

# UMA VIAGEM DE FORMAÇÃO DE HOMENS DO MAR\*

LUIZ FERNANDO PALMER FONSECA  
Capitão-de-Corveta\* \*

## UM GRANDE SUSTO

Acenderam a luz da cabine do meio, na minha cara. Lá dormíamos eu e mais três guardas-marinha do meu quarto de serviço. Acordei assustado, quando, a um só tempo, percebi que havíamos mudado de rumo, pois o balanço e a adernagem do barco mudaram sensivelmente; que um guarda-marinha procurava desesperadamente alguma coisa no *cafofo* (pequenos armários) dos ternos; e que havia vozes dando ordens no convés.

– O que houve? – perguntei.

– Partiu o brandal! – respondeu o guarda-marinha.

Imediatamente nos gritaram lá de cima:

– Postos de emergência! Todos para cima!

Todos do 2º quarto de serviço (eu e mais oito guardas-marinha) subimos vestidos como estávamos, pelas gaiútas de meia-nau e popa.

Os segundos que levei do meu beliche ao convés nunca mais vou esquecer. Estávamos a 200 milhas de Lisboa, na regata Newport (EUA)–Lisboa, e, portanto, a 200 milhas da terra mais próxima; era aproximadamente 01:30 horas da madrugada e nos aproximávamos do ponto 12 de uma ortodromia de 13 pontos distribuídos ao longo das 3.200 milhas da travessia entre os dois continentes.

Ser acordado de repente, dentro de um veleiro, coma informação de que um brandal de um mastro de alumínio de 30 metros partiu-se, e com um mar que há cinco dias variava entre força 8 e 9 é o mesmo que ser

\* NR: Republicação da RMB do 2º trimestre de 1996.

\*\* N.R.: Atualmente, o autor ocupa o posto de capitão-de-mar-e-guerra.

acordado em casa com o brado de: “Acorda que o edifício está caindo!”. Em um barco de casco de alumínio, o risco de rompimento do casco com a quebra do mastro é aumentado consideravelmente.

A temperatura no convés era em torno de 7°C e o vento a tornava insuportável para quem não estivesse usando os abrigos de frio adequados. O vento aparente<sup>1</sup> era N-NW, entrando pelotrávés deBB com 30 nós e navegávamos com a vela grande rizada na 1ª forra e com a giba<sup>2</sup> a uma velocidade de até 13 nós na descida da onda.

Quando chegamos ao convés, ofuscados com as luzes de duas lanternas que nossos companheiros do 1º quarto empunhavam agitadamente, já estávamos amurados a boreste e como grande sendo arriado.

O comandante, Capitão-de-Corveta Ralph, que pulara como gato do seu beliche (cochilava quando ouviu o estampido do brandal se partindo), já se encontrava no leme quando alcançamos o convés.

Numa manobra perfeita e com um reflexo incomum, ele salvou o mastro, o barco e a tripulação. Pena que eu não tivesse assistido àquele instante e à sua manobra.

O *Doc*, chefe do 1º quarto, correu para chamá-lo, mas não chegou à gaiúta – soubemos depois. O Comandante pulou da gaiúta para o leme e, já ciente de que era um brandal partido, gritou:

– Estou arribando!

– Mata o grande a meio! Vou cambiar em roda!

– Passa o brandal volante! ... e já amurado aBE.

– Arria o grande!

Ao arribar, ele evitou que o barco sofresse os solavancos das ondas que nos pegavam por BB e que, na realidade, forçavam mais o

mastro do que a pressão causada pela força do vento nas velas. Ainda, para não deixar o mastro sofrer trancos, ao invés de cambiar por d’avante, o que seria a primeira tendência de quase todos, para ter logo o brandal partido a sotavento, ele cambiou em roda, evitando a batida forte das velas na linha do vento, durante uma cambada por d’avante, pois com a superfície vélica do *Cisne Branco* (vela grande 140m<sup>2</sup> e giba 2.190m<sup>2</sup>), o mastro sofre fortes trancos ao panejar na cambada. Assim, numa questão de segundos, ele evitou o que provavelmente teria sido fatal: trancos no mastro. *Os guardas-marinha presenciaram e aprenderam como em determinadas situações é necessário tomar-se uma decisão rápida e certa e que, para isto, é fundamental um elevado nível de adestramento.*

O que supúnhamos ter sido a causa da quebra foi confirmado em inspeção e análise da seção partida em terra: houve fadiga de material. Já supúnhamos isto, porque vínhamos navegando amurados a BB com o mesmo vento relativo, giba 2 e 1ª forra no grande há nove dias, e, neste período, pegamos ventos de 50 nós (vento aparente) por três vezes. Estes ventos duraram cerca de um dia, amainando depois para 30 nós, para, depois de um ou dois dias, aumentar novamente até 50 nós. Como durante todo este tempo nada houve com os brandais, apesar do mar cada vez mais forte, concluímos que a causa do rompimento só podia ser fadiga.

Com o grande já sendo arriado e a giba 2 em cima para não deixar o mastro sofrer trancos causados pelas ondas, agora de alheta, o comandante mandou um guarda-marinha apanhar um cabo de aço de 3/8” e de 7 x 19, que um dia foi adriça do grande,

1. É o que interessa num barco à vela – pois é o vento resultante que efetivamente atua nas velas, indicando a partir de que intensidade devemos trocá-las.

2. Espécie de genoa com punho de escota alto, própria para mar picado e vento folgado.

guardado com muito carinho pelo nosso mestre—junto com os uniformes dos oficiais —, que, nos preparativos para a viagem, foi mandado preparar, com o tamanho suficiente, pelo comandante, para a eventualidade de uma quebra de brandal, embora estes sejam vergalhões extremamente resistentes de aço temperado e tungstênio. *Os guardas-marinha aprenderam que, para se ir ao mar, é fundamental preparar o material adequadamente em terra.* Aquele cabo dava para *quebrar o galho* com as velas reduzidas ao máximo, mas como colocá-lo de forma a substituir o ângulo formado pela cruzeta, que não podia ser utilizada, pois o brandal, que se partira justamente na curva provocada pela cruzeta, ficou com sua parte superior embutido nela?

A manobra foi tão rápida que, ao tomarmos pé da situação e já termos a visão desofuscada pelas lanternas, o mestre e o suboficial-MO, ajudados pelos guardas-marinha do 1º quarto, já estavam passando o cabo pela muleta, disparada para BB e segura pelo seu encaixe no mastro e pelos brandais restantes. A extremidade inferior do cabo foi passada por uma patesca na borda falsa e dali para uma catraca, onde foi tesada até à tensão adequada. No chicote superior foi feita rapidamente uma alça, por onde passamos a cinta que normalmente trabalhava no burro da retranca. Enquanto o mestre fazia a alça, com o comandante no leme tentando diminuir os trancos no mastro provocados pelas ondas, pude ver, com a lanterna, o quanto aquele enorme mastro de alumínio fletia lateralmente para BB. Calculei que a flecha na barriga tinha aproximadamente 40 cm para fora da posição correta.

Era realmente assustador. Não sei como não quebrou!

O comandante mandou que todos saíssem do pé do mastro.

Pronta a alça, alguém teria que subir e passar a cinta, de modo a abraçar a mastro por cima da 2ª cruzeta. Não foi preciso perguntar quem arriscaria a vida subindo cerca de 20 metros num mastro prestes a se quebrar, que, além de derrubá-lo, lhe daria uma pancada fatal, caso se partisse. Um guarda-marinha intendente, encarregado dos aparelhos de bordo, já estava com a cadeirinha de subir no mastro vestida e com o cinto de segurança passado. *Os guardas-marinha souberam admirar o colega que, num momento crítico, soube arriscar sua vida em prol dos demais.*

Íçamos o guarda-marinha. Ele passou a cinta e desceu.

Dos 40 cm, o mastro passou a fletir lateralmente cerca de 20 cm após a manobra. Acredito que toda a faina, da hora que acordei ao guarda-marinha intendente a salvo no convés e o cabo tesado, passaram-se uns longos 20 minutos. Comuniquei ao comandante que ainda existia risco, pois o mastro ainda fletia bastante lateralmente. Sugeriu-se usar o resto do cabo de fortuna, de modo a que, em manobra semelhante, fosse passado pelo pau de Spiner, o que proporcionaria um melhor ângulo de ataque ao mastro, com a vantagem de altura do pau de Spiner ser variável no mastro.

Uma decisão difícil, coisa comum na vida de Marinha, foi tomada.

O guarda-marinha intendente queria subir de novo, quando o comandante falou:

— É muito arriscado para quem sobe no mastro!

- O pior já passou.

— Só se vai subir amanhã, com dia claro, e, quem sabe, com o mar melhor!

Íçamos a giba 4 (bem pequena), arriamos a giba 2 e cambamos para o rumo inicial. Velejamos assim, a 4 nós, numa noite aflita em que ninguém dormiu, aguardando o amanhecer. O dia clareou, o mastro agüentou, o guarda-marinha subiu de novo e passou

a outra cinta. O mastro, então, praticamente não fletia nada além do normal. Içamos a vela grande de temporal e mantivemos a giba 4 içada na proa. O barco passou a navegar a 6 nós. ***Os guardas-marinha puderam avaliar o risco que envolve uma decisão vital e quando ele vale a pena ser corrido.***

Na manhã do segundo dia, após a quebra do brandal, avistamos o Cabo da Roca, ponto mais ocidental da Europa, e depois de 13 dias, 20 horas, 14 minutos e 28 segundos, cruzamos a linha de chegada, próxima a Cascais, na foz do Tejo, abrindo logo em seguida um vinho que o imediato havia ganhado em Newport, na véspera da largada.

