizinhos. Existe cooperação logística e científica entre as estações - falou o Comandante Costa Reis, assessor de imprensa da Marinha.

- É o melhor exemplo de como as nações podem viver em paz no mesmo lugar. Isso me inspira! - exclamou o professor Lacerda.

- A experiência de conhecer melhor a Antártica mudou a minha vida. A Antártica entra no sangue da gente de uma forma que é muito difícil de não pensar, de não trabalhar por ela e não trabalhar pelas pessoas que estão envolvidas pela Antártica. Ela tornou-se, realmente, uma parte da minha vida. A Antártica é o local dos extremos, é a terra dos extremos. É o extremo do vento, da temperatura, do sentimento e das emoções de quem está lá - afirmou o chefe da estação, emocionado.

Quando chegamos a Punta Plaza, encontramos os primeiros pinguins, da espécie *Pygoscelis papua*. Que ave fantástica! Para mim, é o animal mais interessante. É ave, mas não voa. E sim, mergulha e nada tão bem como se voasse dentro d'água. É uma ave marinha que chega a nadar com uma velocidade de até 45 km/h. Os primeiros pinguins apareceram no registro geológico do Eoceno. O maior de sua espécie é o pinguim-imperador, que pode alcançar 1,22 metro de altura e pesar até 37 kg.

A fauna antártica é composta de criaturas





extremamente adaptadas. As espécies que vivem apenas aqui evoluíram sob condições extremamente adversas: frio, vento e tempestades de neve. Isso é bem interessante para se estudar, porque aprendemos mais quando passamos por situações difíceis. Os animais antárticos terão sempre muito a nos ensinar.

A cerimônia do solstício de verão consistiu em ficar em silêncio por uma hora em cima de pedras, contemplando o Sol “eternamente” se pondo. Pequenos *icebergs* em sua fase final de decomposição aparentavam formas de golfinhos, cisnes e bichos sem nomes. Skuas voavam sobre nossas cabeças, pequenos córregos vindos das geleiras alagavam campos de musgos na beira da praia e, sereno na baía, o querido Tio Max descansava seu corpo e seu espírito para as etapas seguintes de sua primeira viagem polar ao sul do mundo.

O Tio Max ficaria fundeado por alguns dias na baía do Almirantado, em frente à EACF. Havia muito o que se transportar do Navio para a estação. Principalmente combustível e gêneros. Além disso, o Navio, que dispõe de um compactador de lixo instalado no porão, recolheria o lixo da estação e o levaria de volta ao Brasil. O Tio Max precisava de manutenção e sua tripulação de respirar sem o balanço agitado do mar. O Natal estava próximo. Os oficiais do Navio foram convidados pelo chefe da estação para a ceia do dia 24 de dezembro. A etapa seguinte de nossa incrível viagem começaria em seguida. Rumo à ilha Deception, onde lançaríamos uma equipe científica.

No dia 24 de dezembro, praticamente todos os presentes na estação e nos dois navios brasileiros fundeados logo em frente, passaram o dia como quiseram. Alguns subiram o Morro da Cruz, outros caminharam pelas trilhas da península Keller, ou ficaram em seus camarotes lendo ou se comunicando pela Internet com seus familiares distantes. À noite, seguindo a tradição cristã, ceias de Natal aconteceram na estação e nos dois navios. Compartilhando da primeira ceia de Natal antártica a bordo do Tio Max, percebi, orgulhoso, a união satisfeita de minha tripulação e a alegria saudosa em cada rosto. Meu Navio, Tio Max, descansava, alheio às festividades, preparando-se para futuras aventuras.

A Antártica era, também para os paleontólogos, um universo de infinitas possibilidades. Alguns fósseis encontrados na ilha Rei Jorge surpreenderam a comunidade científica. No dia seguinte ao Natal, um grupo de paleontólogos, formado por argentinos e brasileiros, partiu para uma exploração ao norte da península Keller, próximo a geleira Domeyko. Se por acaso o trabalho de escavação estivesse fluindo bem, o grupo poderia ocupar o refúgio II e retornar à estação em outro momento.

Às 21 horas, diariamente, ocorria a fonia, apelidada “novela das nove”, onde todos os que entrassem no código de frequência determinado do rádio podiam se comunicar, independentemente do lugar onde estivessem: estação, navios, refúgios ou acampamentos. Dessa forma, soubemos que os paleontólogos passariam a “noite” no refúgio II. Era uma boa notícia, pois mostrava o progresso da atual escavação.

- Bem... quando a gente se comunica por rádio qualquer pessoa na mesma frequência



pode escutar e participar da conversa, onde quer que esteja - disse Agostini, alpinista que acompanhava os paleontólogos.

- É possível bloquear essas comunicações e permitir a participação apenas para pessoas que saibam os códigos da frequência? - perguntou Carol, paleontóloga argentina.

- Sim. Por outro lado, penso que as frequências não são bloqueadas, pois até então nunca houve pessoas de fora perturbando a ponto de ameaçar a segurança - completou Agostini, que tinha algumas viagens antárticas nas costas.

- Assim sendo, sempre tem pessoas nos escutando e não há restrições de nos comunicarmos com outras pessoas - falou Marcelo, também da Argentina.

- Pessoalmente trato de priorizar o trânsito de informações pertinentes ao trabalho de campo e a segurança dos integrantes do grupo na primeira hora de comunicação - continuou Agostini - e quando esses assuntos se esgotam, aí o canal fica aberto para troca de informações gerais.

- E quem dirige essa “novela das nove”? - inquiriu Carol, bem curiosa.

- São cinco frequências principais e duas reservas, todas pré-determinadas... - explicou Agostini - ... começamos a comunicação no horário pré-determinado com a primeira frequência da lista. Em seguida, vamos gerenciando as demais tentativas, caso não consigamos na primeira, ou caso a propagação esteja ruim.

- Muito depende também da antena e da fonte de energia que são importantes para uma boa comunicação. Temos uma excelente antena, geradores e baterias para o caso de contratempo com geradores - contribuiu Roberto, paleontólogo brasileiro.

- A história das comunicações via rádio tem passagens muito interessantes como tem as do rádio doméstico - completou Marcelo. É imprescindível ter prática na locução e saber gerenciar informações com clareza e precisão para evitar o “diz que me diz”, bem como sensacionalismos ou alarmes.

- O que mais me atrai nessa história é a equação ‘evolução da tecnologia x capacidade de comunicação’ - contou Agostini. - Tive várias oportunidades: a de estar na Antártica sem comunicação alguma por conta de contratempo tecnológico, a de comunicar apenas com rádio, com a junção rádio e telefone, e a de acompanhar a evolução dos recursos de comunicação como o mini transmissor remoto, desenvolvido pelo Alberto Setzer do INPE, o uso do InMarSat, o telefone via satélite e os atuais *Iridiums*.

- Agostini, você é mesmo um ser antártico! - exclamou Carol, impressionada com toda sua vivência.

- Independentemente da tecnologia, na Antártica aprendi que o desafio maior é se comunicar. Com a tecnologia conseguimos falar com qualquer parte do mundo, a qualquer



hora, a partir da Antártica. Ao mesmo tempo, às vezes, temos dificuldades de comunicação com as pessoas do próprio grupo - confessou Agostini.

O dia 27 de dezembro amanheceu sem vento e com céu limpo. Com um silêncio e uma nitidez impressionantes. Tudo ao redor estava colorido com muitos tons de azul e branco. Pequenas ondas batiam na praia atrás do refúgio, movidas mais pela energia do mar do que pela energia do vento. O tempo parecia estático. A paz absoluta reinava. Era como acordar de um sonho dentro de outro sonho. Para descobrir fósseis em rocha sedimentar, deve-se procurar por camadas de rocha que tenham a mesma idade dos fósseis que você deseja estudar. E que, depois de encontrar a rocha certa, descobrir um fóssil requer sorte e um bom olho. Afinal, somente uma pequena porcentagem de espécies se tornou fóssil.

- Senhores, bom dia! Sairei em cinco minutos para retomar nossa escavação - anunciou Marcelo, eufórico.

- Bom dia! Todos estamos quase prontos - disse Roberto.

- Bom dia, pessoal! Sonhei com dinossauros no Alasca - contou Agostini, animado.

- Que imaginação fértil! - falou Roberto, risonho.

- De certa forma, é um sonho bem simbólico - agregou Marcelo, pensativo.

