

# RETORNO A FERRAZ

*Histórias de um pioneiro*

Edison N. Martins



N.Cham 910.4(99) M386r

Autor: Martins, Edison N

Título: Retorno a ferraz : Historias de



10083891

Ac. 267792

Ex.6 BCE

UnB

**Edison N. Martins nasceu no Rio de Janeiro, em 18 de maio de 1948, e é oficial de Marinha, da reserva remunerada, no posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra Fuzileiro Naval.**

**Graduou-se pela Escola Naval em 1970 e, entre os diversos cursos de carreira, possui os de Comando e Estado-Maior e Superior de Comando, da Escola de Guerra Naval, e o de Altos Estudos de Política e Estratégia, da Escola Superior de Guerra.**

**Entre fevereiro de 1983 e julho de 1985, serviu ao Programa Antártico Brasileiro, na Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, integrando a equipe pioneira das atividades brasileiras na Antártica.**

**No verão austral de 1983/1984, foi o responsável pela implantação da Estação Antártica Comandante Ferraz, e seu primeiro chefe.**

**É autor de diversos textos sobre a importância da Antártica para o Brasil, alguns deles publicados em revistas especializadas.**

Edison N. Martins,

# Retorno a Ferraz

Histórias de um pioneiro



FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

*Reitor*

Lauro Morhy

*Vice-Reitor*

Timothy Martin Mulholland

EDITORA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

*Diretor*

Alexandre Lima

CONSELHO EDITORIAL

*Presidente*

Emanuel Araújo

Alexandre Lima, Álvaro Tamayo, Aryon Dall'Igna Rodrigues, Dourimar Nunes de Moura, Emanuel Araújo, Euridice Carvalho de Sardinha Ferro, Lúcio Benedito Reno Salomon, Marcel Auguste Dardenne, Sylvia Fischer, Vilma de Mendonça Figueiredo e Volnei Garrafa

Equipe editorial: Airton Lugarinho (Supervisão editorial);  
Gilvam Joaquim Cosmo (Preparação de originais e revisão); Eugênio Felix Braga  
(Editoração eletrônica); Chico Régis (Capa) e Elmano Rodrigues Pinheiro  
(Supervisão gráfica).

*Copyright* © 1998 by Edison N. Martins

*Impresso no Brasil*

Direitos exclusivos para esta edição:

EDITORA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

SCS Q.02 Bloco C Nº 78 Ed. OK 2º andar

70300-500 Brasília-DF

Fax: (061) 225-5611

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação poderá ser armazenada ou reproduzida por qualquer meio sem a autorização por escrito da Editora.

ISBN: 85-230-0519-6

Ficha catalográfica elaborada pela  
Biblioteca Central da Universidade de Brasília

---

M379 Martins, Edison N.  
Retorno a Ferraz : histórias de um pioneiro / Edison N. Martins – Brasília : Editora Universidade de Brasília, 1998.  
136 p. : il.

1. Descrição de viagens. 2. Expedição – Antártica.  
I. Título.

CDU 910.4(99)

---

## Agradecimentos

À Denise, pelo carinho ao longo dos nossos vinte e seis anos de casamento e pela paciência de executar a revisão deste e de outros textos que produzi, sempre que foi necessário, ao longo da vida.

\*\*\*\*

Aos meus companheiros dos anos vividos na SECIRM e à minha tripulação de Ferraz, sem os quais eu não teria podido viver toda essa fascinante experiência.

\*\*\*\*

Ao Secretário da CIRM e aos colegas que atuam hoje no PROANTAR, pelo apoio e pela atenção que deram à publicação deste livro.

\*\*\*\*



*Para os antárticos brasileiros  
de ontem, de hoje e do amanhã.*





# Sumário

PREFÁCIO, **9**

APRESENTAÇÃO, **13**

SECIRM: MEU NOVO RUMO, **17**

1983, **23**

OPERAÇÃO ANTÁRTICA II - “A MISSÃO”, **45**

FERRAZ, A NOVA HABITAÇÃO, **63**

1984 E A OPERAÇÃO ANTÁRTICA III, **87**

1985 E A DESPEDIDA, **103**

ACOMPANHANDO A DISTÂNCIA, **109**

1997 - “O RETORNO”, **115**

BIBLIOGRAFIA, **119**



## Prefácio

No início da década de 60, quando a comunidade internacional vivia em um clima de desconfiança e confrontação, doze países, entre os quais as duas superpotências da época, sentaram-se à mesa de negociações, em Washington, e elaboraram um dos mais importantes instrumentos jurídicos de direito internacional, o Tratado da Antártica, normalizando as atividades dos países no continente austral.

O Brasil só veio a aderir ao “Tratado” em 1975, mas o grande passo que demos em direção ao Continente Antártico data de 1982, quando foi atribuída à Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) a tarefa de elaborar e implementar o nosso Programa Antártico (PROANTAR).

O Programa, preparado pela Secretaria da Comissão (SECIRM), com a colaboração de um competente grupo de pesquisadores, conferiu à Marinha do Brasil uma ponderável responsabilidade em sua execução, por meio de operações que ficaram conhecidas como as Operações Antárticas.

Foi assim que, já em 1984, na 2ª Operação Antártica, o Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc) Barão de Teffé partiu rumo ao sul, levando a infra-estrutura necessária para fincar a presença brasileira naquela distante e gélida região do planeta. Após a superação de inúmeros obstáculos, era inaugurada, em 6 de fevereiro de 1984, a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), sendo empossado em sua chefia o então Capitão-de-Corveta Fuzileiro Naval Edison Nascimento Martins, autor deste livro.

Naquela ocasião, a estação, recém-inaugurada e constituída de apenas oito módulos, abrigou, por pouco mais de um mês, doze

brasileiros que realizaram as primeiras pesquisas científicas e tomaram conhecimento das reais características do ambiente antártico.

Hoje, passados quase quinze anos de sua inauguração, muita coisa mudou e, apesar de estarmos ainda na adolescência, o nosso PROANTAR é considerado adulto pela comunidade internacional.

A EACF foi ampliada e conta, agora, com 64 módulos, permitindo a realização de pesquisas em qualquer época do ano e podendo abrigar um total de até quarenta pessoas, simultaneamente. A preocupação de que os trabalhos lá realizados não causem impactos indesejáveis ao frágil ecossistema antártico tem sido uma constante, a ponto de ser reconhecida como padrão de referência quanto à preservação ambiental.

A Marinha do Brasil substituiu, em 1994, o NApOc Barão de Teffé pelo NApOc Ary Rongel, navio mais moderno, que trouxe novo alento ao Programa, devido a sua possibilidade de aumentar as pesquisas realizadas a bordo.

Participamos, em conjunto com outros países, de importantes programas internacionais, e nossos pesquisadores fazem parte do seleto grupo de assessores do Sistema do Tratado da Antártica, o que redundou em prestígio para o país no âmbito mundial.

Isto só foi possível graças, em parte, ao trabalho, ao desprendimento e à dedicação daqueles doze antárticos autênticos que, com o seu pioneirismo, plantaram as bases para o desenvolvimento de nossas atividades no continente austral.