Dias mais tarde, soubemos que tínhamos batido o recorde da travessia Newport, – Lisboa, homologado pela ASTA (American Sail Trainnig Association).

Entramos no Tejo, *capengas*, com a muleta e o pau de Spinaker disparados para BB e só podendo atracar por BE. Atracamos na doca da Marinha, e o português que recebeu nossa espia perguntou, com tom de gozação:

O que houve com o Brasil na Copa, ó pá?...

Ninguém gostou daquela recepção após tão árdua travessia.

## **A TRAVESSIA DO ATLÂNTICO EM REGATA E NOSSA ROTINA A BORDO**

Nos pontos 6 e 7 da ortodromia, a situação realmente era dura. Neste trecho, estávamos na latitude de 45°N e um típico ciclone (extratropical) da latitude de 60° nos atingiu soprando de NW. O vento permaneceu quase dois dias com 50 nós (aparente), levantando um mar realmente muito grosso (força 9). Quem estivesse de *pau* no leme tinha uma ordem fundamental: “É proibido olhar para a popa.” O tamanho das ondas crescendo na popa era realmente assustador e poderia provocar pânico no timoneiro.

Elas vinham pela alheta de BB, levantavam a popa do barco, que então descia aumentando a velocidade em até cinco nós. Neste trecho foi comum atingirmos 16 nós. Na descida da onda, o timoneiro tinha que se esmerar para não deixar a proa correr para BB. Com os timoneiros bem adestrados, logo demos grandes planadas que duraram às vezes 10 minutos. Planar com uma maxibarco de 24 metros é uma sensação indescritível. Com aquele mar assustador, aprendemos cada vez mais a perceber o quão marinheiro é o *Cisne Branco*. Os guardas-marinha se entrosaram com ele, maravilhosamente, e aprenderam a tratá-lo como deve ser tratado um navio que possui alma: com respeito e carinho. ***Principalmente naquela dura travessia, eles aprenderam que éramos 21, sozinhos, atravessando o Atlântico, 20 homens e o Cisne Branco. Eles passaram a respeitá-lo.***

Logo no segundo dia após a saída em Newport, começou um nevoeiro que durou cinco dias, e era tão espesso que mal víamos a proa do barco. E logo ao Sul da Nova Escócia, rota de todos os navios que vêm da Europa para Nova Iorque! O *Andrea Dórea* não saía da minha cabeça!...

Durante os cinco dias, a buzina manual de cerração soou de três em três minutos. Ela servia também para aquecer quem a guarnecia. Por mais de uma vez, escutamos o barulho de um motor potente por perto, sem que nada pudéssemos ver ou detectar no radar, que só era ligado ao escutarmos ruído de navio próximo, para não gastar baterias. Com o barco adernado, a varredura do radar sempre apresentava problemas de detecção.

Confesso que o nevoeiro me enervava. Parecia que nunca ia terminar! Que íamos chegar à Europa dentro dele!

O frio intenso e a umidade de quase 100% fizeram com que tivéssemos de trocar toda a roupa de lã usada por baixo dos abrigos,

assim como a luva e o gorro, ao terminar o serviço, pois estavam sempre encharcados.

Pelas anteparas escorria a umidade, provocada pelo resfriamento excessivo do alumínio em contato com a água fria do mar, molhando nossos colchões. Nosso mestre sempre perguntava:

– Quando vamos começar a descer? Já chega de subir! (Referia-se ao traçado da ortodromia de 13 pontos).

O ponto 7 era na latitude 45°N e, antes de atingi-lo, o nevoeiro se dissipou e deu lugar ao ciclone que nos pegou três vezes durante o resto da travessia.

Até o ponto 6, tínhamos a preocupação dos *icebergs*, pois estávamos navegando dentro da linha de possibilidade de encontrá-los naquela época do ano. E, com o nevoeiro denso, não gostávamos nem de pensar no que poderia acontecer.

O banho, na travessia do Atlântico, foi diferente. Ao invés de banho de balde, na popa, diariamente, passamos a usar o banheiro de meia-nau, que tem rede de água salgada e que, apesar da baixíssima temperatura da água do mar, pelo menos era abrigado. O banho passou a ser de três em três dias, pelo menos para mim, mas como sempre existiam os que não eram muito chegados...

O serviço em viagem era um por um, dado por dois quartos, de nove homens cada. Só o comandante, o cozinheiro e um cabo padeiro não *davam pau*. Os horários eram 00-04-08-12-18-00. Enossa rotina em regatas foi invariavelmente: dar pau-dormir-comer-dar pau. Na travessia do Atlântico, o frio foi quem mais combateu nosso moral. Lembrome perfeitamente de quanto o frio tendia a nos deixar apáticos; quando de serviço, sentávamos sete homens embaixo da capuchana do *cockpit*.

Para quebrar esta apatia, era comum o pedido jogado no ar, feito a quem o acatasse:

– Guarda-marinha, apanha lá um café!

Não raro alguém subia não só com o café, mas também com a pipoca quentinha, excelente companheira noturna e muito apreciada pelos velejadores. A nenhum dos guardas-marinha e praças faltou, em momento algum, tenacidade, motivação e camaradagem, mesmo nos piores momentos. Toda essa união, que fez da tripulação e barco uma verdadeira equipe, era materializada num cartaz pregado logo na 1ª perna, Rio-Salvador, na entrada do paiol de velas, e que dizia:

– EUNÃO... NÓS.

*Os guardas-marinha perceberam como a tenacidade é importante para se alcançar um objetivo e que perda teríamos se ela faltasse a um só homem.*

Outro fato que nos quebrava a sonolência apática era o ronco do nosso mestre, quando cochilava.

Se o frio tendia a baixar o moral, o rancho o elevava. E isto foi logo notado pelos guardas-marinha. Também seria impossível passar despercebido, tal sua qualidade. A dedicação do cozinheiro era total e foi durante toda a viagem um fator fundamental para elevar o moral. Pão-doce, tortas, *pizzas*, feijoada, sofisticados tipos de peixes e simples e bem feitos filés com fritas foram feitos com a competência de fazer inveja a qualquer restaurante de primeira categoria, em uma cozinha de 1 m<sup>2</sup>. Quem já encontrou uma cozinha apertada, quente e sem ventilação, com o mar grosso, imagina o que eu, particularmente, acho ser uma tortura.

Durante toda a travessia do Atlântico, somente obtivemos duas passagens meridianas, cada uma cruzada com uma reta do sol, ou seja, dos 13 dias de travessia, apenas obtivemos posição astronômica em dois dias. Durante os demais foi impossível observar, em virtude do céu ter permanecido completamente encoberto. A respeito disto, no Caribe, fizemos uma importante compra: o NAVSAT. A validade da compra foi

confirmada na travessia, quando, pelo fato de estarmos em regata, era essencial que soubéssemos nossa posição pelo menos diariamente, a fim de corrigirmos nosso abatimento, na tentativa de obtermos um bom resultado.

Durante toda a viagem, o quarto de serviço era o responsável pelas manobras de vela que pudessem ser feitas com os nove homens que o compunham. Todas podiam ser feitas com um quarto, exceto gibe ou qualquer outra em que a força do vento exigisse uma maior prontidão.

Além disso, o quarto de serviço cumpria as rotinas de navegação, máquinas e convés, limpeza dos banheiros e demais compartimentos, manutenção de equipamentos etc. ***Os guardas-marinha entenderam como é importante a organização numa convivência prolongada e em ambiente confinado.***

O serviço de navegação e meteorologia foi feito por um homem de cada quarto de serviço, que se revezavam de modo a que todos fizessem o serviço em iguais períodos de dias de mar. O serviço de comunicações foi realizado da mesma forma.

Faltando aproximadamente três dias para chegarmos a Lisboa, foi aplicada a prova de Navegação e Meteorologia a todos os guardas-marinha. Durou dois dias seguidos. A prova foi essencialmente prática e oral, como não podia deixar de ser, pois estávamos navegando com o mar força 8, ventos de 30 a 35 nós, e em regata. Assim era chamado guarda-marinha por guarda-marinha, desde que não fizesse falta à manobra de seu quarto, e feita a prova oral. Foi realmente cansativo, mas chegamos em Lisboa com as notas prontas.

***O principal do aprendizado de navegação astronômica e meteorológica durante os oito meses de viagem foi o caráter essencialmente prático com que os guardas-marinha o tiveram. Esta oportu-***

***tunidade foi fundamental a estes oficiais da Marinha, que não viram a navegação como coisa misteriosa.*** E assim, não foi em vão ver os guardas-marinha tentando apanhar a altura meridiana com a latitude igual e de mesmo nome que a declinação e comentando:

– Ih! O Sol endoidou!

Mas a instrução na viagem não se limitou à navegação e manobras de vela. Durante toda a viagem, quando o mar permitia, é claro, havia, à tarde, uma hora de adiestramento, exceto nas regatas, quando as atenções e forças eram concentradas para o melhor desempenho do barco. Assim, os guardas-marinha também tiveram adiestramento e provas práticas de nós e voltas, apito, nomenclatura naval, e depois das provas foram realizados animados concursos de apito, nós e voltas e de navegação, da saída do Mediterrâneo a Recife, nos quais os vencedores ganharam prêmios. Sabiamente, o comandante soube manter a tripulação sempre motivada, após terminadas e ganhas quase todas as regatas, embora, às vezes, tenha sido difícil dormir ao som dos desafinados *Canarinhos do Mestre*, os quais, já segundos-tenentes, ao chegarmos no Rio, compuseram a Banda de Apito para o cerimonial de recepção ao Exm<sup>o</sup> Sr. Ministro da Marinha.

