

SOAMARINOS NA ANTÁRTICA

ISRAEL BLAJBERG*
Amigo da Marinha

SUMÁRIO

Introdução
A bordo do Hércules C-130
Nossas três horas no Continente Gelado

INTRODUÇÃO

A convite da Marinha do Brasil, três integrantes da Soamar (Sociedade dos Amigos da Marinha) participaram do quarto voo de apoio da Operação Antártica XXXV de 8 a 13 de janeiro de 2017, na semana em que foram comemorados os 35 anos da criação do Programa Antár-

tico Brasileiro, o Proantar, administrado pela Marinha por meio da Secretaria da Comissão Executiva dos Recursos do Mar (Secirm). Seguimos incorporados a um grupo variado e multidisciplinar de cerca de 50 integrantes de idades diversas, entre pesquisadores, pessoal da Marinha, jovens estudantes de graduação e alunos do Colégio Naval, professores doutores,

* 2º diretor social da Sociedade dos Amigos da Marinha-Rio de Janeiro (Soamar-Rio).

oficiais gerais das três Forças, membros do Poder Judiciário, enfim uma gama variada e representativa da sociedade brasileira no que tange ao interesse nacional na última fronteira da civilização, o Continente Branco.

Os voos da FAB somam-se às viagens dos navios oceanográficos da Marinha, transportando suprimentos, pessoal operacional e pesquisadores, bem como convidados como parlamentares, jornalistas e formadores de opinião, que têm, assim, a oportunidade de conhecer melhor a atividade antártica e sua importância geopolítica para o Brasil.

A manhã de domingo apresentava-se esplêndida, como só acontecer no verão carioca. A apresentação é feita no Posto do Correio Aéreo Nacional (Cecan), na Ilha do Governador. Um dia, aquele edifício foi a porta de entrada do Brasil, o antigo Aeroporto do Galeão, hoje utilizado pela Força Aérea Brasileira (FAB). Das suas varandas era possível, naquela época, dar adeus aos passageiros que embarcavam, caminhando para as aeronaves estacionadas no pátio, e apreciar em seguida a decolagem.

O grupo dirigiu-se ao Hércules, que estava estacionado em frente ao antigo terminal, desativado na década de 70 para a aviação comercial com a inauguração do Aeroporto Internacional Tom Jobim, do outro lado da pista. Nosso destino final seria a Base Presidente Eduardo Frei Montalva, da Força Aérea chilena, na Ilha King George, onde também se situam bases de outros países, inclusive a nossa Estação Antártica Comandante Ferraz, hoje em processo de reconstrução devido ao terrível incêndio de 2012. Para lá

seguiríamos após pernoite em Punta Arenas, numa travessia de três horas sobre o Estreito de Drake, um dos mais perigosos do mundo, local de inúmeros naufrágios no decorrer dos séculos, desde que, nos idos de 1520, o português Fernando de Magalhães, a serviço da Coroa espanhola, explorou a passagem entre o Atlântico e o Pacífico que hoje leva o seu nome.

A BORDO DO HÉRCULES C-130

A tripulação nos recebe à porta da aeronave cinzenta. Em lugar das aeromoças, militares da FAB envergando o macacão de voo. Em lugar dos avisos ao alto-falante, o *briefing* do Sargento Loadmaster.

A porta se fecha, com os hélices acelerando a rotação. O ruído é intenso,



A bordo do Hércules C-130

trata-se de um avião de guerra sem acabamento acústico a bordo. As tubulações são aparentes, não há poltronas e sim quatro compridos bancos de alumínio ao longo da fuselagem, onde nos sentamos e enganchamos o fecho do cinto de lona. Não há divisões internas, a bagagem segue conosco na parte traseira, embalada em um *pallet* sobre a porta horizontal, que se abre formando uma rampa de descida, projetada para desembarque de blindados ou viaturas capazes de serem transportadas