Este livro passa a limpo uma das mais importantes páginas da história das nossas atividades antárticas, mostrando como tudo começou. De fácil e interessante leitura e com riqueza de detalhes, o autor descreve, com uma satisfação toda especial, como foi o seu envolvimento com o PROANTAR e as dificuldades para operacionalizá-lo. Mais adiante, relata a inusitada viagem rumo à península Antártica a bordo do NApOc Barão de Teffé e as circunstâncias em que ocorreram o desembarque e a montagem da estação científica. Dedicou todo um capítulo a mostrar como foram os 32 dias de convivência inicial na EACF e os imprevistos desse período.

Mesmo depois de se afastar da SECIRM, o Comandante Edison sempre manteve vínculo com o PROANTAR. Com o passar dos anos, acalentou o sonho de um dia retornar à Estação, o que veio a

ocorrer em 1997. No último capítulo, ele narra como foi o seu retorno, os sentimentos que o assolaram na volta a Ferraz e recorda, com profunda sensibilidade, os trabalhos realizados e os inesquecíveis momentos vividos em contato com o ambiente antártico.

Escrever este livro foi uma feliz iniciativa, justamente quando estamos prestes a comemorar o 15<sup>o</sup> aniversário de nossa Estação Antártica. Ao justificar o porquê deste seu depoimento, disse o autor: *nada de pessoal, apenas a preocupação de poder contribuir para a formação de gerações futuras de "antárticos brasileiros"*.

Este relato dá-nos uma lição de civismo, de persistência, de abnegação e de muito trabalho, provando que, quando isto ocorre, mesmo o improvável pode ser alcançado. Sem dúvida, a leitura deste livro será fator motivador para a formação de novos antárticos, os quais terão a responsabilidade de dar prosseguimento a tão importante programa de interesse nacional, pois, no futuro, não poderemos ficar indiferentes ao imenso território de cerca de 14.000.000 km<sup>2</sup>, distante apenas 550 milhas marítimas do extremo sul do nosso continente, de onde poderão brotar as soluções para os inúmeros problemas que, hoje, afligem a humanidade.

Leiam o depoimento e saibam como tudo começou.

*Antonio Carlos da Câmara Brandão*  
Contra-Almirante

Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar



## Apresentação

O ano era 1985. Eu havia deixado o Programa Antártico, em Brasília, há poucos meses, por injunções de minha carreira na Marinha, e voltara a servir no âmbito do Corpo de Fuzileiros Navais, no Rio de Janeiro.

Num sábado, pela manhã, próximo à piscina do Clube Naval, no “Piraquê”, lendo um jornal e desfrutando o sol carioca, escutei a conversa de dois tenentes, sentados em mesa próxima. O tema girava em torno das “Operações Antárticas” – a Operação Antártica IV, do verão 85/86, iria começar em breve – e, para meu espanto, um dos oficiais tecia críticas a alguns aspectos da Estação Antártica Comandante Ferraz, como, por exemplo, a proximidade do compartimento de geradores a um dos laboratórios instalados na ampliação do verão anterior e a vibração que nele causava, atrapalhando os trabalhos dos pesquisadores. Dizia, ainda, ter tido esta confirmação por intermédio de um colega que embarcara no Navio Barão de Teffé na Operação Antártica III (verão 84/85).

Olhei para a tal mesa e não reconheci os interlocutores como participantes de atividades do PROANTAR.<sup>1</sup>

Lamentei, intimamente, que conversas como aquela estivessem circulando no meio naval, com críticas infundadas, provavelmente veiculadas por indivíduos que nem de longe conheciam as enormes dificuldades e as limitações que tivemos ao longo de 1983, para, partindo do zero, planejar, detalhar e construir e, em seguida, conduzir, instalar e inaugurar a “Estação Ferraz” em apenas nove meses,

---

<sup>1</sup> Programa Antártico Brasileiro

sem qualquer experiência anterior e sem sequer um reconhecimento prévio eficaz de locais para a sua montagem.

Decidi, naquele momento, que era necessário escrever sobre o assunto para divulgar a realidade dos fatos, coisa que até então, talvez por timidez e, principalmente, por falta de tempo, eu havia limitado, na época devida, aos relatórios oficiais, naturalmente de circulação restrita aos canais competentes.

Dessa forma, publiquei, com o apoio da “Revista Marítima Brasileira”, em sua edição do trimestre jan./fev./mar. de 1987, o artigo “Estação Antártica Comandante Ferraz: subsídios para um registro histórico”, no qual busquei narrar, pelo menos para o público interno da Marinha, a verdade dos acontecimentos que conduziram a tão importante marco para as atividades antárticas brasileiras.

Parece que deu certo. Nunca mais tive conhecimento de opiniões contrárias, baseadas em suposições de que no cenário antártico as coisas podem acontecer como no ambiente do nosso dia-a-dia, cercado de facilidades e de estruturas que prestam apoios imediatos, sempre que necessário.

O ano, agora, é o de 1997. A Estação Comandante Ferraz é um considerável complexo científico-logístico, oito vezes maior que a pioneira instalação de 1984, em número de módulos, e infinitamente maior em área expandida, se considerarmos que também possui compartimentos distantes mais de um quilômetro do núcleo principal. Todavia, foi mantida, nesse núcleo, a mesma concepção inicial de proximidade e de módulos acoplados, e não me consta que as supostas “vibrações de motor” possam ter comprometido qualquer trabalho científico até hoje.

Já na reserva da Marinha há dois anos, mas, ainda, um entusiasta do Programa Antártico Brasileiro, com o qual procuro manter todos os laços possíveis, fui gentilmente convidado pelo secretário da CIRM, meu amigo Almirante Brandão,<sup>2</sup> a participar do 1º Vôo de Apoio à Operação Antártica XVI, no início de dezembro. Além do privilégio e da emoção de rever aquela tão querida estação, fui tomado de surpresa pela curiosidade demonstrada pela grande maioria dos

---

<sup>2</sup> Contra-Almirante Antonio Carlos da Câmara Brandão.



pesquisadores e militares que viajaram comigo, na ida e na volta, a respeito dos primeiros tempos do Programa e de como “Ferraz” começou. Para aquele pessoal, muitos recém-chegados aos assuntos antárticos, outros já veteranos de alguns anos, apesar de não-pioneiros, eu era encarado como o verdadeiro arquivo-vivo, o “dinossauro” dos primórdios da SECIRM, com histórias para contar. E foi com muita alegria, pela atenção com que me cercaram, que voltei rouco daquela viagem, por relatar aos diferentes grupos um pouco da experiência vivida nos meus quase três anos de PROANTAR.

Desta vez, com motivação totalmente oposta à do artigo de dez anos atrás, gratificado pelo reconhecimento a mim demonstrado, julgando que posso contribuir para o melhor conhecimento dos “antárticos” de hoje e dos de amanhã, tomo a iniciativa de voltar a escrever sobre idêntico tema. É uma narrativa da minha visão dos acontecimentos do período de 1983 a 1985, e de um pouco depois, respaldada por documentos que mantenho em meu poder.