Foram feitas, também, palestras sobre os portos a serem visitados, primeiros socorros, administração naval e exercício real de tiro com armas portáteis. Mas foi, acima de tudo, através de papo no *cockpit*, em dias de vento camarada, que os guardas-marinha tiveram realçada a importância das tradições navais e do convívio no dia-a-dia a bordo.

Nos portos, nossa viagem se diferenciou muito das viagens de instrução convencionais, em virtude da maior participação dos guardas-marinha na prontificação do barco para próxima pemeada. Era fácil entender que só podíamos contar conosco e que o

tempo destinado a turismo e diversão seria sacrificado. Assim, baseadas num livro que era dividido pelas diversas divisões, cada uma tendo um guarda-marinha como encarregado, as fainas eram divididas para quando estivéssemos no porto. Nesse livro, ao alcance de todos, eram lançados por qualquer um, desde o comandante até o próprio encarregado da divisão, as deficiências, reparos e aquisições a serem feitas no próximo porto. Deste modo, ao atracarmos, e depois das fainas de limpeza interna e externa, os guardas-marinha responsáveis pelas suas incumbências tratavam de zerar sua folha do livro, a partir do que estariam liberados, exceto quanto a representações.

Era difícil conseguir zerar o livro e, praticamente, só depois das 18:00 horas saíamos do barco licenciados, mas não era raro os guardas-marinha ficarem a bordo, por livre e espontânea vontade. Todos tinham fainas nos portos e todos compreenderam como era importante para o conjunto se a sua parte fosse concluída e bem feita. *Os guardas-marinha se sentiam importantes, não só como velejadores ou navegadores durante as travessias, mas também na preparação e manutenção do nosso barco.*

Como um benefício a mais, o fato de *irem à luta* para safar os problemas de suas divisões os desinibiu nos idiomas estrangeiros, principalmente o inglês. Houve casos de guardas-marinha que chegaram ao Caribe mudos e deixaram Newport conversando animadamente nas recepções que eram oferecidas em comemoração às regatas.

## **QUASE QUE TODOS SÃO ENVENENADOS NO CARIBE**

A corrente provocada pelos aliseos de SE e NE dos dois hemisférios aumentou nossa velocidade de avanço depois de partirmos de Fortaleza com destino a Port of Spain, em quase três nós. Com isso, chega-

mos a Trinidad e Tobago dois dias antes do programado pelo Comando de Operações Navais, e como não podíamos atracar antes, em virtude de motivos diplomáticos, o comandante resolveu reconhecer as ilhas vizinhas, enquanto arrumávamos o barco. Em contato com a Guarda Costeira local, fomos aconselhado fundear na enseada da Ilha Chacachacare, próxima a Trinidad, em virtude de suas boas qualidades para fundeio.

Entramos na enseada e nos surpreendeu o fato de, por binóculo, constatarmos a existência de várias casas de madeira em estilo inglês, porém desabitadas.

Fundeamos e aproveitamos para limpar e arrumar o barco, ao fim do que o comandante programou uma pelada na praia próxima, seguida de um churrasco. A pernada durara dez dias e estávamos todos ávidos para pisar no chão.

Terminada a faina, arriamos o bote inflável e fomos para a praia, deixando dois guardas-marinha de serviço a bordo. Enquanto jogássemos a pelada, o cozinheiro ia preparar o churrasco. Mas foi necessário que cortássemos, com o seu facão de cuca, alguns galhos e arbustos próximos, para varrer da praia as pedras que lá existiam, e assim jogássemos sem machucar os pés. Assim foi feito e jogamos 1º x 2º quarto, e o mestre, homem imparcial que a ninguém protegia, foi o juiz e teve juízo. O jogo terminou 8 x 8, graças ao seu desempenho como mediador. Chegou a hora da carne! Já era quase noite. Não estando a carne ainda bem assada, cortamos um queijo e alguns comeram sanduíches antes do prato principal. O churrasco seguiu noite adentro, à luz da fogueira. Lá pelas 19 horas, o cozinheiro começou a se queixar de ardência nos olhos! Como eu estava cansado, quase não comi e fui no bote para bordo. Logo após chegar no barco, comecei a sentir dor no estômago e pude ver o bote trazendo

também o cozinheiro para bordo. No barco já havia alguém com dor de estômago. Com o cozinheiro vieram o *Doc* e mais alguns. Ele disse que seus olhos estavam ardendo muito e que não estava vendo absolutamente nada. Minha dor aumentou muito; tomei um copo de leite e fui deitar, para ver se melhorava. Como eu, haviam mais uns três a bordo. A dor aumentava cada vez mais e o *Doc* já tentava descobrir o que teria acontecido, quando eu e o guarda-marinha, deitado ao meu lado, ouvimos o barulho de algo batendo no estaiamento do barco e que distribuía o som por todo o casco.

– É no mastro!, falei. Corremos para a gaiúta e, no convés, vimos que o estai de popa batia em cabos de algum tipo de transmissão que passavam de um lado para outro da enseada. Tínhamos garrado, e como o problema da dor de estômago mantivesse quem estava a bordo cobertas abaixo, não sentimos o vento apertar e o barco garrar.

Quando o guarda-marinha ligou o motor, o comandante já estava a bordo, vindo de terra, com mais alguns guardas-marinha, também com dor de estômago. Só me lembro que corri para a proa com um guarda-marinha e, enquanto o comandante manobrava, içamos o ferro, logo ajudados pelos que acabavam de chegar. O mais incrível é que, enquanto puxava o ferro, constatei que a dor havia passado. Mas o susto fora grande. Mais da metade da tripulação ainda estava em terra e, dos que estavam a bordo, todos reclamavam da tal dor de estômago.

O vento apertou e fundeamos mais longe do cabo de transmissão com dois ferros e, como nestas horas acontece tudo de uma só vez, o motor do bote *pegou*, entre a praia, agora longe, e o barco. Finalmente, os dois ferros unham, e os guardas-marinha que ainda estavam em terra conseguiram voltar para bordo. O vento foi amainando, mas a dor de estômago voltou e praticamente todos a sentiam. Ao amanhecer, a situação

melhorou; alguns já não sentiam dor e pediram para reconhecer o Farol da Ilha e as casas lá existentes. Com o tempo bom, o comandante concordou e eles foram. Mas voltaram horas depois, muito assustados. Um dos guardas-marinha procurou o comandante e falou, nervoso:

– Comandante, sabe o que são aquelas casas? Um leprosário!... e nós falamos com eles!

Obviamente associou-se a dor de estômago ao leprosário e àquela ilha sinistra. O *Doc*, que passara a noite acordado tratando da dor nos olhos do cozinheiro, que ainda não melhorara, tratou de acalmar a todos e dizer que lepra não era transmitida por contato. Mas amá impressão ficou. As dores foram passando e os olhos do cozinheiro, embora ainda bem inchados, já melhoravam, no final do segundo dia naquela misteriosa ilha.

Atracamos no dia seguinte e, em conversa com pessoal da Guarda Costeira, soubemos que estivemos perto da morte, pois os arbustos que cortamos para varrer a praia eram *mantinhia*, árvore cuja seiva é veneno fatal, se ingerida diretamente apenas uma gota. Só o contato do facão do cozinheiro, molhado da seiva, no queijo e na carne cortados por ele foi suficiente para a intoxicação forte que sofremos. O cozinheiro, que manuseou o facão, cortou os galhos e esfregou os olhos para tirar areia, poderia ter ficado cego. Felizmente, nada aconteceu de grave e passamos seis dias em Port of Spain, onde soubemos que a Guerra das Malvinas havia começado, através de nosso embaixador naquele país, que nos recebeu maravilhosamente, ao que os guardas-marinha, se iniciando no *aprendizadosocial*, corresponderam, elegendo a embaixatriz madrinha do *Cisne Branco*.

De lá, fomos para St. Thomas, nas Ilhas Virgens (americanas), passando antes por Tobago. Foi uma viagem curta de dois dias

e meio, com vento constante entre 30 e 35 nós. Na madrugada do primeiro dia, levei um grande susto. Ao subir para dar *pau*, às 4 horas, vi a sombra das Ilhas Granadinas a BB, o que era normal, pois tinhamos saído de Tobago na tarde do dia anterior, deixando as Ilhas de Barlavento do Caribe por sotavento. Acontece que, apesar de termos corrigido bastante o rumo para BE devido à corrente das Guianas, as ilhas estavam muito perto. Minha intenção, ao traçar o rumo, era entrar entre as Ilhas S. Vicente e Santa Lúcia e depois seguir direto para St. Thomas, mas, se mantivéssemos aquele rumo, bateríamos em S. Vicente. Desci para consultar a carta e constatei o quanto havíamos caído. Cerca de 10 milhas para W, durante 12 horas de navegação em que percorremos cerca de 100 milhas. Ao subir de novo, já constatamos estar vendo as arrebentações nas pedras das Granadinas, perigosamente perto. Orçamos tudo que foi possível, e mesmo assim foi preciso cambar, ganhar altura, para depois entrar entre S. Vicente e Santa Lúcia, de onde passamos para sotavento das ilhas e aproamos a St. Thomas. Naquelas águas é necessário tomar-se cuidado com a corrente, pois ela é sempre de aproximadamente 3 nós de E para W, em virtude dos alísios de NE que alisopram forte e constantemente. Nos canais entre as ilhas, a corrente aumenta bastante, assim como o vento.