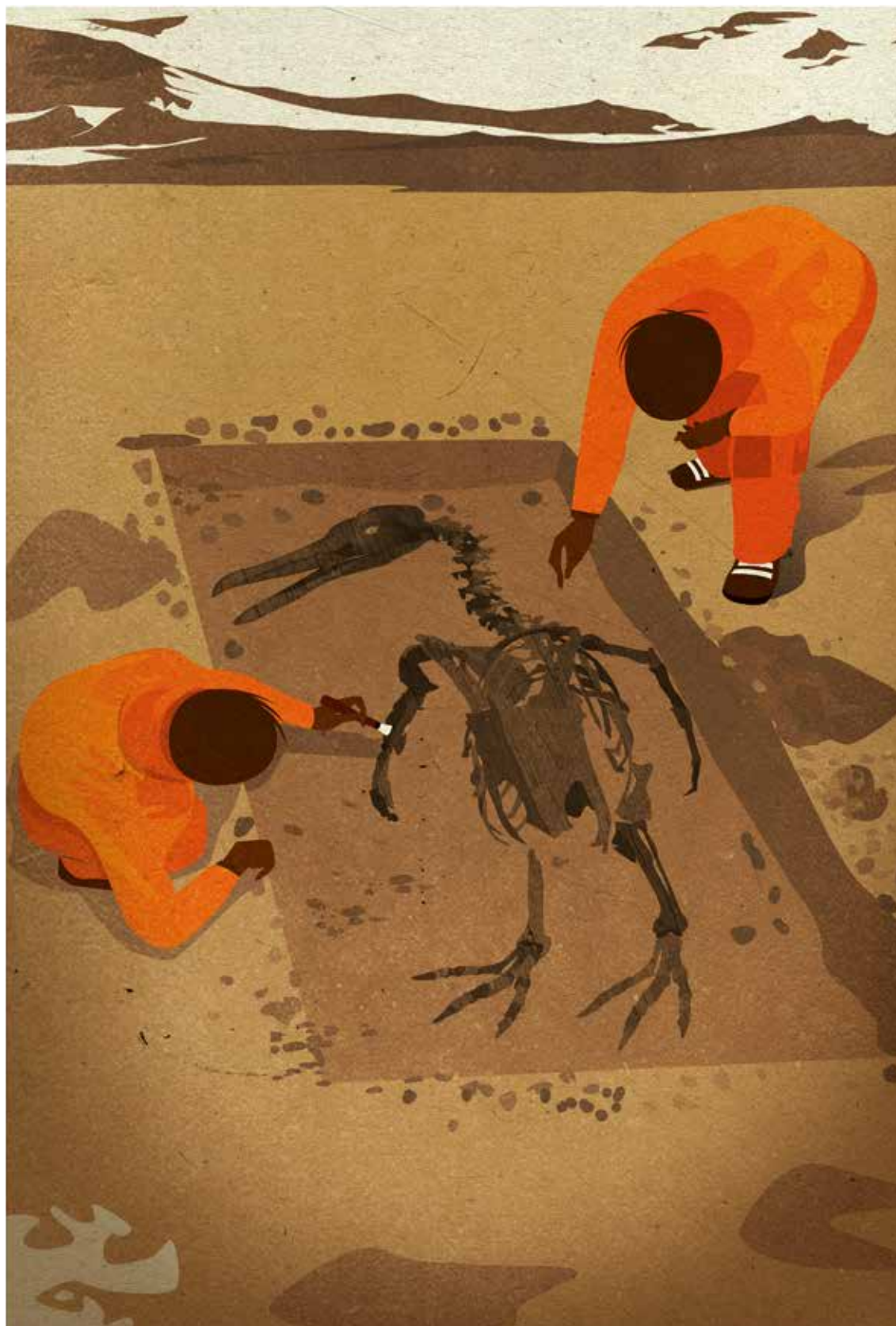
- A escritora francesa Anaïs Nin dizia que era preciso ligar os sonhos à ação - acrescentou Carol, reflexiva.

- Então, vamos ao trabalho! - convocou Marcelo, abrindo a porta do refúgio.

-Vamos! - falaram os outros, com a mesma intensidade.

O último a sair encostou a porta do refúgio. Não havia chaves, pois ali era a Antártica. Caminharam 15 minutos e chegaram até o sítio de escavação. A manhã continuava ensolarada, límpida e inspiradora.

Porém, o silêncio foi logo interrompido pelas



ferramentas dos paleontólogos. Cada um exercendo uma função específica naquele momento. Pouco se falava. Amavam o que faziam. Estavam tão acostumados ao trabalho de campo, que se comunicavam pelos olhos, observando simplesmente o ritmo do outro. Não havia pressa, apenas fascínio. Nada de expectativa, mas foco no trabalho. Pensamentos, divagações e devaneios...

... quando, de repente:

- Ei pessoal! Vejam isto aqui! - disse Carol, apontando para o chão ao seu lado.

- *Dios mío!* - exclamou Marcelo, estupefato.

- Não pode ser! - falou Rodrigo, incrédulo.

Os três paleontólogos reuniram seus esforços em torno da vasta experiência que possuíam. Juntos, continuaram escavando o que indicava ser algo revelador. O alpinista Agostini acompanhava a euforia controlada dos cientistas. Observava ao redor as condições do tempo. Não tinha com o que se preocupar. Era um daqueles dias em que o tempo parecia não existir. Um momento raro na vida.

Continuavam, lenta e cuidadosamente, a retirar a terra que envolvia aquele fóssil.

- É um fóssil perfeito! Tem dois metros de altura, pelo menos! - gritou Carol, explodindo de alegria

- Acredito ser o maior pinguim já descoberto. Tanto de altura quanto de peso - falou seu colega Marcelo, boquiaberto.

- Essa descoberta tem o potencial de acrescentar algo ao conhecimento científico sobre a vida na Terra - adiantou-se Roberto.

- Mais ainda quando são fósseis de animais vertebrados - comentou Agostini, aprendiz de paleontólogo.

- Agora vamos determinar sua idade usando um espectrômetro de massa - disse Marcelo - e mediremos os isótopos para a datação radiométrica.



O vento soprava constante, mas sem força. O sol brilhava e esquentava os rostos dos paleontólogos, com calor e delicadeza. Na medida certa. Uma descoberta realmente bem iluminada, eu diria.

Silêncio... Concentração... Medição... Medição novamente... pronto!

- Provavelmente viveu na Antártica há 34 milhões de anos - sugeriu Carol.

- Este é o maior pinguim conhecido em termos de tamanho e massa corporal - repetiu Marcelo.

- O recorde atual pertence ao pinguim-imperador, lembrou Agostini, atento ao diálogo científico.

- Essa descoberta permitirá o desenvolvimento de estudos aprofundados acerca dos ancestrais dos pinguins modernos - concluiu Carol.

- Procuraremos outros fósseis, em busca de informações sobre sua anatomia e formas de locomoção - disse Roberto, pensando lá na frente.

- O que se sabe é que os pinguins pré-históricos não tinham as penas pretas e brancas características - lembrou Marcelo - e sim uma plumagem marrom-avermelhada e cinzenta.

- Fechamos o ano com chave de ouro! - celebrou Carol.

- Viva!!! - disseram todos, felizes em seus olhares.

Agostini ligou o rádio VHF e entrou em contato com a EACF. Em seguida, passou o rádio para a professora Carol.

- Comandante, descobrimos... - começou a relatar o acontecido.

- Incrível... fantástica notícia! Parabéns a toda a equipe! - vibrou o Comandante Daros - a paciência que vocês paleontólogos tem é inspiradora. Sabemos que o processo é lento e delicado.

- Daremos início ao próximo passo na escavação. Levaremos mais algumas horas para terminar de escavar e embalar o fóssil - comunicou Carol.

- Excelente! Façam bom uso de seus pincéis e instrumentos dentários e sucesso na retirada do fóssil - falou o chefe da EACF.

- Grata, Comandante, estamos todos muito felizes - disse Carol - assim que terminarmos a remoção voltaremos para a estação.

- Aguardaremos vocês para nossa festa de *réveillon* - concluiu Daros, convidando a equipe de paleontologia para a festa de ano novo.

Exatamente na tarde do dia 31 de dezembro, a equipe de paleontologia retornou à EACF. Recebidos como heróis, com sorrisos e abraços, os paleontólogos mostraram as fotos digitais do fóssil encontrado. Uma vez embalado, o fóssil só seria visto novamente quando chegasse ao Brasil. Essa descoberta ajudará a criar o registro fóssil, que é a coleção total de todos os fósseis conhecidos na Terra.

Enquanto isso... festa! Alegria! Descontração! Celebração! Um *réveillon* bem mais caloroso que o do ano passado. Um momento merecido depois de muito trabalho. Tudo corria bem, de vento em popa, como se diz. Sem contratempos e com o cronograma de atividades em dia. Todos se arrumaram para a grande "noite". Muitos falaram com seus familiares no Brasil, através da Internet. O importante para nós, que estávamos na baía do Almirantado naquele momento, longe do Brasil, era aproveitar a ocasião para se integrar ainda mais. Matando as saudades de casa, com muita música, comidas, bebidas, risadas e passos de danças jamais coreografados.

A noite daquele ano-novo foi marcante para todos nós, testemunhas de descobertas históricas na região antártica. Como o mundo dá voltas em tão pouco tempo, pensei, enquanto sentia o Tio Max, descansando tranquilo, depois de tanta novidade em sua vida.

Deixamos a baía do Almirantado no dia 2 de janeiro, com o vento soprando de sudoeste, rumo a ilha Deception, onde chegamos duas semanas mais tarde. Ao longo dessa perna, passamos pelas ilhas Nelson, Robert, Greenwich, Livingston (onde encontra-se a Base Espanhola Juan Carlos I), Snow, Smith e Low. Em algumas dessas ilhas, fizemos tanto o lançamento quanto o recolhimento de acampamentos de cientistas. Quando o mar estava calmo, os *zodiacs* entravam em ação. E quando tínhamos pressa, por qualquer motivo que fosse, usávamos os helicópteros.

Cada ilha é mais cênica que a outra. Todas com o poder de tirar o fôlego de quem as via pela primeira vez. Mesmo os veteranos se renderam às belezas da viagem entre a ilha Rei Jorge e a ilha Deception. Era como adentrar adentrar outro mundo... e o Tio Max navegava, feliz da vida!





Ilha Deception, Antártica. Tio Max escapa da boca do vulcão!

"I am not afraid of storms, for I am learning how to sail my ship". Louisa May Alcott

Estávamos todos visivelmente ansiosos com a perspectiva de visitar a ilha Deception. Trata-se de um vulcão ativo com uma cratera escondida para quem vê de fora e onde a neve coberta de cinzas escuras parece rochas. Em outras palavras, é um dos lugares de maior atividade vulcânica que se conhece na Antártica. Toda a ilha é de origem vulcânica. É considerada uma das maiores e mais notáveis crateras do mundo. Essa rara ilha transformou-se em um dos mitos geográficos mais presentes no imaginário de navegadores, exploradores, cientistas e viajantes da Antártica. A ilha Deception fica a 15 milhas da ilha Livingstone. Tem a forma de um anel, rodeado de picos. A única entrada dessa ilha-cratera de oito milhas de diâmetro, chama-se Fole de Netuno, um passo visualmente impressionante. O seu interior é uma extensa baía chamada Puerto Foster.

- Vamos agora para uma ilha, onde fica um raro vulcão - falei, aos que estavam ao meu redor.

