

Recordando a **PRIMEIRA EXPEDIÇÃO BRASILEIRA À ANTÁRTICA**

Norberto Ferrari*

Era uma sexta-feira, eu estava junto à mesa de trabalho na então Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, concentrado em dar os últimos retoques em um projeto de minha responsabilidade. Entrou meu chefe e disse, de supetão: “você foi indicado para fazer uma viagem à Antártida”. “Eu?”, perguntei, assustado. “Sim” - disse ele - “você é o mais indicado para aquela missão, mas se não puder ir, posso indicar outra pessoa”.

Na semana seguinte, viajei a Brasília para receber instruções no Estado-Maior da Aeronáutica. Ali recebi as primeiras noções do que consistia a missão e qual era o objetivo. O encarregado daquela atividade sugeriu-me fazer uma visita ao setor da Marinha, para inteirar-me sobre os detalhes da viagem. Na Marinha, fui muito bem recebido pelo então Capitão de Fragata Eugênio Neiva, que me proporcionou detalhadas informações sobre o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) e sobre os preparativos da viagem. Sugeriu que eu comparecesse à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro para assistir a uma série de palestras sobre sobrevivência no gelo em território antártico. Assisti às palestras, as quais foram proferidas por oficiais

da Marinha que tiveram vivência, alguns no Ártico, outros na Antártica. Naquela oportunidade, conheci alguns dos tripulantes do navio e, dias depois, nos familiarizamos com as dependências do navio “Barão de Teffé”.

No dia 18 de dezembro de 1982, todos os participantes da expedição compareceram para receber a visita do Presidente Figueiredo, que chegou exatamente na hora prevista, às 17h, acompanhado do Ministro Azeredo da Silveira e de Roberto Marinho, este com seu séquito de repórteres e cinegrafistas. Fomos apresentados ao Presidente Figueiredo. Ao apertar a minha mão, notando meu uniforme da Aeronáutica, perguntou o que eu ia fazer naquela viagem. Respondi que ia observar as facilidades para o transporte aéreo na região. A seguir foi servido um coquetel. Depois de o Presidente despedir-se e retirar-se com sua comitiva, o Ministro da Marinha, Almirante Maximiano, falou a todos nós, reunidos, e despediu-se de um a um. Era animador o apoio oficial àquela primeira expedição.

No dia seguinte, precisei ir ao navio para levar meus pertences para a viagem. Minha filha, então com seus oito anos, quis vir comigo para certificar-se de que o navio oferecia conforto. Levei-a ao camarote que me fora designado. Enquanto eu





colocava meus pertences no armário e gavetas, ela fazia uma vistoria geral naquele quarto de três hóspedes. Para tranquilizá-la, levei-a à Praça d'Armas. "Parece uma casa, pai!", exclamou ela. Sim, era uma casa que abrigaria uma grande família durante setenta dias.

Naquele período entre minha designação e a véspera de nossa partida, eu já havia lido sobre a temível travessia do Estreito de Drake, onde as águas do Pacífico unem-se com as do Atlântico. Um ano antes, eu tivera a experiência da viagem à Ilha de Trindade, como responsável pelo projeto de uma pista de pouso naquela ilha e embarcara na Fragata "Liberal" com meu chefe e uma comitiva dos Estados Unidos. O objetivo era coletar dados e detalhes sobre o local onde seria construída a pista. Durante a ida, viajei o tempo todo "mareado" e só me senti aliviado quando, a 50 milhas antes da chegada à ilha, embarquei no helicóptero com meu chefe e outro engenheiro. O meu chefe, também engenheiro e um experimentado piloto de caça, acostumado a acrobacias, não sofrera enjoos. Sobrevoamos e circulamos naquela paradisíaca ilha, para melhor entendimento sobre o projeto da pista. Felizmente, aquele projeto foi abandonado por não ser economicamente factível.

Ao iniciar a viagem no dia 20 de dezembro de 1982, com o navio "Barão de Teffé" já em rota, tomei uma pastilha de drama-mine. Fiquei sonolento e mal consegui acompanhar as instruções de emergência no caso de incêndio a bordo e os procedimentos para o caso de ter que abandonar o navio. Para meu alívio, o velho navio era bem comportado e tinha uma relativa estabilidade em alto mar.

Na noite do segundo dia enfrentamos a primeira tempestade. Eu era jogado ao longo da cama, ora para cima, ora para baixo. As dependências de madeira do navio rangiam como nos filmes de terror. Mas, meu colega de camarote, o Capitão-Tenente Ernesto Facchini, da Armada Argentina, era marinheiro bastante experimentado e dormia a sono solto. Então, por que haveria eu de ficar preocupado?