Atracamos em Charlotte Amalie – St. Thomas – e nos deliciamos com o ambiente tipicamente veleiro. Naquela ilha em que a lenda diz que o pirata Barba-Azul tinha sua sede (existe até um castelo no alto de uma colina que dizem ter sido sua morada), o misticismo do Caribe, de seus piratas, corsários e navegadores tomou conta de todos.

O Caribe é realmente um lugar belíssimo e exótico. Lá todos se sentiam descendentes de algum ancestral pirata. E os piratas eram espertos, pois a beleza das ilhas, a

transparência das águas e os ventos sempre soprando fazem do Caribe o lugar ideal para velejar.

Favorecidos pelos mesmos ventos que nos levaram a St. Thomas, navegamos de volta ao sul, para La Guaira, na Venezuela, de onde partiríamos para nossa primeira regata. Foi outra travessia rápida com ventos E de 30 a 35 nós, onde tratamos de experimentar as velas novas, recém-recebidas em St. Thomas. Ao todo, levávamos agora 24 velas:

- Vela grande – duas
- Genoa nº 1 – uma pesada, uma leve
- Genoa nºs 2, 3 e 4 – uma
- Gibas nºs 1, 2, 3, 4 e 5 – uma
- Balão 0,75 – um
- Balão 1,3 – três
- Balão 1,7 – dois
- Balão 2,6 – um
- Balão de temporal – um
- Arrastadeira (*blooper*) – uma
- Vela de estai – uma
- Grande de temporal – um
- Buja de temporal – uma

Um dos problemas que tínhamos era o de conciliar um barco que, fazendo um cruzeiro de oito meses, tinha que correr regatas.

Assim, era indispensável que, em La Guaira, aliviássemos o peso do barco; e o que mais concorria para isso era escolhermos adequadamente as velas a serem usadas. Parece fácil, mas é tarefa difícil, pois em regata, para determinadas condições de vento ou de mar, o uso de velas adequadas representa sensível aumento de velocidade.

Em viagens, as velas tinham que ser espalhadas pelo barco, de acordo com a disposição usada, quando da determinação de suas medidas para o cálculo do *rating*, e mesmo para que não tivéssemos trim pela proa ou pela popa. Assim, um guarda-marinha ficou preocupado, depois que

contou para sua namorada que *dormia* com a genoa 4. Quem seria essa tal de Genoa? E será que já era a quarta?... As genoas 1, 2 e 3 eram estendidas desde a proa até à cabine do meio e transitávamos dentro do barco sobre elas. E assim era em todo o barco, os paineiros sumiam de proa à popa sob as velas. Os *cafofos* dificilmente conseguiam ser abertos, impedidos pelas velas e, deste modo, antes de suspendermos, separávamos o que havia de essencial para pernada e colocávamos dentro de sacos individuais, onde também se guardava a roupa de cama. Estes sacos se mostraram de tremenda utilidade para a arrumação interna do barco durante as longas travessias. Os beliches eram *quentes*, exceto os dos oficiais e das praças, de modo que, ao acordar para *dar pau*, o guarda-marinha colocava toda a sua roupa de cama dentro do saco, que, uma vez fechado, podia ser colocado sobre as velas e literalmente pisado.

Chegamos a La Guaira e nos preparamos para a regata.

### A PRIMEIRA REGATA: LA GUAIRA-CAPEMAY

Antes da largada para a La Guaira-Cape May, o Navsat *pegou* e corremos a regata sem ele. A largada foi muito bonita e festiva e, ao contrário das demais largadas que daríamos dali para frente, saímos muito bem. A linha era definida por uma bóia e por uma fragata venezuelana, onde estavam a comissão, imprensa e centenas de convidados. Nos aproximamos da linha, por cima, com o balão verde e amarelo em cima, bandeira nacional içada no seu mastro e nossa bandeira de regatas na adriça de boreste. A bandeira de regatas foi confeccionada pela mãe de um guarda-marinha e ostentava um cisne pirata, com *perna* de pau e gancho, em atitude agressiva. O balão foi arriado e içada a genoa 1, em

manobra simultânea, executada uma por cada quarto. Entramos na orça, por trás da fragata, até que o comandante percebeu que sairíamos *escapados* e ordenou:

Vou cambiar em roda!

Cambamos quase sobre a linha e, já bem próximos da fragata venezuelana, completamos o giro cruzando por um fino a proa do *Eleanor*, que avançava para a linha. Cambamos novamente, desta vez por d'avante, deixando-o a nosso sotavento, pela alheta de boreste. O comandante arribou um pouco, ganhamos velocidade e largamos na frente, na posição mais a barlavento possível, pois passamos a dois metros da popa da fragata, de onde os convidados nos aplaudiam e ouviam o som da clássica *Capitain Blood*, música que um guarda-marinha descobriu entusiasmar a todos e que sempre era tocada nas largadas de regatas. Nas chegadas, tocávamos o *Cisne Branco*. Os aplausos eram, evidentemente, pela bela manobra que o comandante fez, pela rapidez das duas cambadas, uma em roda e outra por d'avante, em cima da linha, num espaço apertado, e também pelo espetetáculo que é um maxibarco manobrando, com 20 homens trabalhando a uma no convés, perfeitamente sincronizados, que eles viam de cima, dos conveses da fragata, e tão de perto. Enfim, o *Cisne Branco* deixou a fragata repleta de repórteres e convidados por barlavento numa bela manobra e com a bandeira nacional bem visível em nossa popa, *e os guardas-marinha entenderam a importância da presença marcante da nossa bandeirola em eventos internacionais.*

Nossa viagem teria sido diferente sem o mestre.

Antes da passagem de comando, houve quem da tripulação anterior comentasse, com a melhor das intenções e preocupado com a segurança de nossa viagem, a respeito do mestre:

– Ele vai *bater fofo!*... As travessias são

cansativas, o serviço é 1/1 e quando o *pau cantar*..., não sei não... ele já tem idade!...

Todos puderam constatar que no mestre estava a maior fonte de energia de bordo. Ele foi incansável, em viagem e nos portos. Quantas vezes, ao chegarmos a bordo, nos portos, tarde da noite, encontrávamos o mestre na oficina, com os óculos na ponta do nariz, emendando uma escota, costurando uma vela, arrumando os paióis, emendando espias, falçaçando cabos ou retocando uma pintura – fazendo tarefas que não poderiam ser feitas em viagem por absoluta falta de tempo e que, graças a ele, mantiveram o barco sempre pronto para a próxima perna. *Logo os guardas-marinha aprenderam a admirá-lo e a dar o devido valor a um tradicional, velho e competentíssimo MR que, acima de tudo, ama a Marinha e suas tradições e que tantas histórias tinha a nos contar no cockpit e que com tudo isso ajudou a formá-los.* Sua presença nos serviços noturnos foi logo disputada pelos componentes dos dois quartos de serviço, que, é lógico, queriam ter durante zero às quatro o mestre como companheiro e escutar as estórias de Marinha que começavam no velho Encouraçado *Minas Gerais* e iam até o Clube Naval de Brasília. Confesso que eu e o *Doc* chegamos a disputar a presença do mestre em nossos quartos.

Tudo o que foi relatado sobre o mestre pode ser repetido para o suboficial motorista, com uma diferença. Este falava muito pouco... ou melhor, não falava nada... só trabalhava. Assim como o mestre, ele também veio do Clube Naval de Brasília, onde era encarregado de reparos mecânicos e da garagem de barcos. Também nos portos, o nosso MO era incansável, dedicando-se dia e noite a reparar avarias ocorridas na travessia anterior e que nunca foram poucas. Invariavelmente, tínhamos bombas *pegando*, redes furadas, circuitos elétricos

avariados, frigorífica com vazamento e, para complicar, tudo isto instalado entre os paineiros e o casco, numa altura de meio metro. E era nesses buracos que o nosso MO vivia mergulhado, com uma paciência de monge, durante quanto tempo fosse necessário, mas sempre calado.

O excelente estado do material de convés e máquinas com que chegamos ao regressar deve-se, principalmente, a estas duas *praças, que formaram uma dupla perfeita e que deram aos guardas-marinha a consciência do que é capaz o nosso pessoal subalterno.*

Durante a regata La Guaira–Cape May, na qual levamos nove dias e meio, após passarmos dois dias intermináveis encalmados no Mar dos Sargaços (Triângulo das Bermudas), o vento foi refrescando e, após o Cabo Hatteras, nos três últimos dias da regata, entrou forte de NW com 40 a 45 nós. O contravento, com o vento soprando no sentido oposto à corrente do golfo, levantou muito mar (força 8).

O contravento foi duro, o barco batia muito e a troca de velas era intensa e cansativa, pois, quando amainava o vento, trocávamos a genoa por uma maior, visando dar tudo que o barco permitisse.