Tentei dar enfoque mais amplo, mais abrangente, seguindo, contudo, a mesma linha editorial daquele artigo. Procurei expandir o assunto com dados extraídos de relatórios e de registros oficiais, além de outros documentos daquele período, inclusive dos originais dos meus “anteprojetos” da Estação e de suas ampliações realizadas em 1985 e 1986, que guardo com a lembrança de meus companheiros pioneiros da SECIRM e da minha tripulação de “Ferraz”. Muitos deles foram oficialmente esquecidos, mas constituíram, de fato, o esteio para o sucesso inegável do prosseguimento do PROANTAR.

Alguns podem achar que isso seja apenas a nostalgia exacerbada por um retorno recente ao ambiente antártico, ao frio sentido no rosto e ao calor do companheirismo e do entusiasmo de gente que larga todo o conforto e o convívio de casa para trabalhar pelo país em um cenário hostil, porém maravilhoso. Que seja, também. É um privilégio de poucos.

Contudo, mais do que isso, é a ampliação do registro histórico, enquanto ele é possível, particularmente para essa comunidade de novos “antárticos” que dão valor ao esforço empreendido no passado. Não se trata de querer supervalorizar os pioneiros do programa. Não fomos melhores do que aqueles que nos sucederam. Apenas come-

çamos antes e, por isso, tivemos as naturais dificuldades, inerentes ao pioneirismo.

Não tenho certeza se todos os que vivenciaram aqueles momentos ficarão satisfeitos com a narrativa que faço. Talvez algumas pessoas não tenham sido citadas e outras, mencionadas sem o destaque que poderiam desejar: procurei retratar a verdade dos fatos sob o meu ponto de vista que, provavelmente, não é completo.

Pouco antes do regresso da última viagem, ao me despedir de um dos grupos da geologia, que passaria seus próximos 54 dias num acampamento sobre uma geleira na Ilha Rei Jorge, aí incluídos o natal e o ano-novo, em condições bastante precárias, ouvi a seguinte frase de um jovem alpinista que apoiaria os geólogos:

*Foi um prazer conhecer o senhor. Hoje, nós podemos estar aqui porque vocês, pioneiros, fizeram um trabalho bem feito, com toda a dificuldade daquele início. Pena que não houve tempo suficiente para saber mais sobre como tudo começou.*

Creio que só isso bastaria para justificar as páginas que se seguem.

## SECIRM: meu novo rumo

Ainda recentemente promovido ao posto de Capitão-de-Corveta, estava eu por terminar a comissão no Estado-Maior das Forças Armadas, como Ajudante-de-Ordens do Ministro-Chefe do EMFA, quando fui informado de que seria movimentado para a SECIRM: o típico “convite militar” que não era conveniente recusar, mesmo que eu tivesse outras pretensões de carreira naquela ocasião. Disseram-me que o Programa Antártico precisava de um Oficial Fuzileiro Naval para ser o Assessor de Operações e Logística. E, já que eu estava em Brasília, saindo do EMFA e com suficiente juízo para não espernear muito, tinha o perfil exato para o cargo.

Meu nível de conhecimentos sobre a região austral e as atividades antárticas brasileiras, naquele momento, meados de janeiro de 1983, era o da “cultura de jornal e de noticiários da TV”, já que acompanhava com atenção o desenrolar da “primeira expedição”, que vinha sendo realizada pelo NAPoc Barão de Teffé, da Marinha, e pelo NOc Prof. Besnard, da Universidade de São Paulo, USP, intensamente divulgada pela mídia.

Enfatizo esses aspectos para garantir ao leitor que não tive nenhum interesse prévio em servir no PROANTAR, comissão que eu achava ser um reduto particular de hidrógrafos e cientistas. A posterior evolução da condição de neófito para a de entusiasta pelo Programa deveu-se, exclusivamente, ao apaixonante caráter do assunto e à seriedade com que sempre o tratou a comunidade envolvida, em todos os seus segmentos. É como um vírus, que ataca os que dele se aproximam e que não mais os deixa. Seguramente, é paixão eterna. E, repito, privilégio de poucos.

Cheguei num dia à SECIRM e no outro já estava indo para o Chile. O então secretário da CIRM, Almirante Múcio,<sup>1</sup> determinou que eu viajasse para Punta Arenas coordenando o que seria o primeiro vôo de apoio a uma operação antártica, acompanhado da minha futura colega de PROANTAR, Dr<sup>a</sup> Cleide,<sup>2</sup> que aguardava em São Paulo com a maioria do pessoal que embarcaria nos navios para a segunda perna da “expedição”. Voamos numa aeronave AVRO, da FAB, para nos encontrarmos com os navios que estavam atracados naquela cidade. Nos vôos de ida e de volta – por intermédio da Cleide, e nos poucos dias no sul do Chile, conversando com o meu futuro chefe direto, Comandante Neiva,<sup>3</sup> e com a Dr<sup>a</sup> Izabel,<sup>4</sup> que posteriormente seria cedida à SECIRM – foi que tomei conhecimento do que era o programa em suas linhas gerais, do que estava sendo realizado em termos políticos e de pesquisa, uma breve noção do que se pretendia para o futuro próximo.

De volta ao Brasil, tratei de estudar o máximo possível sobre a “expedição” que em breve estaria encerrada e sobre as características e peculiaridades do Continente Antártico. A SECIRM era, então, pequena. Contava com cerca de meia dúzia de oficiais, além do Secretário, e alguns colaboradores civis cedidos por outros órgãos. Envolvia, também, o PSRM,<sup>5</sup> programa mais antigo, mais apoiado e mais desenvolvido que o então incipiente PROANTAR. Neste, além do Neiva, que estava embarcado no Teffé como coordenador da CIRM, militavam a Cleide e eu. Havia, ainda, o Comandante Fernando,<sup>6</sup> que servia no Estado-Maior da Armada e que emprestava parte de seu dia de trabalho ao PROANTAR, como assessor, em face de experiência anteriormente vivida a bordo de navio estrangeiro numa viagem à Antártica. Somente no segundo quadrimestre de 83 ele seria efetivamente transferido para a SECIRM.

---

<sup>1</sup> Contra-Almirante Múcio Piragibe Ribeiro de Bakker.

<sup>2</sup> Dr<sup>a</sup> Cleidemar Batista Valério, na época cedida pelo CNPq ao PROANTAR.

<sup>3</sup> O então Capitão-de-Fragata Eugênio José Ferreira Neiva.

<sup>4</sup> Dr<sup>a</sup> Izabel Maria Gonçalves do Nascimento Gurgel, da UERJ.

<sup>5</sup> Plano Setorial para os Recursos do Mar.

<sup>6</sup> O então Capitão-de-Fragata Fernando Sérgio Nogueira de Araújo.