nos espaçosos C-130. Por isso o teto fica bem mais alto que nos aviões de carreira. As janelas são poucas e tão elevadas que precisamos ficar na ponta dos pés para poder enxergar alguma coisa lá fora. O piso é pleno de roletes, para facilitar o deslizamento da carga em caso de lançamentos aeroterrestres. É preciso cuidado para não escorregar ou prender o sapato nas múltiplas ranhuras. A divisória central e as paredes laterais onde se apoiam os bancos são abundantemente guarnecidas por ganchos, suportes e prateleiras, onde penduram-se mochilas, fuzis e demais equipamentos militares das tropas aerotransportadas. Até uma roda sobressalente, um gigantesco estepe, segue na parte traseira da aeronave, onde um espaço vazio é utilizado como local de reunião e conversas, em que pese a necessidade de se elevar a voz para sobrepujar o elevado nível de ruído interno.

A aeronave prepara-se para iniciar a corrida pela pista. Simples toque curto de sineta, uma campainha, substitui o aviso de apertar cintos. Os motores rugem, acelerados a potência máxima. Qual forjar de mil ferreiros, fortes pancadas metálicas sucedem-se, transmitindo os comandos da cabine ao leme, aos *flaps*, às máquinas poderosas. Não se trata da decolagem bem comportada das aeronaves civis. Mas a corrida é firme e tranquila. Dada a impossibilidade de se olhar para fora, sequer é possível sentir se já houve o despegue. Apenas após algum tempo acaba-se tendo a certeza de que decolamos. Na cauda da aeronave, um sargento de pé ao lado da porta troca informações via microfone de

cabeça com a cabine, em meio ao ruído intenso. O serviço de bordo é excelente, até bem melhor do que na aviação comercial. Recebemos sanduíches, bebidas e o almoço quentinho. Um *pallet* especial foi montado para acomodar uma unidade de banheiro químico, dada a duração da viagem.

As luzes são amarelas e suavemente mortiças, logo nos vindo à mente o resgate dos reféns de Entebe, feito pelos paraquedistas transportados em aviões como esse, nos idos da década de 70. A lembrança do episódio fica mais clara, a sensação é de que poderíamos estar ali, sentados em volta da

Mercedes preta idêntica à do tirano, que rolaria do Hércules em direção à estação de passageiros, iludindo os terroristas e abrindo o caminho para as tropas salvadoras libertarem os reféns de Uganda.

O papel dos Hércules C-130 nas Operações Antárticas é

Marinha e FAB são os elos com o Continente Gelado, assim como na Amazônia, onde por vezes são as únicas alternativas de conexão com pelotões de fronteira e localidades remotas

importantíssimo, somando-se aos navios oceanográficos. Marinha e FAB são os elos com o Continente Gelado, assim como acontece na Amazônia, onde por vezes são as únicas alternativas de conexão com pelotões de fronteira e localidades remotas.

O voo transcorre normalmente, a aeronave é muito estável, quase nenhuma sacudidela acontecendo durante toda a viagem. Durante os pousos e decolagens, até suaves, podemos ouvir claramente o martelar dos mecanismos e das engrenagens que movimentam o trem de aterrissagem, indicando que a descida está próxima.

O pouso em Pelotas, Rio Grande do Sul, foi perfeito, logo nos dirigimos à estação de passageiros para receber as



Israel Blajberg junto à Base do Chile

roupas especiais que usaríamos na Antártica. Após o pernoite, na segunda-feira, partiríamos para Punta Arenas no Chile, de onde na terça-feira, 10 de janeiro, realizariamos o sonho antártico.

NOSSAS TRÊS HORAS NO CONTINENTE GELADO

Chegamos a Punta Arenas, no Chile, na segunda-feira, 9 de janeiro. Portávamos o conjunto fornecido, na escala em Pelotas, pela Marinha na Estação de Apoio Antártico (Esantar) – operada pela Fundação Universidade do Rio Grande (Furg): botas com forro, jardineira chinesa, casaco cortavento com capuz, cachecol, gorro protetor de orelhas, luvas Gore-Tex e máscara cortavento com óculos de lentes escuras.