Numa destas trocas, chegamos a usar a genoa 2, mas logo o vento refrescou e trocamos para a 3, depois para a 4 e rizamos o grande na 3ª forra. Devido às inúmeras e sucessivas trocas, as velas foram postas no paiol sem serem ensacadas, pois estavam totalmente molhadas e, deste modo, ocupavam todo o espaço do paiol. Assim, com a 4 em cima, e com a 2 totalmente ferrada no convés, presa na borda falsa, resolvemos deixá-la onde estava, pois o paiol estava lotado e ela a barlavento, bem ferrada, não apresentava maiores problemas. Passaram-se horas, e cambamos. O barco continuava a caturrar violentamente e a água varria toda a proa. Ninguém notou que, com a velocidade de 11 nós, e a borda toda na água, a genoa

2 ficou a sotavento e ia se enchendo de água, formando uma bolsa entre duas trapas. Esta bolsa ia se enchendo entre a borda falsa e a balaustrada e, quando a notamos e tentamos puxá-la para dentro do barco, não conseguimos. A quantidade de água já era enorme. O comandante estava acordado, assumiu o leme e mandou chamar todos ao convés.

– Postos de emergência!...

Todos subiram já com o cinto de segurança vestido, o que era condição essencial para se ir à proa com aquele mar. E lá fomos todos, procurando passar o cinto onde fosse possível. Não foi raro ver ao meu lado passar um guarda-marinha ou outro *caindo* para sotavento, contra sua vontade, levado por uma onda, até que o cabo do cinto de segurança tesasse e ele se firmasse, já saindo pela balaustrada de sotavento. E lá para baixo (sotavento) fomos todos, por vontade própria ou da natureza, para tentar puxar a genoa 2 para dentro. Nas rajadas, o barco adernava mais e ficávamos literalmente todos dentro d'água, só com o peito de fora.

Puxamos, puxamos e nada!... O comandante, então, gritou:

– Vou arribar para estabilizar o barco e aí então vocês tentem de novo!

Cabe aqui dizer que todas as ordens dadas por ele eram claras, em voz alta e ricamente recheadas com adjetivos que nossas mães detestariam escutar, mas ao mais puro estilo veleiro. Os recheios, ele gritava tão alto, que às vezes eu me preocupava se a mãe de algum guarda-marinha não os escutaria no outro hemisfério. Parece brincadeira, mas é a impressão que dava. Mas todo velejador sabe que não há estímulo melhor. Dá raiva!

Arribou, estabilizou, não conseguimos puxar a genoa, perdemos altura durante alguns minutos e lá vieram mais ordens recheadas. A propósito, nesta regata, desde o primeiro dia, não víamos mais nossos

oponentes, que ficaram pela popa, mais isto não significava poder perder altura num contravento que talvez eles nem pegassem.

Só restavam duas soluções: soltar a vela e, provavelmente, perdê-la ou furá-la na bolsa. O comandante ordenou furá-la. Mas não seria fácil furá-la. Com o barco no contravento, era impossível, pois quem tentasse furá-la, debruçado pela borda ou mesmo peado e por fora do barco, corria o sério risco de virar *homem ao mar* em virtude da força das ondas e da velocidade do barco, mesmo sem a genoa 4, que já tinha sido arriada. Até mesmo se arriássemos todas as velas e parássemos o barco, não conseguiríamos içá-la, tal o peso da bolsa d'água que se formou.

Com o barco arribado e só com a vela grande em cima, a altura borda-fundo da bolsa era aumentada consideravelmente, mas era a melhor solução. A esta altura, a tensão e o cansaço, depois de tantas tentativas, já eram grandes em todos. O guarda-marinha encarregado das velas, sempre muito dedicado, repetia a todo instante, na esperança de não perder a vela.

– Vamos lámoçada, puxa, puxa!...

– Não, espera aí, assim não dá, cuidado para não rasgar!

Quando o comandante deu a ordem para furá-la, ele ficou tão triste, que parecia que ia chorar, pois iam furar um ente querido seu. Naquele momento de cansaço exaustivo, enquanto resolvíamos como o homem ia se pendurar ou ser arriado, tomando o cuidado de peá-lo muito bem, pois a velocidade era de 10 nós e o problema poderia ser bem maior com um homem ao mar, o mestre, já com a faca na mão e uma disposição de um garoto de 15 anos, só falou o seguinte:

– Segura minhas pernas!...

Não deu tempo de falar não! Ele, literalmente, mergulhou pela borda abaixo, sendo seguro pelas canelas e, de cabeça

para baixo, esfaqueou a vela com raiva, embaixo da superfície da água.

A vela logo se esvaziou e a puxamos para dentro do paiol. Içamos a genoa 4 e entramos na orça novamente. E, como em tantas vezes durante a viagem e as regatas, a genoa 2 que, como as outras velas, sempre era rasgada nas piores condições de vento e mar, foi costurada logo após, sem um minuto de descanso, pelos guardas-marinha da Divisão de Velas, sempre orientados pelo nosso grande mestre.

*O mestre não bateu fofo e demonstrou, durante os oito meses, uma vitalidade que os guardas-marinha entenderam só existir em quem ama o que faz e que superou seus 50 e tantos anos.*

A partir daí, alguém apelidou-o de *Seadog*, e pegou!

A aproximadamente um dia da linha de chegada, aterrámos propositalmente ao sul da foz do Rio Delaware e, após intensa e angustiante procura visual, pois o radar, com o barco adernado, apresentava problemas de detecção, identificamos, à noite, duas bóias que delimitavam um banco. Cambamos e continuamos no contravento, agora sem nos afastarmos muito da costa, até que, no dia seguinte, pela manhã, chegamos à bóia que delimitava a linha de chegada. Ao nos aproximarmos dela, conforme havíamos combinado, pedimos ao comandante que assumisse o leme. Ele relutou, mandando um guarda-marinha guarnecer e ter o privilégio de cruzar a linha. O guarda-marinha escolhido disse que não assumiria o leme, e todos olharam para o comandante, quando ele, num misto de surpresa e emoção, com os olhos cheios d'água, guarneceu o leme e deu logo umas cinco ordens, todas juntas.

A alegria era geral e, em meio a um frio bastante grande, içamos a bandeira nacional, um guarda-marinha soltou bolas de gás amarradas ao barco, que rebocamos durante

algum tempo, enquanto os outros soltavam serpentinas, soavam buzinas e bem alto tocava o *Cisne Branco*. Foi uma festa, como seriam todas as chegadas de regatas dali para frente, independente de nossa classificação. As classificações foram sempre motivos para outras comemorações em terra, mas o importante é que ali, no mar, onde ninguém podia nos ver ou escutar, fazíamos a nossa singela e tocante comemoração. Nós e o *Cisne Branco*, sozinhos, navegando, e não era raro ver alguém sair de fininho para a proa com os olhos cheios d'água.

*Os guardas-marinha sentiam cada vez mais, e nós oficiais também, a importância da bandeira nacional içada na popa, tão longe de nossas casas, não só nas largadas ou desfiles navais, geralmente festivos, mas também na solidão do mar, onde, em vez de fotografias e filmes de jornalistas internacionais, estávamos nós, repletos de satisfação pelo dever cumprido em mais uma etapa e entrosamento cada vez mais daquela tripulação maravilhosa que a cada milha entendia melhor o significado do Mundo dos Homens do Mar a que um dia se referiu Platão.*

## O CISNE BRANCO E OS 300 ANOS DE FILADÉLFIA

Navegamos no Delaware todo o dia e a noite, até às 4 horas, quando chegamos a Filadélfia. O comandante, que não dormia há quase dois dias, permaneceu acordado durante a navegação no Rio Delaware, sempre muito movimentado. A cerca de duas horas do cais, ao descer ao camarim de navegação para consultara carta, ele dormiu em pé e suas pernas se dobraram, fazendo com que ele caísse. Ele dormiu até chegarmos, quando foi acordado, e atracou.

No dia seguinte, pela manhã, os repórteres já foram nos visitar e à tarde já éramos

notícia nos jornais, com um guarda-marinha numa foto, ocupando meia página, pulando pela gaiúta de proa para o paiol de vela, e a manchete: “*Brasileiros chegam primeiro para a festa dos 300 anos*”.

Ali começou uma verdadeira maratona de representações. Durante 15 dias, lá atracados, eramos visitados diariamente por centenas de pessoas e, nos três dias das comemorações oficiais do 3º Centenário de Filadélfia, éramos vistos, sem exagero, por milhares de pessoas que passeavam pela marina e queriam conhecer o barco brasileiro que chegou na frente na Venezuela—Cape May. Poucos sabiam que o barco é de construção americana.

Acho que dificilmente o Brasil e a nossa Marinha poderiam aproveitar melhor oportunidade para mostrar nossa bandeira, *embora estivéssemos num simples barco à vela*. Para isto contribuiu em muito a mentalidade marítima do povo americano. No dia da parada naval pelo Delaware, por exemplo, calculamos cerca de 1 milhão de pessoas espalhadas pelas margens do rio e maciçamente concentradas no cais de Penn’s Landing, onde atracaríamos. Acho que foi aí a nossa melhor atuação representando o Brasil naquelas comemorações. Como chegamos primeiro no tempo real, desfilamos logo na popa do *Eagle*, que é um *Tall Ship* da Guarda Costeira e que abriu o desfile. Nessa hora, não bastou a imaginação do nosso comandante, mas fomos ajudados também pelo vento, que soprou pela popa na hora certa. E com as margens repletas pelo povo que assistia ao desfile, içamos o balão verde e amarelo ao lado da arrastadeira (*blooper*) vermelha, azul e branca.