A primeira “expedição”, apesar dos desentendimentos ocorridos no desenrolar da viagem – alguns, naturais em uma experiência inédita na Marinha e no meio político-científico, outros, fruto de estrelismos pessoais, tal era a diversidade dos participantes envolvidos –, terminou inegavelmente cumprindo o seu propósito. Sob o enfoque político, havia mostrado a bandeira nacional nos mares antárticos e visitado inúmeras bases e estações de diferentes países, tanto na região da península Antártica como na do mar de Weddel. Sob o enfoque científico, havia obtido sucesso na coleta de material e em medições realizadas em várias estações oceanográficas, particularmente pelo NOc Prof. Besnard e sua equipe de pesquisadores, para estudos posteriores. Não há dúvida de que desses trabalhos resultou grande parte do direcionamento dado, mais tarde, aos diversos projetos conduzidos pelas instituições participantes, na continuidade do programa. Hoje, ainda vemos projetos originais e outros, deles decorrentes ou correlatos, sendo conduzidos com o mesmo afinho e empenho.

Todavia, importante e necessária tarefa não fora realizada. O reconhecimento de possíveis locais de interesse para uma futura instalação de estação antártica brasileira. É claro que se pensava nisso desde o início. Teria de ser parte do natural caminho do programa, quando existissem recursos e experiência para tanto. Pensava-se, então, em um prazo de, pelo menos, uns três anos, julgado adequado para a aquisição de tecnologia compatível e vivência mínima no cenário antártico.

O relatório da primeira “expedição”, entretanto, possibilitou que eu conhecesse as informações colhidas nas bases visitadas e os detalhes da arquitetura e da engenharia adotadas nas diferentes instalações. Mais tarde, isso viria a ter um inestimável valor.

Com o regresso do Neiva ao cargo de Subsecretário do PROANTAR, constatei que minhas atribuições não estariam limitadas aos aspectos logísticos e operacionais do programa, por si já consideráveis. O ecletismo necessário ao pequeno grupo a que me havia reunido conduzia cada um de nós à execução de um sem-número de tarefas, no abrangente universo de atuação do Programa. E, para mim, isso implicava obter, minimamente e com rapidez, o conhecimento de uma gama de termos que constituía ferramenta de

trabalho diária na interlocução com pesquisadores. Seres totalmente estranhos para um “naval” como eu, a “fauna bentônica” e os “organismos planctônicos” ou os estudos do “comportamento das anfípodas” ou o dos “aerossóis” passaram imediatamente a fazer parte de minha realidade profissional, até então voltada fundamentalmente para a doutrina de operações anfíbias. Lembro-me de que, nesse primeiro semestre de 1983, participei até mesmo de um simpósio sobre “Pargo e Lagosta”, realizado pela antiga SUDEPE<sup>7</sup> em Tamandaré, PE, embora fosse da área de responsabilidade do PSRM, uma vez que todos os integrantes daquele Programa estavam, na ocasião, indisponíveis, em diversos outros seminários e encontros. A SECIRM, afinal, era pequena. Não sei se foi represália minha, mas tenho a certeza de que, durante aquele ano, meus colegas do PROANTAR acabaram, também, aprendendo detalhes, por exemplo, de um “movimento-navio-para-terra” ou de um “SAAC”.<sup>8</sup> Na realidade, naquele começo do Programa, não podíamos ser apenas hidrógrafos, fuzileiros ou biólogos, distintamente. Éramos, sobretudo, “antárticos” e precisávamos, todos, entender de tudo um pouco. O rolo compressor decorrente do compromisso assumido pelo Programa começara a se mover, então, com maior velocidade.

Basicamente, eram três os principais conjuntos de metas a serem atingidos no curto e no médio prazos:

- no campo político, obter a condição de Membro Consultivo do Tratado da Antártica, ao qual o Brasil só aderira, tardiamente, em 1975 (Esta ação, naturalmente, seria capitaneada pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE), a que competia a coordenação da CONANTAR,<sup>9</sup> mas dependia, em muito, do que continuasse a ser demonstrado pelo Programa nos campos científico e logístico. Os primeiros resultados, obtidos com a “expedição” então concluída, projetavam favoravelmente o país no cenário internacional, mas ainda não eram suficientes para galgar tal posição.);

---

<sup>7</sup> Superintendência do Desenvolvimento da Pesca.

<sup>8</sup> Sistema Anfíbio de Abastecimento de Combustíveis.

<sup>9</sup> Comissão Nacional de Assuntos Antárticos.

- no campo científico, respaldar o reconhecimento preliminar já conseguido com a adequada seleção e o aprofundamento dos trabalhos de pesquisa, além da melhor capacitação do pessoal, o que ampliaria, assim, não só a competência das instituições e das equipes envolvidas, mas, principalmente, abriria caminho para a futura aceitação do programa pelo SCAR,<sup>10</sup>

- finalmente, no campo logístico, estabelecer e coordenar a infra-estrutura adequada para prover os recursos necessários de manutenção dos meios existentes, obter novos meios e equipamentos, supervisionar o trabalho que seria iniciado pela ESANTAR<sup>11</sup> a partir do verão seguinte e planejar detalhadamente as operações antárticas. Tudo isso integraria, criteriosamente, as diferentes necessidades de trabalho de campo das equipes de pesquisa com as reais possibilidades de apoio pelos navios. E, como viria a ficar claro em curtíssimo prazo, seria necessário planejar e executar a instalação de uma estação antártica capaz de ser operada já no verão seguinte.

A coordenação das ações para atingir as metas científicas e logísticas estava diretamente relacionada à Marinha, por meio da SECIRM, e, conseqüentemente, afeta à pequena equipe do PROANTAR.

Era um novo rumo a seguir, e com toda a força adiante.

---

<sup>10</sup> *Scientific Committee on Antarctic Research* (Comitê Científico de Pesquisas Antárticas).

<sup>11</sup> Estação de Apoio Antártico, então recém-construída no *campus* da Fundação Universidade de Rio Grande (FURG), ainda embrionária em sua capacidade de prover qualquer apoio.





1983

Para a equipe do PROANTAR, este foi, verdadeiramente, um ano de grandes realizações e de enormes sacrifícios.

Passado o mês de março, praticamente todo dedicado a pôr a casa em ordem – organizamos e estudamos os relatórios da primeira “expedição”, reunimos a Subcomissão<sup>1</sup> do PROANTAR, verificamos que trabalhos científicos continuariam a ser fomentados, selecionamos os novos projetos que passariam a integrar os diferentes subprogramas e, ainda, organizamos o 1º Seminário de Assuntos Antárticos, realizado nas instalações da UERJ no início de abril –, pudemos, enfim, tratar do que se pretendia realizar na operação do verão seguinte.