Na terça, dia 10, bem cedo tomamos o café no hotel, já paramentados com as vestimentas especiais, esperançosos de boas condições climáticas, a “janela” favorável. Entretanto, uma pane determinou algumas poucas horas de atraso na decolagem, que ocorreu apenas às 13h35. Após a traves-

sia do Estreito de Drake, aterrissamos na Base Frei às 16 horas, o que nos permitiu cerca de três horas de permanência em solo antártico. A base é limitada em condições operacionais, comportando apenas um voo a cada duas horas. Conseguimos ganhar a corrida com um Hércules da Força Aérea do Reino Unido, que também deveria seguir de Punta Arenas e cuja tripulação se hospedou no mesmo hotel em que estávamos. Constava que aquele avião também estaria em pane, mas nosso pessoal da FAB conseguiu seguir na frente. Outro Hércules, chileno, também estava operando na mesma ocasião.

A aterrissagem foi perfeita, na pista curta do Aeroporto Teniente Rodolfo Marsh Martin. Os visitantes que ali chegam são recebidos, à entrada da área de convivência da base, por um retrato deste militar que organizou, em 1935, a linha experimental de Magallanes, e que morreu em um acidente aéreo aos 29 anos.

Sob as palmas dos passageiros, o Hércules manobrou suavemente sobre a pista de cascalho. A porta se abriu e recebemos as



Setas com indicação das bases na Antártica

primeiras lufadas do vento gelado de 0° C. Os oficiais chilenos nos receberam alinhados, formando uma fila para cumprimentos. São hospitaleiros, sorridentes, confirmando os laços que unem as duas nações amigas.

O terreno é pedregoso, a neve não chega a cobrir totalmente a paisagem, pois estávamos no verão. Algumas viaturas *pick-up* transportaram o grupo aos poucos para a praia, de onde pudemos divisar ao longe as silhuetas vermelhas do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* e do Navio Polar *Almirante Moximiano*, fundeados ao largo da Ilha King George, arquipélago das Shetlands do Sul, onde ficamos. A visão dos navios se revela emocionante ao constatarmos a importante presença brasileira na Antártica, junto com

A visão dos navios se revela emocionante ao constatarmos a importante presença brasileira na Antártica. Na região há décadas, a MB acalenta, mais que um projeto, um sonho que começou a ser gestado ainda nos anos 70

outros 30 países que mantêm estações de pesquisa permanentes, todos signatários do Tratado Antártico.

No começo do século passado, a região foi percorrida por Scott, Amundsen e Shackleton, que tiveram seus nomes escritos em letra de outro maciço no Livro da Sociedade de Geografia de Nova Iorque. Esta mesma honra, por sinal, recebeu um notável brasileiro, Rondon, o “Marechal da Selva”, que, assim como os exploradores do Polo Sul, também foi um dos maiores desbravadores da história universal.

Ali entramos em contato com uma das relevantes facetas do Poder Naval, a presença na Antártica, algo que não muitos brasileiros puderam constatar *in loco*. Presente na região há décadas, a Marinha do Brasil acalenta, mais que um projeto, um sonho que começou a ser gestado ainda nos anos 70. O escudo que levamos nos casacos corta-ventos revela seu nome – Proantar, uma ideia visionária, de

gente com o coração cheio de esperança, a missão de alguns poucos e dedicados desbravadores.

Este sonho foi acalentado por pioneiros como João Aristides Wiltgen, engenheiro da Politécnica e diretor do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro. Patriota convicto, fundou, em 1972, o Instituto Brasileiro de Estudos Antárticos

(Ibea), antes mesmo da adesão brasileira ao Tratado Antártico e da construção da Estação Comandante Ferraz. Wiltgen é, ainda, vibrante entusiasta da Amazônia, organizando diversos Cursos de Altos Estudos Amazônicos no Clube de Engenharia.