Assim, desfilamos com as cores das bandeiras do Brasil e dos Estados Unidos lado a lado. Ao entrarmos no canal para o cais, bem próximo à margem repleta de gente, o comandante mandou tocar o hino americano, previamente gravado para estas

ocasiões, e o povo começou a nos aplaudir. Ao vermos nossa bandeira na popa, a emoção foi igual em toda a tripulação, formada em postos de continência. No dia seguinte, um jornal comentou, mostrando a foto: *A saudação que o barco brasileiro fez aos 300 anos de Filadélfia*.

Para o sucesso de nossa representação, também foi vital a atitude dos guardas-marinha. Eles logo notaram o quanto eram importantes suas atitudes em terra e não foram poucas as vezes em que comandantes de barcos vizinhos, administradores de marinhas, visitantes, etc., foram ao nosso comandante elogiar o comportamento, a educação e, sobretudo, a prestabilidade, tão comum ao brasileiro, por eles demonstrados.

O prefeito de Filadélfia fez a entrega dos prêmios em praça pública, para a qual nos dirigimos em desfile pelas ruas de acesso, bem ao estilo americano, formando cada tripulação um grupamento. E novamente o povo estava presente, lotando todo o trajeto e a praça onde se deu a entrega dos prêmios. Lá, como já tínhamos sido informados, foi anunciado como vencedor no tempo corrigido o *Swan* venezuelano no *Supercílio*. Esta notícia, desde que foi divulgada a bordo, deixou alguns guardas-marinha com o moral abatido. O *Cisne Branco* foi anunciado como vencedor no tempo real e segundo no corrigido. Mas, apesar da tristeza de todos, na hora da entrega do prêmio ao *Supercílio*, um guarda-marinha puxou um *Quiricomba ao Supercílio*, que todos recitaram em voz alta, assustando inicialmente a todos que lotavam a praça e que ao final foi enormemente aplaudido. Ao ser cumprimentado pelo nosso comandante, o comandante do *Supercílio* declarou ao microfone estar impressionado com tal demonstração de desportividade.

Na regata de quase dez dias, tínhamos que chegar três dias e três horas na frente dele e só chegamos três dias. *Perdemos por*

*três horas, talvez um pequeno bordo errado, mas os guardas-marinha ganharam para sempre o que existe de mais bonito numa competição, ao valorizar a vitória do adversário leal.*

Os prêmios em todas as regatas eram recebidos por grupos de cinco homens, formados sempre por um oficial, três guardas-marinha e um praça.

## **A SEGUNDA REGATA: CAPE MAY-NEWPORT**

Sáímos mal na Cape May–Newport; tínhamos alguma dúvida quanto aos intervalos entre os tiros na largada e ficamos para trás. O vento nos ajudou e permaneceu rondando entre SE e SW, com aproximadamente 30 nós. Velejamos quase o tempo todo com o balão em cima. Na madrugada do primeiro dia, durante uma forte rajada, e com ondas a favor, atingimos a maior velocidade de toda nossa viagem: 18 nós na descida de uma onda! O *Cisne Branco* é o navio mais rápido em que já servi na Marinha! Foi uma sensação indescritível, pois ele vibrava de proa à popa, parecendo querer sair d'água. O barco, mais uma vez, demonstrou como é marinheiro e equilibrado. Chegamos a Newport em primeiro no tempo real, com o balão verde e amarelo em cima e a 15 nós.

Era uma tarde muito bonita quando recebemos o tiro, passando entre os 12 metros que treinavam para a American's Cup do ano seguinte.

Todos a bordo ficamos entusiasmados com Newport, cidade onde se respira vela. Repetiram-se as paradas e entregas de prêmios de Filadélfia, só que desta vez fomos anunciados como vencedores nos tempos real e corrigido. Comemoramos num tradicional restaurante de velejadores, tomando champanha de canudo dentro da enorme taça.

O abastecimento para a travessia foi uma

faina. Para as pernadas, todos os espaços embaixo dos paineiros eram ocupados com garrafas de água mineral. Quando suspendemos para a largada, todos os espaços estavam totalmente lotados. Onde não estavam velas, havia caixas de comida ou de água. Nossa preocupação era grande, porque quando chegamos da La Guaira–Cape May estávamos literalmente a zero de água e quase a zero de comida. Como a travessia do Atlântico seria mais longa, tratamos de nos precaver.

Antes da largada, tivemos mais uma demonstração da mentalidade marítima americana, num desfile naval onde calculamos terem participado três mil barcos. E mais uma vez fomos alvo das atenções ao tocarmos a bordo o hino americano em postos de continência à escuna estilizada, guia do desfile, cuja tripulação trajava roupas da época dos colonizadores e onde ia a imprensa.

Após algumas manobras erradas, largamos seguidos bem de perto e a sotavento por uma lancha do sindicato do 12 metros inglês *Victory*, que nos observava atentamente, o que nos deixou muito orgulhosos.

A bordo, levávamos uma verdura chamada Alfa-Alfa, que me foi recomendada por contatos em terra. Trata-se de uma semente que necessita somente ser imersa em água para que em quatro dias cresça, tornando-se saborosa e adequada para longas travessias, onde logo nos primeiros dias as verduras comuns se deterioram. A caixa onde ela foi desenvolvida apareceu no segundo dia de regata com os dizeres: “Horticultura Cisne Branco – Mantenha-se afastado!”

## **AS QUARTA E QUINTA REGATAS EM PORTUGAL**

Em Lisboa ficamos 29 dias. Os guardas-marinha foram licenciados por dez dias, em

duas turmas, para conhecerem a Europa. Foi pedido um brandal novo à Hood, nos Estados Unidos, que chegou e foi instalado sem maiores problemas. Enquanto nos preparávamos para o resto da viagem, os guardas-marinha já demonstravam certa tristeza por terem terminado as regatas. Foi quando soubemos que poderiam correr mais duas regatas até o Sul de Portugal. A Cascais–Baleeiras e a Baleeiras–Vila Moura. Fomos autorizados, confirmamos nossa presença e no dia da largada, após a parada naval pelo Tejo, onde cumprimentamos o presidente da República de Portugal, arriando a genoa, fundeamos para aguardar a largada. O vento refrescou, chegando a 40 nós nas rajadas. Mais uma vez, um mal-entendido no intervalo entre tiros nos fez sair mal. A linha de partida, muito mal posicionada, estava tão próxima às pedras que os barcos, para largar, tinham que se aproximar no contravento, por cima da linha, montar a bóia e largar com o vento de popa. Fomos os últimos a largar. Eram aproximadamente 20 barcos, entre alemães, ingleses e portugueses. Alguns grandes, como o nosso, porém pesados, e outros, como os *Swans* ou os *Fasts*, pequenos e leves. O comandante ordenou que já içássemos o grande rizado na 2ª forra e, então, logo largamos, içamos o balão de temporal. Havia bastante mar e o balão de temporal, menor que os outros em comprimento, elevou o centro vélico do barco, que pendulava muito, pois estávamos com vento quase de popa rizada. Com o comandante se desdobrando no leme, descíamos em uma onda atrás da outra. A velocidade oscilava entre 13 e 16 nós. No convés, sentíamos o barco sair d'água na planada, tal como um *Laser*. Eu, que queria obter uma posição bem determinada por pontos de terra, no início daquela regata de percurso médio, senti alguma dificuldade, pois já escurecia e rapidamente nos afastávamos dos pontos

possíveis de serem marcados e, principalmente, porque o espetáculo de nossa passagem pelos barcos que saíram bem à nossa frente me prendia ao convés. Passamos realmente de passagem pelo meio de todos. Já em terceiro, assistimos a um *Swan*, bem próximo, à nossa frente, *atravessando* no vento. A tensão era grande e a vontade de observar os oponentes tinha que ser suplantada pela preocupação em manobrar nosso próprio barco e mantê-lo seguro. Antes de zero hora já estávamos em primeiro, e, na madrugada, com o vento bem mais fraco, já não víamos luzes pela popa. Ao amanhecer, montamos o Cabo de São Vicente e, aproveitando uma brisa bem junto à costa, seguimos no contravento bem fraco até cruzar. E nos pusemos a esperar os demais... A espera se tornou longa e a alegria crescia minuto a minuto, ao sentirmos que provavelmente ganharíamos no corrigido também.

No dia seguinte, fomos para a raia para mais uma regata. Esta, só de 40 milhas. Levamos a bordo o presidente da Apovela e o Almirante Almeida d'Eça, que a todo momento tentava me ajudar na navegação!... Saimos no meio e fomos chegando para frente. O vento estava fraco e, quando já estávamos bem na frente, alguém nos perguntou, pelo VHF, onde estávamos.

O comandante disse nossa posição correta e um outro barco português entrou no canal e disse ser impossível que o *Cisne Branco* estivesse tão adiantado, pois ele estava completamente encalmado. O comandante respondeu que o *Cisne Branco* *fazia* o vento...

Chegamos na frente e repetiu-se a história de Baleeiras.

À noite, soubemos que ganhamos as duas regatas também no tempo corrigido e festejamos. *Nossas regatas haviam terminado e tínhamos cumprido bem nossa missão. Todos estavam muito alegres. Os*

*guardas-marinha compreenderam e viram a repercussão, nos Estados Unidos e em Portugal, dos nossos resultados e a importância deles para a representação de nosso País. Mas acima de tudo, notava-se neles, a esta altura, um enorme orgulho próprio, satisfação e que se sentiam cientes de que naqueles quatro meses, trabalhando como uma equipe, haviam conseguido o que achávamos quase impossível! Eles sentiram realmente, pela primeira vez, a satisfação do dever cumprido.*

Logo na próxima pernada, Vila Moura—Cádiz viria outra lição.