- Comandante Segóvia, como será a navegação da ilha Rei Jorge até a ilha Deception? - perguntou o professor Lacerda, curioso.

- Será uma viagem tranquila, que levará entre oito e dez horas - respondi - e atenção, avistaremos grandes *icebergs*.

- São verdadeiras montanhas de gelo que flutuam no mar - comentou Ronaldo.

- Não vejo a hora de fotografá-los! - disse o fotógrafo Weimer.

- Vale muito a pena a gente visitar essa ilha - palpitou Juliana, animada.

- Existem algumas crateras, lagoas e termas que precisamos ver - emendou Silvana.

- Além da parte física, tem a parte histórica - disse Daniel, interessado em tudo.

- Podemos visitar o que restou das indústrias de óleo de baleias que, infelizmente, funcionaram do início do século XIX até 1967, quando uma erupção vulcânica avariou duas estações, a Base chilena Aguirre e a Estação britânica "F" - falei, novamente.

- Quando o vulcão da ilha Deception entrou em erupção, em 1967, ingleses e argentinos que estavam na ilha foram resgatados pelo Navio *Piloto Pardo*, do Chile - completou João.

- Um lugar fotogênico, com várias possibilidades de composição - falou Daniel, com um sorriso.

- A fauna também está presente dentro da cratera - lembrou Silvana.



- Um lugar ideal para ser explorado com caminhadas - sugeriu Vitor, um dos dois alpinistas a bordo.

- Mas é preciso redobrar os cuidados em Deception - alertou Rodrigo, o outro alpinista embarcado nessa pernada.

- Meu sonho era ver esse vulcão explodindo! - disse Weimer, querendo causar polêmica.

- Ver uma erupção vulcânica, como assim? - perguntou Lacerda, sério.

- Sim! Uma erupção! Uma avalanche de fogo! - esclareceu Weimer, em tom de brincadeira.

- Hahahahaha! - gargalharam todos - Hahahaha!

Ouvi certa vez, na Estação Bellingshausen, um jovem vulcanólogo chamado Dimitri Mutnovski, que pesquisa metade do ano na península de Kamtchatka, no extremo leste da Rússia, e na outra metade nas ilhas Shetland do Sul, a seguinte frase: *“Meu interesse por vulcões é uma tentativa de entender o funcionamento e a vida na terra. O mais próximo que podemos chegar hoje da atmosfera existente há quatro bilhões de anos, quando o planeta Terra estava em formação, é visitando vulcões ativos. Deception, para um vulcanólogo, é tudo menos uma decepção. Entra-se dentro de crateras vulcânicas sem a certeza de poder sair. Vulcões ativos pulsam vida”*.

Com essa lembrança em mente, o Tio Max entrou pelo mítico Fole de Netuno, com mar calmo e pouco vento. Era “noite” de lua cheia. Lua cheia em cratera de vulcão! Que sensação indescritível sentir a energia do fogo, ao mesmo tempo em que se olhava o nevado monte Pond, a estibordo. O Tio Max e toda sua tripulação passariam quatro dias dentro da ilha-cratera de Deception. Mas, não foi o que aconteceu. O tempo aparentemente estável deu uma rasteira no barômetro e, de uma hora para outra, logo ao amanhecer, vimos como a meteorologia pode facilmente se equivocar. O vento surgiu e manteve uma velocidade constante entre 22 e 29 nós. O nosso objetivo era realizar o lançamento de dois acampamentos científicos, antes que as condições meteorológicas ficassem drásticas. Se os ventos atingissem os 40 nós, teríamos que dar a partida no segundo motor do Navio e pensar em alterar a programação.

- Atenção, atenção! Pesquisadores dos projetos Pio Colepicolo e Zarankin - chamou o Imediato, pelo interfone - preparem-se para o início do lançamento.

- Imediato, o vento está aumentando as ondas - comentou o Mestre, apreensivo - melhor não usarmos os botes infláveis.

- De acordo! Faremos o lançamento com os helicópteros em aproximadamente 15 minutos - sinalizou o Cheop.

- É muito arriscado usar os botes quando há fortes ventos - falou Vitor - podem virar facilmente.

- O lançamento com os botes são permitidos apenas quando o vento está abaixo dos 30



nós - falei, precavido.

- Se alguém cair nessa água gelada, mesmo vestindo o macacão *mustang*, teremos dificuldade no resgate - disse Breno, da equipe de mergulho.

- Sem dúvida, a temperatura da água chega a medir 2º Celsius negativos - participou Juliana, preocupada com razão.

Os dois lançamentos foram feitos rapidamente e com sucesso. Ambas as equipes tinham experiência, o que facilitou toda a operação. Antes que a ventania aumentasse, eles conseguiram armar duas barracas próximas à Base Espanhola Gabriel de Castilha, nome do navegador a quem seus compatriotas atribuem o descobrimento da Antártica, em princípios do século XVII.

Todas as pesquisas tinham seus encantos. Uma das mais fascinantes, para mim, era sobre as primeiras estratégias humanas de ocupação da Antártica. Fiquei instigado em ler os resultados sobre a história presente de um acampamento arqueológico que procura desvendar a história pretérita dos foqueiros e baleeiros. Além de fósseis, há uma infinidade de mistérios na Antártica: enterrados, encobertos e submersos.

Ambas equipes seriam recolhidas em 30 dias, pelo Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*, que foi o primeiro navio da Marinha brasileira a entrar na cratera da ilha Deception, em 1994, no mesmo ano de sua incorporação.

O vendaval aumentou, vindo do primeiro quadrante, como era de praxe dentro da cratera da ilha Deception. Ao meio-dia, o céu ficou coberto de densas nuvens cinzas. Parecia distante a imagem do amanhecer claro, com poucas nuvens e um sol brilhante, que arrancava cintilações do gelo. Em pouco tempo, começou uma intensa nevasca com ventos soprando do sul. Era hora de procurar um abrigo ou sair daquele lugar.

- Comandante, o vento está aumentando vertiginosamente! - falou o Imediato.

- O anemômetro indica 42 nós - disse o Mestre, começando a ficar assustado.

- Vamos dar a partida no segundo motor! - disse o Cheop - imediatamente!

Parecia um furacão. A força do vento e a correnteza empurravam o Tio Max para perto de um penhasco de rochas expostas. Provavelmente havia pedras escondidas embaixo d'água. A situação era crítica. Quantos teriam sobrevivido a uma tempestade repentina e surpreendentemente intensa dentro da ilha Deception?

Foi quando ouvi a voz metálica novamente:

Comandante, o que está acontecendo? Estou tremendo todo. Estão me empurrando por dentro e por fora da água! Estou me inclinando em direção às pedras!

- Tio Max, por favor, aguarde firme! Acabamos de dar a partida no segundo motor... Vamos sair dessa inteiros! E continuar essa incrível viagem em outro lugar!



Foi quando apareceu o Capelão, mudo e com os olhos arregalados.

- O que foi, Capelão? - perguntei, assustado com a sua fisionomia de pânico.

Ele não me respondeu. Retirou a Bíblia debaixo do braço e... leu em voz baixa:

"Do ventre de quem saiu o gelo?

E quem gerou a geada do céu?

Como pedra as águas se endurecem

E a superfície do abismo se congela".

Qualquer palavra bem intencionada faria a diferença naquele momento. A natureza, porém, mostrava-se implacável. Precisávamos aceitar a situação e encontrar uma saída. Se houvesse.

- Comandante, mesmo com os dois motores ligados, o Tio Max está sendo empurrado contra as paredes da cratera a uma velocidade de 10 metros por minuto! - informou o Imediato, visivelmente assustado.

- Nossa única chance é guinar 90° e torcer para o Tio Max suportar a pressão da tempestade - opinou o Cheop, intuitivo.

- Tio Max! Agora é contigo! - exclamei, quase revelando minha comunicação secreta com o Navio.

Tio Max estava muito inclinado, a cerca de 40 metros de distância das paredes internas do vulcão.

Você consegue! Força, força! - implorei ao Navio.

Estou tentando Comandante! Juuro! Não está fácil! Mas vou conseguir!

Procurei pensamentos dentro da minha cabeça que pudessem incentivar o Tio Max.

- Amado Navio! *O otimismo é a verdadeira moral!* - citei Shackleton.

Sete minutos depois, repentinamente, a tempestade cessou.

- *"A sorte acompanha os audazes!"* - falei, repetindo o lema do chefe dos mergulhadores.

Era possível sentir o Tio Max ganhando potência e se afastando lentamente de um naufrágio certo. A tempestade a que sobrevivemos no golfo de Biscaia surgiu como um *flash back*.

- Isso mesmo, Max! Aproveite que o vento diminuiu e nos leve para fora dessa emboscada - clamei.

Nessas ocasiões, só Deus sabe como conseguimos nos concentrar para evitar desastres.



Longos minutos mais tarde e... escapamos pelo Fole de Netuno, sem olhar para trás e sem dizer adeus.

U F A!!! Essa foi por um triz!!!

Depois do sufoco que passamos dentro da cratera da ilha Deception, rumamos sul-sudeste.

A primeira parte desse trecho da viagem foi deslumbrante. Lembrei-me de uma das primeiras reportagens que li sobre uma expedição à Antártica, numa edição de 1980 da revista *Geo*. O autor era o norte-americano Rick Ridgeway, famoso por suas escaladas e viagens ao redor do mundo. Ele descreveu uma imagem igual à que estávamos admirando naquele instante: *"O tempo estava claro e o mar calmo, e pudemos desviar-nos com facilidade dos muitos e ameaçadores blocos flutuantes de gelo. Navegávamos próximos à costa, marcada por enormes penhascos cobertos de gelo, os quais, por sua estrutura, formam uma muralha que bloqueia o acesso à península antártica"*.