Chegamos na manhã de sábado no porto de Rio Grande. Era véspera de Natal. Ali, tivemos o primeiro contato com a equipe de cientistas e tripulantes do navio "Professor Wladimir Besnard". No domingo de Natal, dia de um azul convidativo, reunimos um grupo e fomos à praia do Cassino. Uma praia de águas rasas, diferente das praias que eu já conhecia.

No dia seguinte, fui à cidade, entrar em contato com minha família e saborear um churrasco na hora do almoço. Naquele mesmo dia, iniciou-se a viagem com todos os participantes a bordo. A Praça d'Armas era nosso lugar de convívio, tanto para recreação, como para assistir às palestras dos integrantes da missão. Era um grupo heterogêneo e cada qual tinha muito que dizer sobre suas atividades. Uns eram prolixos, outros, mais reservados. Mas todos tiveram oportunidades de fazer seus comentários.

Entre os civis, a mais dinâmica de todos era a saudosa Dra. Judith Cortesão e também a pessoa mais idosa da expedição (68 anos). No início, ela propôs dar aulas de inglês e francês. Porém, à medida que adentrávamos em mar bravio, a assistência ia diminuindo até ficar sem audiência. Mesmo assim, ela criou um grupo de voluntários para a observação de pássaros ao longo da rota. Conseguiu um quadro com todas as variedades de pássaros e suas identificações. Me ofereci, como voluntário e todos os dias ficava observando durante uma hora, anotando o tipo e quantidade de pássaros. Depois, ia ao setor de navegação por satélite e anotava as coordenadas geográficas.

Na virada do ano, estávamos próximos ao arquipélago das Malvinas. Às 22h nos



reunimos para a ceia. Pouco antes, eu havia recebido uma mensagem do meu chefe e colegas de trabalho na Aeronáutica. Aquela manifestação me deixou sensibilizado.

No dia seguinte, fomos premiados com o show proporcionado pelas baleias e tubarões. E também, com o sobrevoo e observação de perto por parte dos pilotos dos caças ingleses “Harrier”, numa demonstração de soberania do arquipélago das Malvinas, para eles, as Falklands.

Durante a visita à estação polonesa de Arctowsky, ocupei-me em conhecer o grupo gerador de energia elétrica. Fui muito bem recebido pelo responsável. Entre outras coisas que aprendi e guardei foi que as construções naquela região deveriam resistir a ventos superiores a 250 km/h (numa última ventania, o vento atingira 220 km/h) e que o grupo gerador era o equipamento mais importante no apoio à estação, o qual deveria ficar bastante afastado do restante das construções.

Não me detive na estação russa de Bellingshausen, pois meu maior interesse naquela área era o de visitar as instalações da base aérea Teniente March. Nas instalações chilenas, fomos recebidos calorosamente e falei ao comandante sobre meu interesse de visitar a pista de pouso. Relutante, chamou um motorista para me conduzir ali. Ao chegar à pista, o motorista quis percorrer a mesma com o carro. Disse-lhe que eu era um andarilho e pre-

feria exercitar-me e percorrer a pista a pé.


Aquela pista, de 1.292 m de comprimento, era revestida com saibro. Pareceu-me que seria demasiado curta e muito crítica para operações com aeronaves C-130, por não dispor de aeródromos de alternativa nas proximidades, a não ser o próprio aeródromo da origem do voo, o que limitaria a carga da aeronave. A pista contava com auxílios visuais e eletrônicos, estes apenas de localização. No dia seguinte, voltei à base para observar outros detalhes, inclusive o hangar de manutenção e as facilidades de reabastecimento.

No percurso para a estação inglesa de Faraday, o navio fez uma incursão na cratera do vulcão de Decepción, onde, pela primeira vez, eu via as fumarolas emergindo da baía. Tais fumarolas eu veria depois, nas geotérmicas de Rotorua (Nova Zelândia) e na Islândia.

Navegando pelo Estreito de Guerlache, cruzamos com o Veleiro “HERO”, ocasião em que nossa tripulação confraternizou-se com aqueles velhos lobos do mar. Naquele veleiro viajavam 23 pessoas, sendo nove cientistas. Eram pessoas alegres e muito comunicativas.