Um guarda-marinha, ao sairmos de Vila Moura, comentou, sem maldade:

– Já que as regatas acabaram, agora vamos fazer um *verdadeiro cruzeiro pelo Mediterrâneo!*

Ele deu à frase uma entonação de que dali para frente seria *sopa*, pois, se até ali nos saímos bem com regatas, o que dizer sem elas! O castigo veio rápido. Na chegada a Cádiz, pegamos, num contravento, o vento mais forte de toda a viagem. Nas rajadas, chegou 65 nós (aparente).

Ele foi refrescando logo pela manhã e ao meio-dia já estava com 60 nós. O céu permaneceu completamente azul todo o tempo e o levante soprava exatamente vindo da direção de Cádiz. Foi uma tarde dura. Eu tentava imaginar de onde viria tanto vento. Como poderia haver uma baixa pressão que, em última análise, era decorrente de simples variações térmicas, capaz de provocar um vento daqueles? Ao olhar para cima, me dava a impressão de ver o vento.

Com o vento e a corrente, o barco caiu muito.

Conseguimos identificar Cádiz no final da tarde, e entramos no canal já escurecendo. Atracamos já à noite e, no dia seguinte, soubemos que um veleiro, também grande, havia se destruído nas pedras próximas à boca do canal, ao tentar se aproximar.

Foi triste ver o veleiro espetado nas pedras, quando deixamos Cádiz.

## GIBRALTAR – O PAU CANTOU!

Durante os dois dias que passamos em Cádiz, o comandante acompanhava, junto à Marinha espanhola, a intensidade do vento em Gibraltar.

Já sabíamos que ali teríamos outra parada dura e as informações vindas de lá diziam que o vento continuava forte, 40 nós (vento verdadeiro).

Em Cádiz aconselhavam-nos a não suspender enquanto não tivéssemos informações do vento ter rondado para poente ou ter amainado bem, pois a corrente provocada com o vento de levante certamente nos impediria de entrar no Mediterrâneo. Vale aqui lembrar que o *Cisne Branco* tem um motor que desenvolve, no máximo, 6 nós e com muita pouca potência.

Como uma garganta – aproximadamente quatro milhas na sua parte mais estreita –, Gibraltar faz com o que o vento só sopra em duas direções: ou de E ou de W. Mesmo que um pouco antes ou um pouco depois do vento tenha direção diferente destas, no estreito ele ronda para E ou W, se estrangula e aumenta enormemente sua velocidade.

Depois do segundo dia de espera, suspendemos e fomos tentar. Foi realmente difícil. Resolvemos tentar entrar bordejando entre o meio do estreito e a costa da África, porque ali nos pareceu que o vento estava mais fraco.

Obedecendo a uma célebre frase do comandante, que dizia: “Se fosse fácil, não teria graça”, chegamos nas proximidades do estreito à noite, quando todos os gatos são pardos, e, à medida que entrávamos mais um pouco, o vento apertava mais! Rizamos o grande na 4ª forra e mantivemos a genoa 4, que dava potência para vencer a corrente.

Fazer uma navegação precisa era difícil,

em virtude da forte correnteada, das cambadas sucessivas e da baixa visibilidade causada pelos borrifos. Entramos no estreito marcando com certa dificuldade somente um farol na costa africana. No mais, víamos muita sombra de montanhas e luzes de navios mercantes entrando e saindo.

O vento aparente atingiu 60 nós e, com o comandante sempre no leme, trocamos sucessivamente de quarto de serviço, com uma baixíssima velocidade de avanço.

O quarto que não estivesse *de pau* não conseguia dormir, pois as cambadas sucessivas faziam dar a impressão de que tudo estava sendo arrancado no convés.

Com tantas cambadas, veio o cansaço. Mas se não cambássemos rápido, não andávamos para frente. E, além de rápidas, elas tinham que ser precisas e seguras, pois as lambadas das escota e contra-escota, ambas de aço, tranqüilamente cortariam o pescoço de alguém menos esperto que bobeasse do *cockpit* para a proa.

O tráfego de grandes navios mercantes era intenso. Lá pelo meio do estreito, ouvimos alguém nos chamando pelo VHF, que dizia ali não ser lugar para um barco à vela. Foi triste ter que arribar, após tão suados metros ganhos, para deixar passar um navio mercante que não se desviou de sua rota, apesar de nossos rumos de colisão.

Ao amanhecer, estávamos dentro do Mediterrâneo. Levamos de 8 horas da noite às 6 horas da manhã para vencer uma distância de aproximadamente 18 milhas. Estávamos todos exaustos e o *Cisne Branco* mais uma vez mostrou o quão marinheiro ele é. No dia seguinte, tivemos um fora de leme, reparado em duas horas pelo nosso MO, e já percebíamos que não teríamos propriamente o *cruzeiro pelo Mediterrâneo* sonhado por aquele guarda-marinha.

Como “se fosse fácil, não teria graça”, na saída do Mediterrâneo tivemos exatamente a mesma situação, só que desta vez com o

vento soprando de W, o poente. Ao nos aproximarmos do estreito, à tarde, já podíamos ver o mar encarneirado pela proa.

Logo veio a noite e ali estávamos novamente lutando para vencer Gibraltar. Como na entrada, usamos o grande na 4ª forra e a genoa 4 para dar potência. Nas cambadas, entrávamos a escota da genoa até o limite, a fim de tentar orçar o máximo. Até que, depois de uma cambada, ao ser atochada a escota, a genoa não agüentou e rasgou, fazendo um só estrondo, do punho da escota até o meio da testa. Içamos, então, a giba 5 no seu lugar, com as desvantagens de não orçar tanto quanto a genoa 4 e não dar ao barco a mesma potência.

De madrugada, constatamos que havíamos parado de avançar e que o vento parecia cada vez mais forte.

O cansaço aumentava em todos, até que o comandante, numa passagem de quartos, reuniu todos e nos participou que pretendia arribar em Gibraltar.

As reações dos guardas-marinha variaram da indiferença provocada pelo total esgotamento físico, passando pelo apoio à atitude consciente, até o desgosto, mais provocado por ter que se dobrar a um desafio, do que por ter sido vencido pela natureza. Essas reações, eu constatei nitidamente nos rostos dos guardas-marinha. *Acho que, após termos vencido Gibraltar pela segunda vez, todos concordaram que foi mais uma decisão acertada e consciente, tomada onde não cabia aceitar riscos tentando provar que podíamos bater também à natureza.*

Fundamos em Gibraltar e descansamos. O mestre e o pessoal da Divisão de Velas, sempre incansáveis, costuraram a genoa 4 e, logo pela manhã, saímos para nova tentativa.

O vento estava um pouco mais fraco. Aproximadamente 50 nós aparentes na garganta. Tentamos novamente com a giba 5 e o grande na 4ª forra. Com a luz do dia, tudo

era mais fácil, principalmente tocar na orça e desviar dos navios.

Saimos e logo após o estreito o vento amainou.

À tarde, já velejávamos agradavelmente com vento N pelo través de boreste rumo à Ilha da Madeira.

## O REGRESSO

Fomos, com boa velocidade, numa agradável velejada, até à bonita e sempre florida Ilha da Madeira, levando cinco dias de Puerto Banus a Funchal.

Já da Ilha da Madeira a Las Palmas, a calma foi enervante e motoramos quase todo o tempo.

Em Las Palmas, foram definidos quais os espaços que os guardas-marinha teriam a mais para trazer alguma compra.

Durante toda a viagem, cada guarda-marinha teve, para todos seus pertences, um volume de aproximadamente  $0,5 \text{ m}^3$ . Em Las Palmas, este volume foi aumentado em, aproximadamente, mais  $0,5 \text{ m}^2$ , divididos entre a sauna e o paiol de velas, agora vazios de cartas e algumas velas, respectivamente.

Das Canárias, fomos para São Vicente, no Arquipélago de Cabo Verde. Como estávamos atrasados em relação à Ordem de Movimento do Comando de Operações Navais, em virtude de terem sido computadas 800 milhas a menos desta travessia, ao invés de ficarmos dois dias em São Vicente, como programado, ficamos apenas duas horas, durante as quais recebemos água. Foi o tempo suficiente para que se juntasse um grande amontoado de habitantes locais, que brigaram furiosamente quando lhes foi jogado um boné de nosso uniforme de vela. Durante essas duas horas, fomos visitados por um jovem casal de médicos brasileiros que muito impressionou os guardas-marinha pela sua demonstração de abnegação.

No total, de Las Palmas a Recife, levamos 17 dias.

Fiquei impressionado como engordávamos nas longas travessias!

Foi uma rápida velejada até Recife. Os alísios rondando de NE a SE, ao aproximarmos do Brasil, nos fizeram navegar com a média de 10 nós.

Logo na saída de São Vicente, passamos uns dois dias com vento de N-NE soprando entre 30 a 40 nós (aparentes).

No terceiro dia, o vento apertou um pouco e chegou a 45 nós.

Ao assumirmos o primeiro quarto, o serviço de 4 às 8 horas, já estávamos rizados na 3ª forra e com a velha e cansada genoa 4 em cima, quando ela começou a arasar-seno punho da amura.