Navegar em águas mais calmas, com uma leve brisa, parecia outro sonho. O cenário inspirava a contemplar tudo ao redor: baías, ilhas, rochedos, pedras, picos, *icebergs* e geleiras. Admito que fiquei com inveja dos que tiveram a oportunidade de invernar na Antártica. Poucas pessoas passaram um ano inteiro vivendo e desfrutando as maravilhas da região antártica. O infinito selvagem, afortunadamente hostil aos que pensam apenas com as mãos nos bolsos. Um parque ecológico internacional para os que pensam com as mãos no coração.

O navio rumou para os estreitos de Bransfield e Gerlache, no dia 22 de janeiro, em apoio ao projeto coordenado pelo biólogo Eduardo Secchi. A alegria dos biólogos do projeto Cetáceos contagiou a todos. Afinal, pelos próximos dias, navegaríamos por um santuário de baleias. Porém, ao chegar ao estreito de Gerlache não foi possível iniciar os trabalhos devido às condições meteorológicas. O Tio Max permaneceu em rumos práticos até a melhoria do tempo. Às oito horas do dia 24 de janeiro, com a melhora das condições de vento e neve, o Navio demandou a baía de Charlotte, iniciando efetivamente o suporte aos "observadores de baleias". Durante o período de 24 a 28 de janeiro, o Tio Max navegou por diversos pontos de interesse do projeto, tais como: baía Hughes, baía Andvord, canal Bryde, canal Ferguson, canal Neumayer, passagem Butler, Canal Lemaire, estreito Penola, passagem Francesa, arquipélago Wilhelm, estreito de Bismarck e canal Schollaret.

Na tarde do dia 28 de janeiro, após concluir as atividades do projeto, com avistagem de 176 animais dentre três espécies (132 baleias Jubarte, três baleias Minke, 38 Orcas e três não identificadas), o Navio navegou rumo ao Círculo Polar Antártico, que fica na latitude 66° 33' 44" Sul. Esse círculo define uma linha imaginária no planeta. Ao seu norte, há pelo menos um dia de noite absoluta no inverno e pelo menos um dia de luz absoluta no verão.

Até lá, outros mistérios certamente surgiriam em nossos caminhos.





Escalando o Monte Rio Branco. Eu não vou me congelar!

“Foi aqui, neste cenário, que vivi os momentos de minha vida selvagem, livre, quase perigosa. Uma liberdade de movimentos, pensamentos e emoções que nunca mais conheci depois”. J.M.G. Le Clézio.

Depois do encontro com os franceses, no porto de Brest, encontrei uma pequena livraria de livros náuticos, próxima a loja onde adquirimos alguns dos motivos para a praça d’armas do Tio Max. Por sorte, havia exemplares de livros escritos pelo comandante francês Jean-Baptiste Charcot, explorador visionário, que leu e estudou sobre seus antecessores antárticos. Em especial, sobre aqueles que exploraram a península antártica. Uma região onde trabalhos de cartografia haviam sido iniciados e sugeriam uma continuidade. Charcot seguiu abertamente os passos do comandante belga Adrien de Gerlache.

Charcot era tão precavido que, por exemplo, no momento da escolha de sua tripulação, teve a intuição de convidar e contratar, pela primeira vez na história da Antártica, um alpinista para dar segurança nas partes realmente difíceis de uma escalada. Pierre Dayné, guia de alpinismo, italiano de origem francesa, era essa pessoa. Sua reputação remontava às expedições nórdicas comandadas pelo lendário Duque de Abruzzes. É fantástico ler as descrições de como ele conseguia visualizar, mesmo sob tempestade, a melhor rota a seguir.

Comprei dois livros. O primeiro relatava sua viagem de 1903-5. E o segundo, sua viagem de 1908-10. Esperava encontrar trechos sobre sua passagem pelo Brasil. Encontrei partes que descreviam a passagem de suas expedições por Pernambuco e pelo Rio de Janeiro.

Nós, brasileiros, tivemos a honra de sermos homenageados por Charcot. Ele nomeou as ilhas Pernambuco, as ilhas Sampaio Ferraz e duas belas montanhas, o pico Alencar e o monte Rio Branco.

E é, justamente para lá, que o Tio Max rumava nesse instante.

O *Le Français*, primeiro navio de Charcot, passou por Pernambuco, no verão de 1903-4, para reabastecimento de víveres e de carvão. Charcot encantou-se com o Brasil e encantou os brasileiros que o conheceram.

Em sua segunda viagem à Antártica, agora a bordo do *Pourquoi Pas?*, seu segundo navio, Charcot e sua tripulação chegaram ao Rio de Janeiro em 12 de outubro de 1908. Foram novamente bem recebidos pelos brasileiros e pela colônia francesa. O Ministro das Relações Exteriores na época era o Barão do Rio Branco, que fez questão de receber toda a expedição no Palácio do Itamaraty. O Ministro da Marinha - atualmente usamos o termo Comandante da Marinha - era o Almirante Alexandrino de Alencar, que honrou os franceses com sua visita a bordo do navio francês. O Arsenal de Marinha foi todo colocado à disposição dos franceses. A esposa do Capitão Barros Cobra, citado por Charcot como um entusiasta da expedição, ofereceu



uma bandeira do Brasil, especialmente feita em seda e bordada com suas próprias mãos. Nessa mesma ocasião, Charcot ensinou ao Brasil a maior oportunidade de se iniciar no programa antártico, quando convidou o cientista José Gomes de Faria, do Instituto Manguinhos, para acompanhá-lo. O brasileiro, entretanto, declinou do convite por vários motivos, os quais nunca descobri. "Ou por não saber esquiar", me contou o professor Rubens Junqueira Villela.

- Comandante Segóvia, conte-nos mais sobre Charcot - pediu Juliana.

- Com muito prazer - respondi - uma das passagens de que mais gosto da viagem do *Pourquoi Pas?* é quando Charcot descreve o que viu ao sul do cabo Trois Perez.

- Quais foram as palavras do explorador francês? - perguntou Silvana.

- "O tempo extremamente claro permitiu-nos avistar belas e altas montanhas" - citei Charcot.

- Imagino que muitos franceses sejam apaixonados pelas montanhas - falou o professor Lacerda.

- É provável. No caso de Charcot, é curioso lembrar de sua escalada ao Monte Ventoux, na França, quando se preparava para viajar ao polo sul - disse.

- Mas curiosa por que? - indagou Ronaldo.

- Porque durante essa escalada, Charcot encontrou-se no topo com o explorador inglês Robert Falcon Scott, famoso pelo fim trágico de sua vida - respondi.

- O que aconteceu? - perguntou Daniel.

- Scott, como era conhecido, competiu com o norueguês Roald Amundsen pela primazia de atingir o Polo Sul geográfico. Entretanto, atingiu seu objetivo um mês após a equipe rival. A volta foi sofrida... Scott e seus quatro companheiros sucumbiram a poucos quilômetros de um depósito de alimentos - contei - mas essa é outra história. O que me chamou a atenção foi o apelido dado por Scott a Charcot.

- E qual era esse apelido? - perguntou Weimer.

- "Cavalheiro polar"! - respondi, assertivo.

O Comandante Jean-Baptiste Auguste Étienne Charcot foi, nas palavras de seu sucessor direto, o explorador francês Paul-Émile Victor, um grande e bom homem. Devo dizer também, um homem honesto, coletivo e que prezava verdadeiras amizades. Para homenagear todos os brasileiros, Charcot escolheu duas das mais belas montanhas da península antártica e as chamou de monte Rio Branco e pico Alencar. Ambos são aceitos pelo Comitê Norteamericano de Nomes Antárticos (US-ACAN) e pelo Comitê Britânico de Nomes-Lugares Antárticos (UK-APC). O departamento de inteligência dos Estados Unidos confirmou os seguintes dados para o monte Rio Branco:

• Feature Name: Rio Branco, Mount



• Feature Class: Summit

• Primary Latitude: 65° 25' 00" S

• Primary Longitude: 064° 00' 00" W

• Elevation: 975 m

• Decision Year: 01/01/1950

Pouco é sabido ou foi escrito sobre os nomes brasileiros na Antártica. Nomes que sempre lembrarão personagens ímpares da História do Brasil. O monte Rio Branco, especificamente, está situado a duas milhas e meia a leste do cabo Três Perez, que fica ao norte da baía Beascochea, na costa oeste da península antártica. O pico Alencar, com 1.555 metros de altitude, fica a quatro milhas a oeste do monte Rio Branco. Baseado no banco de dados Peakery, o monte Rio Branco fica com a posição 2.204 na lista das montanhas antárticas, seguindo uma hierarquia de altitude. O pico Alencar tem a posição 1.636 na mesma lista.

A respeito do cabo Trois Perez, descobri que o nome foi uma homenagem aos irmãos argentinos Fernando, Leopoldo e Manuel. Os três eram filhos do Dr. Santos Perez e de sua esposa, amigos portenhos do Comandante Charcot, que influenciaram a opinião pública local e fizeram, inclusive, o Governo argentino se interessar por suas expedições.

No dia 1º de fevereiro, convidei os dois alpinistas embarcados para um almoço em meu camarote.

- Boa tarde, Comandante Segóvia, podemos entrar? - perguntou Rodrigo.

- Claro, claro! Entrem e sentem-se, por gentileza - respondi.

- Comandante, a que devemos a honra de seu convite? - indagou Vitor.

- Bom, vocês já devem conhecer um pouco da história do monte Rio Branco... - comecei.

- ... sim, nossa! será um privilégio para nós dois... tentar essa escalada! - disseram ao mesmo tempo.

Era a primeira vez que almoçava com alpinistas. Fiquei impressionado com a vivacidade deles. E também com seus apetites! Os dois saíram do meu camarote, conscientes da grandeza do projeto. O melhor, havíamos acordados, era manter a ideia em sigilo. Caso as condições de navegação, aproximação, desembarque e escalada permitissem, teríamos algo a contar.

- Vamos tentar essa aventura? - perguntou Rodrigo.

Vitor não respondeu de imediato. Aguardou um pouco. Respirou fundo. Olhou para as montanhas à sua frente, imaginando os desafios de percorrer caminhos inexplorados.