Cabe aqui uma rápida explicação para a mudança da terminologia empregada, de “expedição” para “operação”. A primeira via-

---

<sup>1</sup> À CIRM subordinavam-se, então, duas Subcomissões, a do PSRM e a do PROANTAR, responsáveis, nas suas áreas de competência, não só pela seleção e pelo acompanhamento de projetos e destinação dos recursos orçamentários, mas também, pelo menos teoricamente, por todas as ações executivas que conduzissem às metas propostas e ao cumprimento das diretrizes da CIRM. No caso do PROANTAR, tinha coordenadores para os então cinco subprogramas: Ciências da Atmosfera, Ciências da Vida, Ciências da Terra, Educação e Treinamento e Logística. Estes coordenadores, indicados por seu renomado conceito nas respectivas áreas de conhecimento, eram quase todos de outros estados e reuni-los em Brasília nem sempre se tornava fácil. Além disso, todas as discussões científicas e logísticas faziam-se em plenário e algumas vezes os assuntos tratados não eram do domínio de todos. Posteriormente, decidiu-se pela criação de um Grupo de Gerenciamento, para a área de projetos científicos, e de um Grupo de Operações, para a área operacional-logística, que foram estabelecidos após o regresso da Operação Antártica II, em 1984.

gem dos dois navios, Teffé e Besnard, no verão 82/83, foi um empreendimento incrível para o recém-nascido PROANTAR. Num prazo de poucos meses, a Marinha adquiriu um navio, o Barão de Teffé, até então um mercante polar dinamarquês que carecia de reparos, e preparou-o, sumariamente, no tempo ainda disponível, para uma viagem a “mares nunca d’antes navegados” por brasileiros. Simultaneamente, o PROANTAR fomentou a preparação do Besnard, da USP, que, embora fosse um navio oceanográfico bem equipado, precisava também de consideráveis reparos. O Teffé, apesar de não ser um quebra-gelos, tinha a capacidade de navegar em águas com gelos fragmentados, os chamados *pack-ices*. O Besnard, não. Ficaria limitado à navegação na região das ilhas subantárticas e da península Antártica, não viajando ao mar de Weddel. O pessoal extratripulações participante da viagem reunia uma miscelânea de representantes dos Ministérios integrantes da CIRM, jornalistas que fariam a cobertura para a mídia, pesquisadores, particularmente os da área de oceanografia de algumas universidades com tradição nesse campo científico, e diversos outros convidados. Isso foi o que se pôde concretizar em tão curto prazo, a partir da decisão política de que já era hora de o Brasil voltar-se para a Antártica: ou seja, novos desbravadores, “bandeirantes do século XX”, numa inédita ação expedicionária brasileira à Antártica.

Já no verão seguinte, para uma segunda viagem, conhecidas a área de interesse imediato para o Programa e a real capacidade de operação científico-logística dos navios, haveria a possibilidade de planejamento criterioso e da seleção adequada de projetos e atividades – em outras palavras, uma “operação” em seus mínimos detalhes.

Visando, então, ao que seria a Operação Antártica II, passamos a traçar as linhas-mestras do planejamento: entre as tarefas previstas, a necessidade de realizarmos um “acampamento” em local a ser escolhido em estudo de cartas náuticas e topográficas, para, a partir dele, executar o reconhecimento das proximidades e escolher um local para a futura estação, a ser instalada nos próximos anos. Pensava-se em algo simples. Algumas barracas, um pequeno grupo, material para caminhamento e escaladas em condições adversas de terreno e clima, alguns equipamentos para registros topográficos,

cerca de uma semana a dez dias em terra, e o apoio próximo do Teffé, que não poderia se afastar muito do local selecionado. O alvo principal era a região da península Antártica, já que não tínhamos bagagem nem cacife para “encarar” a banquisa de gelo de Weddel.

Apesar de simples, este trabalho implicaria algumas providências importantes, como a importação de itens específicos para o ambiente polar, tais como barracas, equipamento de alpinismo e vestimentas, apesar de já dispormos de algumas coisas que não nos pareciam, então, adequadas. Precisaríamos, também, treinar previamente o pessoal envolvido, preferencialmente no exterior, em ambiente de clima frio, com gelo e neve. No Brasil, mesmo no inverno, não obteríamos condições similares.

Sem que pudéssemos imaginar, nossos planos preliminares plantavam a primeira semente da Estação Ferraz.

Comecei a buscar maiores dados nos arquivos técnicos disponíveis – a bibliografia, felizmente, era vasta. Poderíamos contar com as cartas náuticas e algumas cartas topográficas inglesas, que detalhavam bem certas áreas, além de diversos relatórios e publicações de outros países.

Enquanto isso, outras tarefas pertinentes estavam em andamento e absorviam quase todo o nosso tempo. Os navios, particularmente, constituíam forte preocupação. Haviam entrado em período de grandes reparos e modificações, coisa que não fora possível antes da primeira viagem, e isso demandava um acompanhamento cuidadoso, principalmente no que se referia à parte de infraestrutura científica de ambos. Alguns equipamentos deveriam ser obtidos no exterior, e a USP tinha menor flexibilidade do que a SECIRM para os processos de importação de equipamentos. Assumimos também essa tarefa. Tínhamos de coordenar com a FAB o apoio aéreo que seria essencial para a movimentação de pesquisadores a partir do verão seguinte, não mais até Punta Arenas, no Chile, e, sim, até a base aérea de Marsh, hoje denominada “Presidente Frei”, na ilha Rei Jorge. Partindo de acertos preliminares feitos pelo Neiva nas visitas da primeira viagem, havia a necessidade de formalizar e coordenar, junto aos governos e academias de ciências daqueles países, a presença de equipes brasileiras na base de

Marsh, chilena, e na estação Arctowisk, polonesa, para prover condições de realização de trabalhos de campo que não poderiam ser executados nos navios. Em troca, pagaríamos pelas estadas ou forneceríamos àquelas bases o material para o sustento de nosso pessoal.

Estudando o assunto “acampamento”, das barracas inicialmente previstas evolui para a idéia de empregar *trailers*, que, além de proporcionar melhor proteção, conforto e permanência na ação, poderiam ser fabricados no mercado nacional, seguindo requisitos ditados por nós.

Ao consultar relatórios e folhetos do Instituto Alfred-Wegener, responsável pelo programa antártico da então República Federal da Alemanha, deparei com o largo emprego de *shelters*, *containers* adaptados para fins específicos, inclusive para habitação, utilizados na Base Georg von Neumayer, construída sobre a banquisa de gelo do Mar de Weddel. Da mesma forma, verifiquei que os canadenses também faziam uso deste sistema arquitetônico em várias instalações no Ártico.

Embora certamente mais cara do que barracas ou *trailers*, seria uma ótima (e mais durável) solução para o nosso acampamento e poderia, futuramente, constituir um refúgio<sup>2</sup> para equipes de pesquisadores nos verões seguintes e embrião de uma possível estação. Além do mais, a fabricação também poderia ser nacional, na medida em que já existiam empresas que atendiam ao consumo de sistema semelhante para as plataformas marítimas de prospecção da PETROBRÁS.

A Estação Ferraz adquiriria, assim, seus primeiros contornos na imaginação.

É claro que cada um desses passos era sempre levado ao conhecimento do Comandante Neiva e, por seu intermédio, ao Almirante Múcio, que davam o aval para o prosseguimento dos estudos, mesmo sabendo que o maior dos óbices seria obter recursos para a sua consecução. O PROANTAR passara a receber parcela orça-

---

<sup>2</sup> Refúgio é o termo adotado para uma instalação muito simples, de emergência, capaz de abrigar poucas pessoas em curtos períodos.

mentária diretamente do Tesouro Nacional, mas eram recursos significativamente pequenos para atender adequadamente a todas as necessidades visualizadas pelo Programa, tanto as logísticas quanto as científicas.