O comandante, que já estava no leme, ordenou ao meu quarto que içássemos a giba 5.

Mandei que o mestre e um guarda-marinha a trouxessem para cima, enquanto o resto do quarto passava suas duas escotas de sotavento e a escota de barlavento.

Terminamos de passar as escotas e esperamos, esperamos, esperamos... Um guarda-marinha desceu para ajudar a procurar. Depois, desceram mais dois. Postei-me à meia-nau, na altura do mastro, e esperei, esperei... Olhei para o comandante e vi que ele não estava satisfeito, embora ainda não nos tivesse contemplado com elogios.

Achei que era demais, fui para a proa bastante irritado, enfiei a cabeça pela gaiúta de proa, que balançava bastante com o mar de través, e, vendo todos do 2º quarto misturados com a profusão de velas, gritei:

– Como é que é? Será que é tão difícil achar e içar uma giba?...

Cabe aqui lembrar que cada vela, enquanto navegando, tem seu lugar de guarda. Este lugar, apesar de estar escrito no inventário de velas na porta do paiol de velas, já havia sido decorado por todos.

Aconteceu que, com as compras de Las Palmas, algumas velas tinham sido trocadas de lugar. E, assim, a giba 5 simplesmente não estava sendo encontrada.

Surgiram logo os comentários:

– Tenho certeza de que esta vela desembarcou em Lisboa.

– Acho que ela está no lazarete – disse alguém, seguindo para a popa com outro, a fim de achá-la ou escapar do meu mau-humor.

Mandei que acordassem o encarregado de vela. Acordaram-no e, ao ser perguntado onde estava a giba 5, ele *queimou* no ato:

– Beliche de boreste, em cima.

– Já procuramos lá. Não está! – Alguém disse.

Seminha irritação já aumentava, imaginei a do comandante. Eu continuava de cabeça para baixo, na gaiúta de proa, tentando imaginar a cena e tomando coragem para ir à popa e dizer, após mais de 15 minutos, a um comandante furioso, que não achamos a giba 5.

– Acorda todo mundo! – Gritei!

– Quero todo mundo procurando!

O barco deve ter ficado com trim pela proa, pois éramos 19 homens na proa e um na *popa*!

Passou pela minha cabeça que desta vez seríamos engolido! Ele nem estava xingando, pensava eu. Desta vez sua raiva teria atingido o limite. Também pudera! Perder uma vela dentro do barco!

Eu já o imaginava como o Holandês Voador, furioso, espumando, praguejando de ódio pelo erro que ele jamais perdoaria.

Já se passavam 20 minutos! A esta altura, todos já falavam alto no paiol de velas e alguns já mareavam.

Tomei coragem e me convenci. Vou lá encarar-lo e dizer-lhe: “Não achamos a giba 5. A culpa é minha”. Afinal, como sempre disse aos guardas-marinha, perante o comandante eu sou o responsável por tudo

neste barco...

Foi quando escutei o mestre dizendo: – Olha a giba 4 ali.

Com toda a sinceridade, levantei a cabeça e pude sentir que o vento já não estava tão forte. Até hoje não sei se foi por pura influência da situação, mas naquele momento eu realmente senti o vento mais fraco. E, com toda honestidade, caminhei até a popa, segurando-me no guarda-mancebo, olhei para o comandante e falei:

– O vento está mais fraco. O senhor não quer içar a giba 4?...

– Não, quero a 5!

– Ciente.

Voltei para a proa e ordenei:

– Todo o mundo continua procurando!

Esperei alguns minutos e, como não a achássemos, voltei à popa e falei ao comandante:

– Não achamos a giba 5. Não sei onde ela está! Não adianta mais procurar!

Ele então falou:

– Iça a giba 4!

Quando começamos a içar o saco da giba 4, alguém perguntou:

– Que saco é este aí?

– Achei!

Um guarda-marinha esteve sentado em cima da vela durante grande parte do tempo de procura.

Içamos a giba 5 e, até hoje, toda vez em que nos encontramos, o que não é raro, brincam comigo, principalmente o comandante, por eu ter tentado esconder dele a perda da giba 5. Mas não desisto e ainda estou tentando convencê-los de que não foi nada disso...

Vaiser difícil!...

## A CHEGADA

Na manhã do último dia da travessia, vimos uma vela no horizonte, pela bochecha de boreste. Aproximamos a vela, e passamos a

cinco metros pelo través de uma jangada com três homens. A festa foi grande, e os jangadeiros se assustaram com a nossa gritaria. Era o primeiro contato com o nosso País após oito meses de viagem.

Nesta mesma noite, atracamos em Recife aproximadamente às 24 horas. Logo no dia seguinte, ficamos deslumbrados com a beleza das praias. Foi fácil concluir que não tínhamos, durante oito meses, passado por nenhum lugar como a Praia da Boa Viagem. **Foi bom sentir os guardas-marinha redescobrirem como o nosso País é bonito, e, melhor ainda, escutar um guarda-marinha voltar de uma compra de material eletrônico e comentar, alegremente:**

– Mas que diferença! Que atendimento! Estou até desacostumado com tanta gentileza, até cafezinho me ofereceram na loja em que fui fazer compras!

**Como verdadeiros homens do mar, os guardas-marinha tiveram a oportunidade de diferenciar os costumes de vários países ocidentais, apreciando e valorizando os bons costumes do povo brasileiro.** Dali para a frente, acho que não houve um tripulante que não proferisse, de boca cheia, e cheia de certeza, a frase: “O Brasil é o melhor país do mundo para se viver!”

A alegria tomou conta de todos em Recife e ninguém conseguiu deixar de contar os dias para a chegada. A chegada em Arraial do Cabo, as famílias, foi emocionante, assim como emocionante foi a chegada ao Rio. Ao nosso querido e tão esperado Rio de Janeiro. **Mas quisera eu, como guarda-marinha, ter tido oito meses como aqueles! Estranhando, mareando, sofrendo, acostumando, decidindo sozinho, conhecendo,**

**avaliando o meio no qual, tenho certeza, eles esperam passar a maior parte de suas vidas.**

Nesta tão esperada chegada ao Rio de Janeiro, fundeamos nas águas da Praia de Itaipu e, ali, até o 21<sup>a</sup> tripulante – o *Cisne Branco* – chorou, ao ouvir, pela última vez, as palavras de nosso comandante à sua tripulação reunida na proa. Foi realmente um momento de enorme grandeza em que quase se podia tocar a união daqueles 21 marinheiros, irmanados pela solidariedade de oito meses de mar.

Também foi emocionante e gratificante ver todo o Corpo de Aspirantes formado à nossa espera e desfilar em nossa homenagem, assim como assistir nosso comandante, merecidamente, ser agraciado com a Medalha de Serviços Distintos, pelo Exm<sup>o</sup> Sr. Ministro da Marinha.

A nossa viagem não terminou!

Não terminou não por causa do saudosismo que toma conta de todos, ao vermos as fotos e filmes feitos durante a viagem nem tampouco pelas freqüentes e agradáveis reuniões, geralmente velejando que costumávamos realizar, mas porque, passados hoje três anos da sua realização, além do orgulho de ter tripulado o *Cisne Branco*, sentimos perfeitamente que, mais do que consolidar o espírito de aventura e o desejo de liberdade, aqueles oito meses integrados ao mar nos tornaram profundos conhecedores do meio no qual exerceremos, por toda a vida, nossa profissão; sem dúvida, ela tem contribuído muito, e assim continuará a fazê-lo, para que mantenhamos nossos navios e nossa vida bem navegados.



CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO>/Formação;/Instrução; Veleiros; Viagens; *Cisne Branco* (Veleiro Oceânico);

**REGATAS CORRIDAS PELO CISNE BRANCO NA  
VIAGEM DE INSTRUÇÃO DE 1982**

	La Guaira- Cape May	Cape May- Newport	Newport- Lisboa	Cascais- Sagres	Sagres-Vila Moura
Barcos con- correntes Categorias A e B	11	17 (2)	6	25 (4)	30 (4)
Classificação do <i>Cisne Branco</i> no tempo real	1º	1º	1º	1º	1º
Idem no tem- po corrigido	2º (1)	1º	1º	1º	

1. Duração da regata: nove dias.
2. Não estão incluídos os *Tall Ships*.
3. Tempo recorde para travessia homologado pela ASTA (American Sailing Training Association).
4. Participaram barcos portugueses, espanhóis, alemães, franceses, italianos e ingleses.

**TRIPULAÇÃO DO VELEIRO OCEÂNICO *CISNE BRANCO* (1982)**

Capitão-de-Corveta Ralph Rabello de Vasconcellos Rosa

Capitão-de-Corveta (Md) José Mendonça Dayer

Capitão-Tenente Luís Fernando Palmer Fonseca\

Guardas-Marinha Ronny Alfredo Sounenhohl

Marcio Leite Teixeira

Edmilson Franco Fraga

João Carlos Correa de Albuquerque Feijó

Camilo Léllis de Oliveira

João Antônio de Souza Neto

Nelson Batista Oliveira de Souza

Luciano Lunarderlli Salomon

Regis Castro Athayde

Cláudio Pedrosa de Oliveira

Luís Odair Azevedo Gomes Raymundo

Janito Flores

Nelson Avila Thome Junior

Luís Frederico Almeida MoitreI

Praças Suboficial (MR) Manuel Fernandes Vieira

Suboficial (MO) Adonias Clemente dos Santos

Cabo (CO) Ladisval Pereira de Araujo