-VAMOS! - respondeu ele, em alto e bom som - se nós tivermos uma chance, conseguiremos!



No dia seguinte pela manhã, o Tio Max aproximou-se do cabo Trois Perez. Quanta emoção! O monte Rio Branco apareceu majestoso à nossa frente, congelado, nevado, imponente. Havia vento predominante Oeste-Noroeste, mar relativamente calmo e uma excelente visibilidade. Os dois alpinistas embarcaram no *zodiac* e foram deixados numa pequena enseada livre de gelo. A partir daí, estariam por sua própria conta e risco. O Tio Max aguardaria próximo a Base Vernadsky, da Ucrânia, localizada nas ilhas Galindez, a 20 milhas náuticas do cabo Trois Perez. Manteríamos contato via rádio e quando terminassem sua tentativa de escalada, nosso navio os recolheria.

Ambos alpinistas haviam realizado escaladas em rocha e gelo em diversas cadeias de montanhas. E passaram por vários treinamentos, como:

- Iniciação às técnicas de deslocamento em neve e gelo;
- Técnicas de deslocamento e técnicas de segurança;
- Progressão em campos de neve, glaciares e regiões com gretas;
- Técnicas de escalada e de descida;
- Prática de vivência e sobrevivência no gelo.

Uma vez desembarcados na pequena enseada ao lado do cabo Tros Perez, os dois alpinistas colocaram suas mochilas nas costas, conectaram-se com a corda e iniciaram a subida por uma encosta de gelo de aproximadamente 65° de inclinação.

- Uau, Rodrigo! Agora é possível notar a seriedade e grandiosidade desse desafio - falou Vitor, contagiado.

- Coragem! Essa infinita fonte de esperança - disse Rodrigo.

- Confiança! Elemento-chave para enfrentar o medo - prosseguiu Vitor.

Subiam pelo gelo com o auxílio de grampos de ferro acoplados às botas e piquetas de alpinismo para melhorar o equilíbrio e dar segurança. Devido à neve fofa em



algumas partes e à dureza do gelo em outras, os alpinistas escalavam se alternando na dianteira. Enquanto um abria o caminho, o outro dava segurança com a corda. E quando se reuniam para descansar, continuavam um diálogo sensível e filosófico:

- Sobrevivência: habilidade, bom senso e determinação - falou Victor.

- Às vezes tem-se que subir bem alto para entender o quão pequeno se é - continuou Rodrigo.

- Cercados de belas e imensas paredes de gelo, a inspiração fluirá ao longo do nosso caminho.

- A montanha não é o mais importante, mas sim como a vemos.

- Precisamos, por exemplo, sentir frio para dar valor ao conforto.

- Viver no calor é estar numa linha agradável...

A pendente ficou mais inclinada... agora a concentração era absoluta... qualquer erro... mudaria drasticamente o plano original.

Mais uma hora de escalada os levou a um pequeno platô, protegido do vento por uma grande pedra descoberta de gelo e neve.

- "A exploração é responsável por muitos avanços do ser humano na luta em conhecer seus limites. Somente tentando avançar essa linha imaginária que separa o possível do impossível, aprendemos algo novo e valioso" - Rodrigo citou o alpinista espanhol Javier Campos, a quem admirava muito.

Era fantástico como um incentivava o outro e como se respeitavam mutuamente.

- E então, o que você está sentindo? - perguntou Vitor.

- Muito frio! Um pouco de cansaço! E muita felicidade - respondeu Rodrigo.

- E as condições do terreno?

- A neve está cada vez mais profunda. Os músculos das pernas estão queimando!

- Mais para cima dá para perceber que a rocha se fragmentará facilmente!

- No início, o que parecia ser difícil tornou-se naturalmente factível!

- Agora mudou tudo. Temos um terreno quase vertical, um misto de gelo e rocha!

- E ainda falta a parte mais difícil para alcançarmos o topo e, em seguida, voltarmos em segurança!

- O vento aumentou! Deve estar soprando a uns 50 km/h em nossas cabeças!

- Melhor voltarmos! Essa rocha está muito friável, irá se esfarelar em nossas mãos!

- Não estou gostando nem um pouco do tom acinzentado que está predominando agora no céu!



- Você tem razão! Está começando a nevar!
- Tomar decisões com falta de dados e informações não é fácil!
- Se a sua intuição diz para descer, descenderemos!
- Estou muito feliz em subir uma montanha! Mesmo que não seja até o topo!
- É preciso aprender a retroceder! Ser feliz com o segundo lugar!
- A montanha sempre estará aí, nos esperando para uma próxima!
- Qual a nossa altitude?
- 927 metros!
- É... chegamos perto!
- Descemos então?
- Sim, para baixo todo santo ajuda!
- O tempo está horrível agora!
- São ainda três e vinte da tarde!
- A ventania persiste! O frio começa a ficar insuportável!
- Qual a temperatura agora?
- Hummm, deixe-me ver... não acredito! Onze graus abaixo de zero!
- Melhor descermos e procurarmos um abrigo! Se não vamos congelar!
- É pra já! Não vou congelar nem aqui e nem na Conchinchina!
- Está vendo aquela sombra ali na frente?
- Sim, pode ser uma caverna! Vamos verificar!

Os dois alpinistas entraram em uma pequena caverna de gelo. Sentaram-se em cima das mochilas e aguardaram suas vistas se acostumarem com a penumbra. Protegidos do vento, retiraram os óculos e os gorros de proteção.

- Ficaremos aqui até o tempo melhorar! - sugeriu Rodrigo.
- Que sorte encontrar esse abrigo natural! - festejou Vitor.
- Sorte mesmo! Vou dar uma olhada para ver se encontro algum tesouro.



- Hahahaha! Só você mesmo! Meu parceiro de escalada mais espirituoso.
- Ria mesmo! Você pensa que só arqueólogos e paleontólogos podem encontrar as coisas?

Rodrigo levantou e foi bateando a parede de gelo em direção ao fundo da caverna. Vitor acendeu o fogareiro e colocou neve dentro da panela. Esforçaram-se muito por cerca de nove horas. Hidratação era vital, para manterem o calor do corpo e o ânimo da equipe.

Do silêncio profundo... um chamado.

- Vitor! Encontrei uma caixa de madeira!
- Jura? Traga-a para perto da luz!
- Inacreditável! Estava brincando quando falei em encontrar um tesouro!
- Abra logo essa caixa!
- Um segundo, cuidado! A madeira está bem desgastada!
- Ok, ok! Muita calma nessa hora!

Colocaram juntos a caixa em cima de uma das mochilas. Entreolharam-se calados. Se tinha ou não algo dentro da caixa não mais importava. Pois a própria caixa tornara-se o tesouro.

Nhéennnk!! Pláftt!!

Boquiabertos, com os olhos arregalados, quase sem respirar, Vitor e Rodrigo olharam o conteúdo da caixa!

- Não pode ser! - gritou Vitor.
- Pode sim! - gritou Rodrigo, de volta.

- Não pode ser!

- Sim, uma bandeira...
- Não pode ser!
- Uma bandeira do Brasil.
- Não pode ser!
- Só pode ser um fantasma.

- Um fantasma da história.

Rodrigo pegou o rádio e chamou o navio brasileiro.





- Câmbio! Câmbio!! - chamou.
- Câmbio! Na escuta! Prossiga! - contestou alguém dentro do Tio Max.
- Encontramos!
- Pode repetir?
- Encontramos uma bandeira do Brasil.
- Como?
- O Comandante, por favor!
- Hein?
- Comandante Segóvia!

A apreensão dos dois alpinistas era enorme. Uma terceira descoberta, em tão pouco tempo! Que incrível viagem de coisas inimagináveis estavam participando.

- Câmbio! Comandante Segóvia na escuta.
- Encontramos uma caixa, Comandante - disseram os alpinistas.
- Como?
- Encontramos uma caixa com uma bandeira do Brasil...
- Não pode ser!
- Pode sim, senhor! Uma bandeira antiga! Do Brasil!!!
- Santo Max! Não pode ser!
- O lado maior dela deve ter um metro.
- Que bom ouvi-los! Antes de mais nada por estarem bem.
- Não conseguimos chegar até o topo do monte Rio Branco dessa vez. Mas encontramos um tesouro.
- Conte-me. Como é essa bandeira?
- Ela é feita de seda. Costurada e bordada com muito cuidado. É linda.
- Só pode ser a bandeira de Charcot.
- O que devemos fazer com a bandeira, Comandante?
- Coloquem-na dentro de um plástico para protegê-la. Tragam a caixa também.



- Mais alguma recomendação?
- Façam uma foto do local onde a encontraram!
- Sim, senhor!
- Maravilha! Darei a notícia a todos! Enviarei o *zodiac* buscá-los no mesmo local do desembarque.
- Obrigado, Comandante. Chegaremos na enseada em aproximadamente uma hora.
- Excelente, câmbio!
- Câmbio final, desligando!

Como não recordar as palavras escritas no diário do explorador Roald Amundsen, a bordo do *Belgica*?

“Saturday, 29th October 1898,

Same fine weather today. We are at 69° 38' S and 80° 35' W. The Brazilian Flag was raised in honor of the anniversary of the Geographic Congress in Rio de Janeiro”.

Ainda que a presença das expedições de Charcot tenha passado mais tempo na região, vale lembrar que a expedição do *Belgica* foi a que primeiro passou em frente ao monte Rio Branco. Em seu livro, publicado em 1902, o Comandante Adrien de Gerlache apresenta a primeira carta do Estreito de Gerlache, sem muitos detalhes. A baía Beascochea, por exemplo, está marcada como *“vaste baie ou détroit”*. Ou seja, território incógnito. O surreal é imaginar que, após o *Belgica* ter hasteado a bandeira brasileira ao lado da bandeira belga, Roald Amundsen, Frederick Cook e demais tripulantes do *Belgica* avistaram o monte Rio Branco.