A propósito, a administração desses recursos passara a ser feita por meio de um Plano Básico, o “W”, do Plano Diretor da Marinha, para eliminar a necessidade de a SECIRM ter de constituir o seu próprio Plano Diretor, o que acarretaria uma burocracia muito maior. Uma das minhas grandes tarefas no início de 83 foi exatamente a de elaborar, mesmo sem ser um intendente, junto com o comandante Borsato,<sup>3</sup> o tal Plano Básico “W”. Mais uma nova experiência somada.

A essa altura, início de maio, o “acampamento” já tinha ares de uma pequena estação para suportar uns quinze dias de operação. As idéias fluíam rápidas, e as opiniões dos Comandantes Neiva e Fernando Araújo, associadas a uma antiga proposta de base antártica de uma empresa alemã, que descobri ao fuçar os arquivos, permitiram aprimorar, mais ainda, a configuração interna e externa do nosso “camping austral”.

Certa tarde, no meio de maio, numa de suas freqüentes visitas à sala do PROANTAR, para nossa surpresa, o Almirante Múcio avisou-nos que havia levado a idéia ao Ministro, Almirante Maximiano,<sup>4</sup> que ele gostara dela e que viria, possivelmente no dia seguinte, conversar conosco.

Ao relatarmos ao Ministro a idéia geral daquela proposição, o Almirante Maximiano perguntou se seria possível instalar e operar uma estação já no próximo verão, mesmo limitada, mas com algum trabalho de pesquisa como suporte para respaldar o caráter científico do Programa. Apresentadas as limitações e os prováveis riscos para a implementação de uma tarefa desse porte, a questão passou

---

<sup>3</sup> O então Capitão-de-Fragata (Intendente da Marinha) Marco Antônio Borsato, da SECIRM.

<sup>4</sup> Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, Ministro da Marinha e Ministro Coordenador da CIRM, o principal incentivador do Programa, já falecido. O PROANTAR foi resultado efetivo de sua iniciativa e vontade política.

de idéia a determinação ministerial, e foi-nos assegurado pelo Ministro que ele buscaria garantir os recursos necessários.

Dessa forma, a futura Estação Ferraz já estava criada. Pelo menos nós já sabíamos disso e tivemos, como se diz numa gíria de fuzileiros, de “abraçar o morto”. Começaria, aí, uma verdadeira corrida contra o relógio e contra a limitação de tecnologia própria. Não se tratava, agora, de um acampamento experimental: uma base ou estação, para se justificar, precisaria de infra-estrutura de pesquisa mínima, de que, até então, não cogitáramos; precisaria de geração de energia, de vida própria, de independência, de autonomia. Mesmo sem termos começado efetivamente, já estávamos atrasados.

Reunidos na manhã seguinte, estabelecemos alguns parâmetros preliminares que norteariam o trabalho a ser executado:

- a base ou estação deveria ser 100% nacional, em projeto, material e construção, ou algo próximo a isso, não só para valorizar o empreendimento diante da comunidade internacional, mas também porque o custo de uma encomenda ao exterior extrapolaria as nossas possibilidades, e, além do mais, não haveria tempo para qualquer ação deste tipo;

- deveria ter condições de ser operada por, pelo menos, trinta dias, abrigoando uma tripulação em torno de dez homens, que, posteriormente, evoluiria para exatos doze, no decorrer do planejamento;

- deveria, em princípio, constituir um projeto básico, a partir do qual seriam executadas ampliações futuras;

- teria de propiciar condições para a execução de algumas pesquisas;

- seria passível de montagem em qualquer tipo de terreno, já que não sabíamos exatamente onde seria instalada;

- e, finalmente, teria de ser transportada, com todo o seu material complementar, a bordo do Teffé em uma única viagem, pois, a essa altura, já havia a certeza de que a operação só poderia ter início na virada de dezembro de 83 para janeiro de 84, primeiramente, porque precisaríamos de tempo para dar cabo de todo esse trabalho e, em segundo lugar, porque o volume de reparos por executar no navio e os testes de mar subseqüentes não permitiriam que ele esti-

vesse pronto muito mais cedo. Com isso, e considerando a lentidão de deslocamento do Teffé, não haveria oportunidade para duas viagens sucessivas.

O passo seguinte, dias depois, foi convidar representantes de empresas com experiência na fabricação de *shelters*, para verificar, num primeiro momento, a viabilidade de construção, o prazo e os custos aproximados.

Este processo, como é comum aos latinos em geral, ocupou algum tempo com discussões de detalhes e elucubrações as mais variadas.

Sentida a possibilidade concreta do anteprojeto, orientamos as empresas interessadas no detalhamento que desejávamos, com base na configuração que havíamos “bolado”, nos requisitos, nos *layouts* interno e externo e nos meios complementares que fariam parte do pacote, criando as condições para o lançamento do edital de licitação nacional que selecionaria o projeto de engenharia e o fabricante.

Junho chegou com rapidez. A essa altura, enquanto os concorrentes elaboravam suas propostas, nós nos ocupávamos da infinidade de detalhes suplementares que a estação exigiria: alimentação, combustível, vestuário, equipamentos científicos, equipamentos especiais de montanhismo e de sobrevivência, complementação do mobiliário que viria no pacote, comunicações, viaturas e embarcações de apoio e um sem-número de itens que fariam parte do acervo necessário. Nada poderia ser esquecido, do palito ao relógio atômico!

A fim de evitar qualquer possibilidade de conotação, no país ou fora dele, de emprego militar da nossa futura instalação científica na região austral, decidimos adotar, definitivamente, a expressão “estação antártica”, abandonando o termo “base”, que também usávamos indistintamente. Afinal, vivíamos a década dos anos 80 e, conseqüentemente, toda a conjuntura de imagem desfavorável de governos militares, interna e externamente.

Como sou habitualmente intrometido e tenho alguma facilidade para desenhar, não podia deixar a estação sem um distintivo. Todas as outras estações e bases tinham os brasões ou símbolos que as caracterizavam. Dessa forma, idealizei o distintivo que até

hoje ainda é adotado, redondo, circunscrito com o dístico “Estação Antártica Comandante Ferraz – Brasil”, o fundo azul, as faixas amarelas e a verde sob o Cruzeiro do Sul e o *iceberg* branco na parte de baixo. Para o programa, como já existia uma arte-final encomendada pelo Neiva – aliás muito bonita e criativa, com os meridianos retilíneos e os paralelos em círculo, como na projeção cartográfica polar, encimada pelo Cruzeiro do Sul e tendo, abaixo, a inscrição “Programa Antártico”–, simplesmente a tornei, também, redonda, nas cores azul e branca, circunscrevendo-a com o dístico “Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – Brasil”. Passávamos, com isso, a ter as nossas próprias “bolachas”, e sem gastar dinheiro.

O tempo passava muito rapidamente, e inúmeras coisas restavam por fazer. Era clara a necessidade de descentralizar a execução do conjunto de atividades que cercavam o “projeto-estação”, mas, para isso, não havia gente suficiente na gerência do programa.