César Krieger, Orson Morais Rego (vice-presidente e presidente da Soamar - Rio), Contra-Almirante Flávio Augusto Viana Rocha do CCSM e Israel Brajberg

Permanece em minha memória a figura deste grande brasileiro, altamente competente, engenheiro de aguçada visão estratégica e geopolítica. Um líder que conheci quando ainda jovem engenheiro recém-formado, chegou ao cargo de ministro das Comunicações. Um refúgio na Antártica leva seu nome honrado.

Percorremos alguns pontos da base, com uma rápida visita à igreja. Trata-se de uma pequena cidadezinha com cerca de cem habitantes, a Villa Las Estrellas. A base russa está bem próxima, mas, no pouco tempo que restava, pudemos apenas divisar ao longe as torres peculiares da sua igreja ortodoxa.

Parte da tripulação dos navios oceanográficos nos acompanhava, e a bandeira nacional nos seus uniformes nos enchia de orgulho por mais esta demonstração de presença na região. Eles reencontraram em nosso grupo antigos companheiros, antigos comandantes, sucedendo-se os

abraços apertados com grande alegria. Alguns retornariam conosco no voo de volta, junto com pesquisadores que também haviam cumprido seu turno e retornavam para casa.

Fomos convidados a uma reunião, na área de convivência da base, com o comandante chileno e seus oficiais. Lá recebemos nos passaportes os carimbos comprobatórios do voo antártico, que guardaremos com muito carinho, recordação da

agradável convivência com o pessoal da FAB e da Marinha nesta épica jornada.

O Hércules nos aguardava com os motores acionados, para evitar o congelamento. Ao embarcar na aeronave, divagamos em pensamentos. Não pudemos deixar de recordar aquela madrugada

fatal de novembro de 2012, quando um terrível incêndio irrompeu na Estação Antártica Comandante Ferraz, vitimando o Suboficial Carlos Alberto Vieira Figueiredo e o Primeiro-Sargento Roberto Lopes dos Santos, nomes que foram inscritos em letras de

ouro na galeria dos heróis do Brasil. Indiferentes ao perigo, eles avançaram para combater o fogo repentino e incontrolável, sem saber que o anjo da morte, implacável, os aguardava. Era preciso salvar anos e anos de pesquisas quase insubstituíveis e laboratórios arduamente instalados. Como os mais experientes da tripulação,

Os Sinais de Barroso seguem animando os idealistas, este punhado de brasileiros patriotas e determinados, investidos em uma sagrada missão

tomaram a frente da operação, ingressando na estação amarrados por uma corda, com vestes especiais. Por algum motivo não retornaram, nem foi possível trazê-los de volta. Seus companheiros tentaram o resgate, mas foram impedidos pelo fogo inclemente que duraria nove horas e pela elevada temperatura. Ingentes esforços foram realizados para levar água, com auxílio de chilenos, poloneses e argentinos. Assim como o Imperial Marinheiro Marcílio Dias, Carlos Alberto e Roberto honraram o juramento a que todo militar se obriga, dando a vida pela Pátria.

A visão final que levamos é a dos navios fundeados ao longe, onde tremula altaneiro o pavilhão nacional. No alto de mastro semelhante, em distante 11 de junho, foram içadas duas bandeiras durante a Batalha Naval do Riachuelo. É como se elas ainda estivessem ali, hasteadas na Antártica... Os Sinais de Barroso seguem animando os idealistas, este punhado de brasileiros patriotas e determinados, investidos em uma sagrada missão: “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever”; “Sustentar o fogo que a vitória é nossa”. Viva o Proantar! Viva a FAB! Viva a Marinha! Viva o Brasil!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VIAGENS>; Viagem à Antártica; Soamar;