Os dois alpinistas foram recebidos a bordo com carinho e euforia. A aventura tinha valido muito a pena. Não puderam, pelas condições de tempo e terreno, abrir a bandeira brasileira no topo da montanha. Mas foram afortunados em encontrar uma relíquia da história, na base da mesma montanha, guardada dentro de uma caixa, escondida numa pequena caverna de gelo. Que volta a vida deu!

Fomos bem sucedidos na aproximação do cabo Trois Perez. Avistamos o monte Rio Branco e dois de nossos melhores alpinistas realizaram a primeira tentativa de atingir o topo. A dupla encontrou seu próprio caminho. Tornaram-se mais amigos, compartilharam experiências extremas e fortes emoções. E ainda encontraram um tesouro de verdade!

O verão avançava. E o Tio Max deslizava feliz nas águas escuras da baía Beascochea, entre blocos de gelo flutuantes que derretiam imperceptíveis ao olhar...





Tocando o Círculo Polar Antártico. Até logo, paraíso de gelo!

"... jamais houve um homem situado em posição tão diametralmente oposta à realização de seus desejos como eu estava naquele exato instante. As regiões ao redor do Pólo Norte - a bem da verdade, o próprio Pólo Norte - atraíram-me desde a infância, e aqui estou eu, em pé sobre o Pólo Sul. Pode-se imaginar algo mais paradoxal que isso?" Roald Amundsen

Acordei mais cedo que de costume, apreensivo com a possibilidade de encontrar um campo de gelo fechado mais ao sul. Fui à minha estante, peguei o livro do Comandante belga Adrien de Gerlache e li algo perfeito para a ocasião: *"Ao meio-dia, içamos bandeiras coloridas para marcar a passagem do círculo antártico e celebrar nossa entrada na zona polar propriamente dita"*.

Para mim a zona polar já tinha começado muito antes. O que importava, realmente, era que o Tio Max e seus "habitantes" estavam bem e felizes com a continuação da viagem rumo ao sul.

- Imediato! Convoque todos no convoo, vamos içar a bandeira brasileira - ordenei - atravessaremos a linha do Círculo Polar Antártico em poucos minutos.

- Sim, senhor! - falou o Imediato.

- Atenção, atenção! Nosso Comandante solicitou a presença de todos no convoo! - chamou o Imediato.

Minutos depois...

- Senhoras e senhores, é com satisfação que comunico que neste exato momento estamos cruzando o Círculo Polar Antártico - anunciei.

- Viva! Viva! - comemoraram todos.

- Celebremos esse momento! É hora de hasteamos a nossa bandeira! - disse o Chemaq, exultante.

- Vamos cantar o Hino Nacional! - lembrou o Mestre.

- E rezar o Pai Nosso! - recomendou o Capelão.

- E agradecer às primeiras expedições que por aqui passaram e por haverem hasteado a bandeira do Brasil - lembrei a todos.

- Viva! - ouviu-se de todos os cantos.

Estava emocionado em cruzar o Círculo Polar Antártico. Saí do passadiço e fui sentir o vento congelante do lado de fora. Queria ver a "linha" do Círculo sem os vidros do passadiço e





sem as lentes dos meus óculos de proteção. Naquele instante percebi uma lágrima querendo sair dos meus olhos. Arregalei os olhos e parei. Não, eu não podia chorar a 20 graus negativos. Se alguma lágrima se congelasse entre as minhas pestanas, ficaria com os olhos fechados. E era preciso admirar, observar, contemplar, reter visualmente na memória o sentimento de liberdade que me invadia.

- Quem primeiro cruzou o Círculo Polar Antártico, Comandante? - perguntou a jornalista Silvana.

- James Cook foi o primeiro Comandante a alcançar o círculo polar, a bordo do *Discovery*. Um nome de navio perfeito para a sua história - respondi.

- E o segundo, quem foi? - perguntou Juliana.

- Foi o russo Bellingshausen. De certa forma, a "reencarnação" de Cook. Quando um morreu, o outro nasceu - respondi novamente.

- Que interessante. Adoramos suas histórias, Comandante - falou o professor Lacerda.

- No último dia de 1914, o Navio *Endurance*, comandado por Sir Ernest Shackleton, "atravessou o Círculo Polar Antártico em meio a um crepúsculo de sonho, espelhado em águas mansas", nas palavras da norte-americana Caroline Alexander, curadora de uma exposição sobre o *Endurance*, no Museu de História Natural de Nova York. Depois que o *Endurance* foi esmagado pelo gelo e sua tripulação começou a viagem de sobrevivência, passaram pelo círculo polar novamente, dessa vez arrastando barcos adaptados com esqui, correndo contra o tempo e flutuando em cima da banquisa - contei.

Todos olhavam para o horizonte, como se buscassem a linha imaginária do círculo polar. Era bonito ver todo o grupo envolto em um mesmo sentimento. Sem dúvida, tinham plena consciência de terem realizado uma viagem notável. A sensação de se chegar ao círculo polar é a de superação de desafios. Uma pena termos pouco tempo disponível, pois tínhamos de cumprir o resto da nossa programação.

- Atravessemos o banco de gelo com cautela! - alertou o Imediato.

- Certamente, pois "o que o gelo prende o gelo não larga" - disse o antropólogo Luís Guilherme - lembrando-se das palavras de Shackleton, ditas em 1915.

- A Antártica ensina às pessoas coisas que elas precisam ver - comentou Weimer.

- Todos os meus dias foram felizes aqui. A Antártica é um desses lugares de que se sente falta quando se vai embora - compartilhou João.

- Desde que entrei no navio eu estava certo de uma coisa: seria uma viagem cheia de surpresas - confessou o professor Lacerda.

- Todos nós merecemos estar aqui, nesse lugar onde a energia vibra tão livremente - disse Juliana.



- Adorei viajar por esse paraíso, cheio de belezas e surpresas - falou Daniel.

- Sempre aprendendo com a ciência! - exclamou Silvana.

- Um excelente espírito reinou entre nós - concluí, citando Charcot.

Ao longo da viagem, fui descobrindo alguns segredos dentre os embarcados. O melhor deles, foi saber que alguns mantinham diários pessoais. Perguntei, então, na hora da ceia, quem gostaria de ler em voz alta. Ronaldo lunes, sem a menor timidez, começou a ler:

- Até conhecê-la pessoalmente, a Antártica era uma ficção, coisa da imaginação. O isolamento, as dificuldades com o clima e a nossa fragilidade em sobreviver nesse ambiente foi um ponto marcante. À medida que pude estudar os relatos de aventureiros e pesquisadores que ao longo do tempo passaram por aqui, foi possível compreender um pouco mais sobre esse ambiente. Estar na Antártica é sentir as vibrações, as dificuldades de adaptação, a exuberância de um lugar que foi pouco ocupado pelo homem e que me remete a sensações bem diferentes das ligadas ao racionalismo. Contemplar a paisagem e ver a vida nessa região é bem diferente do trivial e nos remete a modéstia, submissão e humildade. Penso até que é o local onde o homem perde a soberba e se vê apenas como um elemento participante da natureza e não como dono dela. Hoje, quando penso em Antártica, é como estar lendo um livro, onde é possível aprender, imaginar, chorar, rir e sonhar... - falou Ronaldo, com um ar saudoso.

- A Antártica sempre foi para mim aquele lugar dos sonhos, distante, gelado, misterioso, cheio de enigmas e cenários dignos de um filme de ficção. Ou seja, tudo que um jornalista curioso deseja conhecer, especialmente se gosta de futricar assuntos científicos e ambientais. Por isso mesmo tentei junto à Marinha do Brasil, durante quase um ano, duas vagas para o jornal O POPULAR. Minha intenção era, junto com o fotógrafo Weimer, realizar outros sonhos parecidos com o meu e tentar transportar os leitores até as terras inóspitas da Antártica, com textos e fotos que os fizessem imaginar que estavam viajando com nossa equipe. Assim, alimentamos durante toda a viagem um blog, que era uma espécie de diário de viagem, contando os bastidores da expedição: a comida, a emoção de ver o primeiro pinguim, a sensação do vento gelado, o arrepio na pele diante de um *iceberg* gigante, o enjoo no navio, a rotina na estação e o trabalho duro dos pesquisadores. Atualizado sempre que tínhamos sinal de internet, foi possível transmitir por meio da internet, em tempo real, toda a emoção de estar nesse lugar, o que provocou excelente repercussão junto aos internautas. Um dos momentos inesquecíveis da missão foi quando sobrevoamos de helicóptero a península Keller, experiência relatada minutos depois no blog: O coração está saindo pela boca. Acabamos de voar de helicóptero sobre a estação brasileira, sobre o *iceberg* do nosso "quintal" e a geleira do nosso "jardim". Passamos bem ao lado daquela massa de gelo azul. Pura emoção. Voamos de portas abertas para dar melhor qualidade às fotos. Lá de cima dá pra ver melhor também a estrutura da estação e os lagos de degelo que garantem o abastecimento de água. A Antártica de cima é ainda mais bonita - leu Silvana, felicíssima.



A breve leitura dos diários, estimulou os presentes na Praça D'Armas a expressarem espontaneamente seus sentimentos mais sinceros:

- O mais interessante de ser marinheiro no Tio Max é poder viajar pela Antártica e dar suporte para os pesquisadores e cientistas - falou o Chemaq.

- E além disso, sempre podemos passar pela EACF. É como voltar para casa! - disse o Cheop.

- Para mim, o mais fantástico é conviver com o imprevisível - falou Vitor.

- A alegria e o orgulho de viajar no Tio Max é saber que ele é um Navio Polar brasileiro - contou o Mestre.

- Esse Navio é maravilhoso. Além de forte e valente, o Tio Max navega com muita disposição - falou André.

- Amo tanto esse Navio... que se fosse preciso viver nele permanentemente seria um homem feliz - declarou o Imediato.