Com o respaldo ministerial, buscamos, principalmente, o apoio de vários órgãos da estrutura da Marinha para nos auxiliar na execução e na conclusão das dezenas de tarefas do nosso *check-list*. Contamos, ainda, com a colaboração de vários outros ministérios, organizações e empresas privadas. Todos, em suas áreas de especialidade, deram contribuições fundamentais para o desenrolar do processo. São destaques, neste contexto, todos os órgãos da Direção Setorial da Marinha, suas Diretorias e Comandos subordinados, a Força Aérea e o EMFA, a Universidade de São Paulo e a Fundação Universidade do Rio Grande, a Rede Globo, a Companhia Cervejaria Antártica e a Caterpillar do Brasil, entre outros, que realizaram serviços especializados sem ônus e doaram ou emprestaram itens de material, alguns de valor significativo.

Fato interessante foi a negociação com a Caterpillar para a cessão do trator de que iríamos necessitar. Após enviar um ofício explicativo para aquela empresa, afirmando que, na opinião de nossos engenheiros do Corpo de Fuzileiros Navais, o trator adequado para emprego seria um modelo D-4E, sobre esteiras, de sua fabricação, naturalmente preparado para operar em baixíssimas temperaturas, e outras considerações, fui convidado para uma reunião na sede da empresa, em São Paulo. Lá chegando, grande parte



da diretoria me aguardava. Expus detalhadamente nossas necessidades e surpreendi a todos ao afirmar que não tínhamos nem a intenção nem o dinheiro para comprar tal trator. Todavia, caso eles resolvessem cedê-lo, em contrapartida era oferecida uma possibilidade de *marketing* do produto que eles não poderiam obter de outra forma, com fotos e vídeos do trator participando da montagem da estação brasileira. Voltei, ainda, sem resposta. Dias depois veio a confirmação: teríamos o trator mediante um contrato de comodato. Ufa!, economia de alguns milhares de dólares.

E foi assim, pedindo aqui, tomando emprestado dali e “correndo o chapéu”, sempre oficialmente e dentro da máxima lisura, que obtivemos o inestimável apoio para o empreendimento.

Contudo, sempre existe um “espírito de porco” para querer colocar dificuldades onde elas não devem existir. O responsável por atribuir as frequências fixas para o nossos equipamentos de comunicações, numa atitude isolada, resolveu não atender à solicitação do Programa de prever uma frequência específica para permitir as ligações de caráter particular dos tripulantes com suas famílias, que se imaginou, em princípio, serem feitas por intermédio de radioamadores. Entretanto, já na estação, verificamos que podíamos utilizar a mesma frequência disponível para falar com o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), via Embratel, para os contatos rádio-telefone particulares. Lamentavelmente, essa pessoa perdeu a chance de fazer parte das nossas boas recordações e, de forma alguma, conseguiu prejudicar as nossas ligações.

No meio de toda esta confusão, ainda me dei ao luxo de tirar alguns dias de férias atrasadas, que de outra forma acabariam perdidos, e fui com a família para o local mais frio possível dentro das limitações domésticas – Campos do Jordão, SP, não só para esfriar a cabeça como, também, para ir aclimatando a carcaça. Eu não tinha dúvidas de que iria na operação; não sabia, entretanto, em que condições.

De volta, à medida que surgiam os pequenos problemas ou nos lembrávamos de algo até então não pensado ou anotado, tínhamos de agir imediatamente, aproveitando a onda de criatividade que, felizmente, nos assolou naquele ano de 1983.

Além da seleção do pessoal que comporia a tripulação da estação, haveria, certamente, a necessidade de treiná-lo com noções básicas: sobrevivência no mar e no gelo, primeiros socorros, orientação terrestre, alpinismo, comunicações-rádio, normas de segurança, manobra com embarcações miúdas e apoio de helicópteros. Isto geraria adicionalmente o espírito de equipe e a confiança mútua, visando ao bom relacionamento no decorrer da missão. Os treinamentos de operação dos diferentes equipamentos seriam prestados, para cada indivíduo específico, quando oportuno, pelos respectivos fabricantes ou fornecedores.

Nós, da SECIRM, não teríamos tempo para organizar o que chamaríamos de “treinamento pré-antártico”, ainda hoje executado com a sigla TPA, com o detalhamento imprescindível para o envolvimento de tanta gente, uma vez que havíamos decidido nele incluir todos os participantes da futura Operação Antártica II sem qualquer experiência anterior, o que somava cerca de oitenta pessoas, a maioria pesquisadores.

Para isso, solicitei, oficialmente, o auxílio de um colega que servia no Comando-Geral dos Fuzileiros, o Comandante Elkfury,<sup>5</sup> que preparou, com o concurso de diversos setores da Marinha, um excepcional período de dez dias no Centro de Adestramento da Ilha da Marambaia, que viria a ser realizado no final de novembro daquele ano, ao fim do qual passamos a ter, efetivamente, um grupo quase homogêneo.

No decorrer dos preparativos, o Elkfury foi indicado por nós e designado pela Marinha para invernar na Base Antártica Belgrano II, da Argentina, dentro de um programa de cooperação com aquele país, sendo, então, substituído pelo Comandante Paranhos,<sup>6</sup> que concluiu os trabalhos e orientou o treinamento.

---

<sup>5</sup> O então Capitão-de-Corveta (Fuzileiro Naval) José Henrique Salvi Elkfury, que embarcara no Teffé na “expedição” de 82/83, e que, mais tarde, seria o chefe de Ferraz na primeira invernação, em 1986.

<sup>6</sup> O então Capitão-de-Corveta (Fuzileiro Naval) Mauro César de Campos Paranhos, que havia participado de um estágio militar chileno de operações em clima frio.

Ainda antes do final de julho, tivemos o resultado da licitação do projeto da estação. Venceu uma empresa de Botucatu, SP, que havia “entrado no páreo” nos últimos momentos: a S.A. de Equipamentos Ferroviários (SAEF), que demonstraria, posteriormente, sua elevada capacidade técnica, produzindo material resistente e de excelente qualidade, embora fosse a sua primeira experiência deste tipo. Tinha alguma bagagem de construção de *shelters* para plataformas de petróleo, sem climatização especial. Os poucos defeitos que surgiriam no decorrer da montagem e da utilização da estação seriam perfeitamente compreensíveis, em face do pioneirismo do empreendimento.

Apesar de premidos pelo tempo, ainda tivemos problemas com uma das firmas que perderam a licitação, uma empresa de Santos, SP, reparadora de *containers*, que, seguramente, não apresentava capacidade empresarial para a execução de projeto de tamanha responsabilidade e que recorreu da decisão da nossa comissão. Esse processo consumiria tempo considerável e poderia comprometer o cronograma de prontificação do projeto e a própria missão. Mesmo precariamente amparada numa “assessoria para assuntos antárticos” de fraco gabarito e legalmente irregular diante do porte e da relevância do objeto tratado, coisa aliás muito esquisita, a empresa relutou em ceder aos nossos protestos. A intervenção da SOAMAR<sup>7</sup> de São Paulo é que lhe mostrou a impropriedade daquela ação, e o recurso acabou sendo retirado.