O acesso à estação britânica de Faraday foi por helicóptero. Ali encontramos jovens alegres que ocupavam o lugar por dois anos. Mantinham um forte vínculo com suas origens e o fato de trabalharem durante dois anos naquela inóspita região lhes dava condições a disputar cargos de confiança, quando de regresso ao seu país de origem.

Ao visitar a estação norte-americana de Palmer, cujo apoio logístico era feito por uma empresa privada, tive a curiosidade de visitar o campo de pouso, utilizado por aeronaves do tipo *Twin Hotter* e similares. Um funcionário me conduziu montanha acima num veículo “snowcat”, até o campo de pouso, mas não havia sinalização. Eu quis andar ao longo do campo, totalmente coberto de neve. O funcionário, relutante, acompanhou-me. Porém, logo



desistimos porque nada havia para ver ali, a não ser neve. A água para o consumo era obtida através de equipamento de dessalinização. A comunicação era feita, entre outros equipamentos, pelo velho transmissor do tipo TR-1K, ainda funcionando a contento, enquanto seus similares da Força Aérea Brasileira (FAB) estavam desativados, por obsoletos.

De regresso ao continente, o mar esteve mais revoltado que durante a ida. Na altura do Canal de Beagle, estive reunido com o então Capitão de Corveta Calazans e o saudoso Tenente-Coronel Bini, para elaborar um relatório sobre a viagem. Eu, como relator, trabalhando de cabeça abaxada, sofri meu primeiro e único enjoo durante a viagem.

Durante a segunda etapa da viagem pelo Mar de Weddell, no dia 5 de fevereiro, atravessamos a linha do Círculo Polar Antártico. Aquele dia foi considerado feriado e houve festanças no navio, ao som de gaita, violão e gaita de boca.

No dia seguinte, o Comandante Pastor nos reuniu para a tomada de uma decisão: estávamos nos aproximando da estação alemã de Neumayer, mas havia ocorrido uma falha em um dos dois geradores do navio. Queria a nossa opinião. Optamos por prosseguir a viagem e visitar a estação.

Como havia pressa para iniciar a volta ao continente, ficou estabelecido que somente um pequeno grupo faria a visita à estação alemã. Fui contemplado e embarquei no helicóptero que, minutos depois, pousou naquela plataforma de gelo coberta de neve. Nas três horas e meia em que permaneci naquela estação, pude notar alguns aspectos da infraestrutura utilizada para a manutenção das instalações, que estavam situadas abaixo do nível da superfície coberta de neve e contidas no interior de estruturas de aço, as quais consistiam em tubulões, semelhantes aos do tipo ARMCO. Ali os tripulantes moravam e trabalhavam confortavelmente. Notei também que, longe da estação, estava instalada a usina de força. A área da estação e proximidades ficava situada

numa imensidão, livre de montanhas e propícia para operações aéreas, bastando apenas regularizar a superfície - de modo a manter por igual a espessura da neve -, necessitando apenas de ajudas visuais e eletrônicas, além da comunicação.

Naquela mesma tarde, empreendemos nossa apressada volta ao continente, ante a previsão de uma frente atmosférica de baixa pressão. Então, aconteceu o inesperado: falha do motor principal. Ficamos à deriva. O heroico oficial de máquinas e sua equipe trabalharam incansavelmente por mais de 24 horas para recuperar o motor.

Entrementes, vazou a informação na imprensa de que estaríamos à deriva no meio do gelo. Soube depois que minha filha, ao ouvir a notícia, começou a chorar, enrolou-se numa camisa minha e continuou seu incontido choro.

Navegávamos sob forte turbulência marítima e, na calada da noite, ouviu-se o trinado dos três toques de sirene, que denotava a premente necessidade de abandonar o navio. Foi um falso alarme. Apenas tinha havido falhas no equipamento de segurança.

O legendário NApOc "Barão de Teffé" nos pregou sustos, mas também nos proporcionou alegrias, por conhecer fraternais amigos e amigas, com os quais tive a grata oportunidade de aprender e trocar ideias.

Agora, passados quarenta anos daquele memorável périplo e com a minha memória já embaçada pela idade, cabe-me render minhas homenagens póstumas aos que nos deixaram e desejar que o PROANTAR prossiga com muito êxito na sua determinação em firmar o Brasil nessa nobre atividade, em benefício à Ciência, ao conhecimento dos efeitos da natureza sobre nosso país e na preservação ambiental daquele continente. ■

* Tenente-Coronel Engenheiro da FAB, Representante do Ministério da Aeronáutica na Primeira Expedição Brasileira à Antártica, a bordo do NApOc "Barão de Teffé"