- Sem dúvida, a primeira visita de cada brasileiro à Antártica foi um sonho realizado - disse o chefe dos mergulhadores.

- Cada trajeto tem paisagens diferentes que despertam sentimentos diferentes. Ir pelo mesmo caminho nunca é igual - opinou Rodrigo.

- É preciso aprender com tudo para melhor saber olhar - filosofou Weimer.

- O Tio Max percorreu um longo caminho antes de tornar-se brasileiro. E depois, percorreu outro longo caminho antes de chegar finalmente à Antártica - lembrou Ali.





Obrigado, Tio Max! Foi um privilégio navegar na sua história...

"Quanto mais viajamos para longe, menos conhecemos". Lao Tsé

Nessa noite sem escuridão, abaixo do Círculo Polar Antártico, completamente insone de plenitude e satisfação, escrevi em meu caderno:

Querido Tio Max, viajar contigo foi a concretização de um sonho. Agradecerei eternamente por termos nos encontrado nesta vida, entre bilhões de pessoas e milhares de navios. Você tornou-se brasileiro e antártico. E eu, tornei-me um feliz Comandante de um Navio feliz.

Virei a página e continuei...

... Max era o nome da primeira canoa do então adolescente Amyr Klink. Foi minha tia Cecília quem me presenteou com seu primeiro livro, um belo relato de uma travessia inédita, feita a remo, no Atlântico Sul: "Cem dias entre o céu e o mar", escrito por esse famoso navegador brasileiro, ganhador por duas vezes da Tillman Medal, considerada um Prêmio Nobel das navegações marítimas. Amyr realizou expedições raras, como a travessia solitária do Atlântico Sul, a invernação solitária na Antártica e a primeira circunavegação solitária do continente antártico. Uma frase sua anda sempre comigo: "... barcos tem que ser feitos com cuidado e conduzidos com respeito".

Na manhã seguinte, com a proa do Tio Max apontando agora para o norte, a caminho de casa, juntei-me a um grupo animado que se encontrava reunido na área externa do passadiço.

- O espírito da boa viagem é o sorriso - falou o professor Lacerda.

- A Antártica é o lugar certo para se realizar sonhos - disse Silvana, radiante.

- Aqui o êxito consiste em limitar-se ao absolutamente fundamental - disse João.

- A Antártica tem mais segredos guardados do que sonha nossa vã filosofia - parafraseou Ronaldo.

- Aprendi com essa viagem que onde há vontade haverá sempre um caminho - declarou Juliana.

- O Tio Max proporcionou grandes descobertas em sua primeira exploração antártica - recordou Eduardo Hollanda.

- Registradas em imagens, para sempre - completou Daniel.

- Sim, as fotos! Que também ajudam a libertar a imaginação - afirmou Weimer.



- Uma viagem que pode influenciar e decidir o futuro da carreira de todos os embarcados - disse o Costa Reis.

- As pessoas com as quais convivemos em uma viagem, mesmo que por breves instantes, são fundamentais para mim - confessou Juliana.

- A sensação que fica é que a viagem passou muito rápido - falou Ronaldo.

- Experimentar a vida num lugar “diferente” é intenso e marcante - disse Silvana.

- Como disse o grande Ernest Shackleton: “*todos nós temos um Sul Branco a desvendar*” - citou João - referindo-se ao universo antártico e seus mistérios.

- O primeiro Navio Polar Brasileiro tornou-se um dos melhores navios polares científicos do mundo, segundo ouvi de pesquisadores do Instituto Polar Alemão - falei, orgulhoso - todo o nosso esforço foi recompensado.

- Uma coisa é certa: todos aqueles que embarcaram na primeira viagem do Tio Max à Antártica terão lembranças e histórias para contar pelo resto de suas vidas - concluiu Lacerda, observando um lindo albatroz planando em cima de suas cabeças.

Em seguida, vieram o silêncio dos homens e os sons da natureza. Afinal de contas, nessa incrível viagem do Tio Max à Antártica, aprendemos que quando os olhares falam tanto, qualquer palavra parece excesso.

F I M



Sugestões de projetos pedagógicos para exploração do conteúdo do livro



A pedagogia de projetos é uma estratégia didática que pode envolver professores e alunos em atividades de exploração de conteúdos, de forma organizada e sistematizada. Um projeto pedagógico é um recurso que dá vida a um conteúdo, sobretudo por meio do protagonismo dos alunos, estendendo sua exploração para além de um livro didático ou paradidático, como é o caso de “A Incrível Viagem do Tio Max à Antártica”.

Em iniciativas de divulgação científica, nas quais se insere o objetivo mais amplo deste trabalho, o despertar da curiosidade nos interlocutores é um vetor essencial, que permeia a atividade do sujeito em processo de aprendizagem que, usufruindo da mediação de seu professor e de recursos didáticos diversos, avança na construção ou na reconstrução de conhecimentos que lhe são apresentados de forma instigante e desafiadora. Como enfatizou o grande educador Paulo Freire, o trabalho do professor é o trabalho do professor com os alunos e não do professor consigo mesmo. Assim sendo, o projeto pedagógico pode auxiliar no norteamo da ação didática, por meio da promoção do trabalho colaborativo entre professores e alunos em torno da promoção da aprendizagem significativa.

Tratando-se de uma obra destinada à divulgação científica, o objetivo dos projetos pedagógicos aqui sugeridos é o de justamente acentuar o cumprimento desta meta, a qual pode ser trilhada de forma multidisciplinar e explorada por diferentes disciplinas escolares.

Um projeto pedagógico pode assumir diferentes modelos. Mas, em geral, todos eles são alicerçados em um protocolo de trabalho que parte da identificação de um tema, da elaboração de objetivos e de mecanismos de planejamento, da definição de fases e da fixação de critérios de avaliação. Este arcabouço do projeto pedagógico pode ser definido *a priori* pelos professores ou negociado com os alunos, o que é preferível dada a intenção sempre presente de torná-los protagonistas da concepção e do desenvolvimento dos projetos.

O conteúdo do livro “A Incrível Viagem do Tio Max à Antártica” pode ser explorado de inúmeras maneiras sob a forma de projetos pedagógicos. A seguir, faremos algumas sugestões de projetos, os quais podem inspirar professores e alunos na proposição de muitos outros, com cruzamento de disciplinas, pautando o trabalho colaborativo de professores de diferentes matérias. E, sobretudo, envolvendo os alunos e estimulando-os a desenvolverem sua criatividade e a aplicarem seu potencial na descoberta de um tema fascinante.

As sugestões não estão completas, cabendo aos executores dos projetos indicarem metas e modos de avaliação para cada atividade didática, tendo em vista sua própria realidade e os recursos disponíveis na escola. E muitos outros projetos pedagógicos podem ser criados a partir do conteúdo do livro!



Projeto pedagógico 1

Tema	O Tratado da Antártica
Áreas de conhecimento envolvidas	História, Geografia, Língua Portuguesa
Público alvo	Professores e alunos do 5º ano do ensino fundamental
Resumo (Fonte: Wikipedia)	<p>O Tratado da Antártida é o documento assinado em 1º de dezembro de 1959 pelos países que reclamavam a posse de partes do continente da Antártica, em que se comprometem a suspender suas pretensões por período indefinido, permitindo a liberdade de exploração científica do continente, em regime de cooperação internacional. O tratado possui um regime jurídico que estende a outros países, além dos 12 iniciais, a possibilidade de se tornarem partes consultivas nas discussões que regem o “status” do continente quando, demonstrando o seu interesse, realizarem atividades de pesquisa científica substanciais.</p> <p>A área abrangida pelo Tratado da Antártida situa-se ao sul do paralelo 60 S, e nela aplicam-se os seus 14 artigos, que consagram princípios como a liberdade para a pesquisa científica, a cooperação internacional para esse fim e a utilização pacífica da Antártica, proibindo expressamente a militarização da região e sua utilização para explosões nucleares ou como depósito de resíduos radioativos.</p>
Objetivos visados	<ol style="list-style-type: none">1. Traçar a história do Tratado da Antártica2. Identificar os países signatários (as Nações Antárticas)3. Indicar as regras reguladoras estabelecidas pelo Tratado;4. Desenhar um mapa do mundo com a indicação das relações dos países com a Antártica, na perspectiva do Tratado;5. Identificar diferentes recursos digitais que abordam o Tratado e fazer um resumo (blogs, sites, livros digitais etc).
Tempo de execução	2 semanas
Etapas	A serem definidas pelos alunos e seus professores
Modo de socialização dos resultados	Seminários organizados pelos alunos
Formas de avaliação	A serem definidas pelos alunos e seus professores



Projeto pedagógico 2

Tema	Geografia da Antártica
Áreas de conhecimento envolvidas	História, Geografia, Língua Portuguesa, Biologia
Público alvo	Professores e alunos do 9º ano do ensino fundamental
Resumo (Fonte: Infoescola)	<p>A Antártica tem 14 milhões de Km², rodeia o Polo Sul e é cercada pelo Oceano Antártico, que fica entre o Oceano Pacífico e o Atlântico. Devido ao frio intenso com ventos violentos, esta região, permanentemente coberta pelo gelo, possui condições desfavoráveis para quase todo meio de vida, porém, vivem ali os pingüins, que procuram seu alimento no mar, focas e também um grande número de baleias. A foca é um animal de clima frio típico da Antártida, alimenta-se do plâncton marinho e é uma das espécies animais que mais corre risco de extinção. O corpo de uma foca é hidrodinâmico, semelhante a um torpedo, com os membros posteriores e anteriores em forma de nadadeira. Outro detalhe interessante é que esta espécie não possui orelhas. Todas essas características fazem destes bichinhos excelentes nadadores, mas em contra partida eles não têm habilidade em terra firme sendo presas fáceis para predadores e caçadores. Para se proteger do frio estes seres não contam com pêlos, mas sim com uma espessa camada de gordura subcutânea.</p>
Objetivos visados	<ol style="list-style-type: none">1. Traçar, por meio de mapas, a evolução da cartografia retratando a Antártica, desde sua descoberta até os dias atuais;2. Elaborar um repertório visual, com fotos ou com desenhos, de toda a fauna da Antártica;3. Elaborar um repertório visual, com fotos ou com desenhos, de toda a flora da Antártica;4. Pesquisar na Internet e elaborar uma apresentação esquemática da geografia e da biologia da Antártica.
Tempo de execução	2 semanas
Etapas	A serem definidas pelos alunos e seus professores
Modo de socialização dos resultados	A serem definidos pelos alunos e seus professores



Projeto pedagógico 3

Tema	Cálculo de latitudes e longitudes de acidentes geográficos antárticos que têm nomes vinculados ao Brasil
Áreas de conhecimento envolvidas	Matemática, Geografia, História
Público alvo	Professores e alunos do 6º ano do ensino fundamental
Resumo (Fonte: Portal do Professor)	<p>A latitude é a distância ao Equador medida ao longo do meridiano de Greenwich. Esta distância mede-se em graus, podendo variar entre 0° e 90° para Norte ou para Sul. Por exemplo, Lisboa está à latitude de 38° 4' N, o Rio de Janeiro à latitude de 22° 55' S e Macau à latitude de 22° 27' N. A longitude é a distância ao meridiano de Greenwich medida ao longo do Equador. Esta distância mede-se em graus, podendo variar entre 0° e 180° para Este ou para Oeste.</p> <p>Por exemplo, Lisboa está à longitude de 9° 8' W, o Rio de Janeiro à longitude de 34° 53' W e Macau à longitude de 113° 56' E.</p> <p>Na Antártica, há vários acidentes geográficos identificados com nomes que fazem referência ao nosso país. Localizados em diferentes pontos do continente gelado, esses acidentes geográficos testemunham, entre outros aspectos, a passagem de grandes exploradores pelo Brasil, rumo à Antártica.</p>
Objetivos visados	<ol style="list-style-type: none">1. Identificar acidentes geográficos antárticos que fazem referência ao Brasil;2. Identificar localização geográfica de tais acidentes geográficos (latitudes e longitudes);3. Tomando-se como referência sua cidade, calcular as distâncias com relação aos acidentes geográficos identificados;4. Explorar os conceitos de "paralelo" e de "meridiano"5. Pesquisar sobre os motivos justificando os nomes de cada acidente geográfico Antártico estudado.
Tempo de execução	1 semana
Etapas	A serem definidas pelos alunos e seus professores
Modo de socialização dos resultados	A serem definidos pelos alunos e seus professores
Formas de avaliação	A serem definidas pelos alunos e seus professores



Projeto pedagógico 4

Tema	Os efeitos das mudanças climáticas na Antártica
Áreas de conhecimento envolvidas	Geografia, Biologia
Público alvo	Professores e alunos do 3º ano do ensino médio
Resumo (Fonte: Wikipedia)	<p>Vários estudos têm observado um aquecimento do continente gelado, das águas em volta deste ou do ar em sua superfície nos últimos 200 anos. Constata-se um aquecimento de 2,5 °C nos últimos 50 anos. A evidência mais clara foi o recente esfacelamento da Plataforma de Gelo Larsen-B de 3 mil km² e 200 metros de espessura em menos de um mês. As consequências são o descongelamento das geleiras, impactos na vida animal e o aumento do nível do mar no planeta. Simulações mostraram que milhares de espécies podem ser extintas em pouco mais de um século caso as temperaturas continuem a subir. Os crustáceos que vivem nas áreas costeiras, por exemplo, deixariam de conseguir retirar oxigênio suficiente da água. Os pinguins, por exemplo, em anos recentes tiveram sua disponibilidade de alimentos diminuída e passaram a migrar para áreas mais frias.</p>
Objetivos visados	<ol style="list-style-type: none">1. Elaborar um panorama acerca da discussão científica sobre o aquecimento global e seus efeitos na Antártica;2. Apontar efeitos do aquecimento global sobre a fauna e a flora da Antártica;3. Identificar pesquisas brasileiras sobre o aquecimento global e sobre seu efeito na Antártica;4. Montar um painel, com imagens e legendas, acerca do clima na Antártica;5. Demonstrar as relações entre o clima na Antártica e no resto do mundo.
Tempo de execução	3 semanas
Etapas	A serem definidas pelos alunos e seus professores
Modo de socialização dos resultados	A serem definidos pelos alunos e seus professores
Formas de avaliação	A serem definidas pelos alunos e seus professores



Projeto pedagógico 5

Tema	A fauna da Antártica
Áreas de conhecimento envolvidas	Educação Artística
Público alvo	Professores e alunos do 2º ano do ensino fundamental
Resumo (Fonte: Geografando)	<p>O continente da Antártica possui uma fauna rica em peixes, aves e mamíferos. Não existe população humana de residência permanente, exceto nas bases científicas. A flora é escassa no verão e praticamente inexistente no inverno.</p> <p>Cerca de 45 espécies de aves vivem na convergência da região da Antártica, mas apenas três se reproduzem no continente: o pinguim imperador, o petrel antártico e a skua polar. Das mais de 20 mil espécies de peixes conhecidas, apenas cerca de 100 vivem nas águas geladas da Antártica. Os mamíferos nativos são todos marinhos, como focas, golfinhos, orcas e baleias.</p>
Objetivos visados	<ol style="list-style-type: none">1. Pesquisar, na Internet ou na biblioteca, animais que vivem na Antártica;2. Desenhar e colorir, em folhas de papel A4, animais que compõem a fauna da Antártica;3. Com as figuras desenhadas e coloridas, montar um móbil ou um painel sobre o tema, com a descrição resumida de cada animal.
Tempo de execução	2 semanas
Etapas	A serem definidas pelos alunos e seus professores
Modo de socialização dos resultados	A serem definidos pelos alunos e seus professores
Formas de avaliação	A serem definidas pelos alunos e seus professores



Projeto pedagógico 6

Tema	O primeiro brasileiro a pisar na Antártica
Áreas de conhecimento envolvidas	História, Língua Portuguesa
Público alvo	Professores e alunos do 1º ano do ensino fundamental
Resumo (Fonte: Geografando)	<p>O primeiro brasileiro a pisar na Antártica foi o jornalista e médico pernambucano Durval Rosa Borges, que visitou algumas bases americanas a fim de fazer uma reportagem para a revista "Visão". Sua viagem foi retratada no livro "Um brasileiro na Antártida; crônicas de uma viagem ao redor do mundo".</p>
Objetivos visados	<ol style="list-style-type: none">1. Elaborar um perfil biográfico de Durval Rosa Borges;2. Realizar pesquisas na Internet acerca de seu relato da viagem à Antártica;3. Elaborar um documento síntese do relato pesquisado.
Tempo de execução	2 semanas
Etapas	A serem definidas pelos alunos e seus professores
Modo de socialização dos resultados	A serem definidos pelos alunos e seus professores
Formas de avaliação	A serem definidas pelos alunos e seus professores



Projeto pedagógico 7

Tema	O Programa Antártico Brasileiro
Áreas de conhecimento envolvidas	História, Geografia, Língua Portuguesa
Público alvo	Professores e alunos do 9º ano do ensino fundamental
Resumo (Fonte: Comando da Marinha do Brasil)	O Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) foi instituído pelo governo do Brasil em janeiro de 1982, com propósitos científicos e políticos referentes à Antártica. Ambos os propósitos foram atingidos em 1984, com a instalação da Estação Antártica Comandante Ferraz, na baía do Almirantado, na ilha do Rei George, a 130 km da ponta da península antártica.
Objetivos visados	<ol style="list-style-type: none">1. Elaborar um blog digital relatando toda a história do PROANTAR, com imagens, textos, curiosidades, filmes etc;2. Listar e descrever todas as operações antárticas (OPERANTAR) já realizadas;3. Descrever todas as embarcações de suporte e apoio ao PROANTAR, desde o navio Barão de Teffé até o Tio Max;4. Descrever e retratar a Estação Antártica Comandante Ferraz.
Tempo de execução	4 semanas
Etapas	A serem definidas pelos alunos e seus professores
Modo de socialização dos resultados	A serem definidos pelos alunos e seus professores
Formas de avaliação	A serem definidas pelos alunos e seus professores



Projeto pedagógico 8

Tema	A teoria das Placas Tectônicas
Áreas de conhecimento envolvidas	História, Geografia, Língua Portuguesa
Público alvo	Professores e alunos do 7º ano do ensino fundamental
Resumo (Fonte: A Incrível Viagem de Tio Max à Antártica)	A Antártica não foi sempre coberta de gelo. Hoje sabemos que, há 200 milhões de anos, a Antártica foi parte de um gigantesco continente, que incluía o que é hoje a Austrália, Índia, África, Madagascar e América do Sul. Há 150 milhões de anos, forças tectônicas começaram a separar Gondwana em pedaços. A América do Sul, Austrália e Antártica ainda estavam conectadas há 120 milhões de anos. A separação final da Antártica com a América do Sul iniciou-se há 50 milhões de anos. Na Antártica foram encontrados fósseis muito interessantes, como gimnospermas que atingiram 22 metros de altura, o Lystrosaurus, um réptil aquático de um metro e meio de comprimento, que foi descoberto também na Índia e na África do Sul e o gambá Polydolops, prova que os marsupiais “andaram” da América do Norte à Austrália via América do Sul e Antártica.
Objetivos visados	<ol style="list-style-type: none">1. Elaborar uma representação cartográfica das placas tectônicas;2. Localizar, em um mapa da Terra, as 10 placas tectônicas conhecidas, com as respectivas descrições;3. Discutir a relação entre a teoria das Placas Tectônicas e a configuração geográfica atual da Terra.
Tempo de execução	2 semanas
Etapas	A serem definidas pelos alunos e seus professores
Modo de socialização dos resultados	A serem definidos pelos alunos e seus professores
Formas de avaliação	A serem definidas pelos alunos e seus professores