Para a montagem da estação, já pensáramos em praticamente tudo. Minha experiência em operações anfíbias, assunto que os colegas do Programa, como já disse antes, acabaram por aprender um pouco, foi de extrema valia na ocasião. Desembarcaríamos os módulos componentes da estação por meio de uma embarcação de desembarque (ED) da Marinha; em terra, seriam rebocados pelo trator D4-E até as posições definitivas, onde seriam nivelados e acoplados sob a orientação do engenheiro da SAEF que, por obrigação contratual estabelecida por nós, faria parte da tripulação. Não havia a menor possibilidade de emprego dos helicópteros do

---

<sup>7</sup> Sociedade de Amigos da Marinha.

Teffé, uma vez que os diferentes pesos e dimensões dos módulos excediam, em muito, a capacidade das aeronaves para cargas externas.

Surgiu, então, o primeiro problema sério. Eu pouco conhecia do navio quando constatei que, dos dois tipos de ED disponíveis na ocasião, no Grupo de Embarcações de Desembarque (GED), da antiga Força de Apoio da Esquadra, um, a Embarcação de Desembarque de Viaturas e Pessoal (EDVP), era pequeno para o trator e para o peso de alguns módulos. O outro tipo, a Embarcação de Desembarque de Viaturas e Material (EDVM-6), embora com capacidade para transportar qualquer dos itens, era grande demais para caber no Teffé.

Criatividade e invenção deveriam solucionar a questão. Pensa aqui, pensa dali, será que ainda havia dinheiro?

Imaginei, então, uma balsa sem propulsão própria, a ser construída em duas seções perfeitamente estanques e transportáveis no convés principal do navio, ao lado da tampa do porão número 2, o mais próximo da superestrutura, que pudessem ser unidas dentro ou fora d'água, e o conjunto, empurrado por um pequeno e potente rebocador que existia no navio. Deveria ter capacidade para transportar até dez toneladas externamente, ou um volume de água ou óleo, a ser determinado em projeto, no interior do casco, para possíveis necessidades de abastecimento de navios ou da própria estação, como tanque-reserva.

Enviamos a idéia para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), encomendando o projeto final e a construção.

Bingo! O resultado que veio a ser obtido pelos engenheiros navais foi espetacular, muito acima da nossa expectativa. Conseguiu-se desenvolver uma embarcação excepcional para o emprego pretendido: leve, robusta, de fácil montagem e boa manobra. Possuía rampas para o desembarque, içáveis manualmente, e canaletas para encaixar os esquis dos módulos, oferecendo segurança à carga nos deslocamentos.

O sucesso foi tanto que, para surpresa nossa, veríamos, no ano seguinte, uma réplica perfeita construída pelos chilenos para uso na Base de Marsh. Era, até mesmo, vermelha e com todos os detalhes

idênticos. A Estação Ferraz, ainda hoje, possui dois exemplares dessa balsa para transporte de material.

A pouca “experiência de gelo” do PROANTAR era, assim, compensada pela criatividade e pelo empenho em superar os obstáculos que encontrávamos a cada passo do planejamento.

Ainda em julho, a equipe do PROANTAR, em Brasília, passou a contar com mais um voluntário: a Dr<sup>a</sup> Izabel Curgel fora cedida pela UERJ, atendendo a solicitação da SECIRM.

Somávamos, agora, cinco: Comandantes Neiva e Fernando, eu, Dr<sup>a</sup> Cleide e Dr<sup>a</sup> Izabel.

Neiva e as “meninas” ocupavam-se, diretamente, com a parte científica do programa, travando combates diários com as infundáveis e insistentes manifestações dos chefes de projetos e coordenadores de subprogramas, que, dependendo da gravidade e da oportunidade, variavam da exigência à súplica por mais recursos, meios e participação na operação em planejamento – isso, sem contar as propostas de projetos que surgiam dos mais diferentes rincões, as quais nem o mais rico programa antártico do mundo poderia suportar. Mesmo considerando-as asneiras absolutas, os três tinham a paciência de ouvir, explicar a impropriedade e orientar os interessados para soluções mais plausíveis. Cabia, ainda, a eles, coordenar, particularmente, os interesses dos projetos que teriam trabalhos de campo no verão seguinte. Fernando e eu compúnhamos a “comissão executiva” da Operação Antártica II, atolados no planejamento de toda a operação, além do que era específico da estação. Detalhe: não existiam infra-estrutura de informatização, nem fax. Tudo era na base do lápis e borracha, mesmo, e horas a fio no telefone, sem contar as constantes viagens para o Rio e São Paulo, para coordenar e inspecionar coisas *in loco*.

Ainda bem que os outros setores da SECIRM contribuíssem valiosamente para tudo isso. Não teríamos feito nada sem a experiência e a orientação do Almirante Múcio, sem as “aparadas de arestas” pelo Secretário-Adjunto, Comandante Fetal,<sup>8</sup> e sem a eterna paciência do nosso “mago das finanças”, Comandante Borsato. Os

---

<sup>8</sup> Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Roberto da Silveira Fetal.

companheiros da comunidade científica ajudavam naquilo que podiam – alguns, não perturbando demais.

As semanas voavam. Com a área de material mais ou menos sob controle, voltamos a atenção para a seleção do pessoal da estação.

Primeiro, listamos as funções necessárias, considerando as tarefas que seriam executadas: um chefe, já que sempre tem de haver um que mande; um médico, que seria também subchefe, para economizar cargos; um encarregado de motores, máquinas e tratores; um eletricista e bombeiro-hidráulico; um técnico de comunicações-rádio; um cozinheiro, figura fundamental; um engenheiro da SAEF; um meteorologista; dois alpinistas, com experiência em neve e gelo, para constituírem a equipe de segurança e de técnica de sobrevivência, auxiliando os demais tupiniquins; e, finalmente, um engenheiro eletrônico e um técnico em eletrônica, do INPE, já que havíamos selecionado o projeto “Propagação VLF<sup>9</sup> na baixa ionosfera” para constituir o carro-chefe de pesquisa da estação.

Passamos, então, a selecionar os nomes. O INEMET,<sup>10</sup> em Brasília, atendendo ao nosso convite, indicou dois técnicos. Escolhemos o meteorologista José de Fátima da Silva. O INPE indicou o Dr. Carlos Alberto Abrahão, jovem e dinâmico engenheiro, e o técnico Armando Tatum Hadano, competente, calmo e equilibrado, que retornaria, no futuro, à Ferraz em diversas outras tripulações, tornando-se um dos mais experientes habitantes da estação. Convidamos o engenheiro elétrico Dr. Adalbert Klaus Kolpatizk,<sup>11</sup> alemão de nascimento, e o físico Dr. Peter Joseph Barry, neozelandês radicado em São Paulo, alpinistas amadores do Clube Alpino Paulista e veteranos de aconcáguas e himalaia, que haviam participado da “expedição de 82/83” a bordo do Teffé, para serem os nossos técnicos de sobrevivência.

---

<sup>9</sup> *Very Low Frequency.*

<sup>10</sup> Instituto Nacional de Meteorologia.

<sup>11</sup> Carinhosamente conhecido como “Adi”, ele subiu para a sua derradeira e mais elevada montanha em 1996, quando faleceu numa escalada, no Chile.

A SAEF indicou o “quase-engenheiro” Roy Cuglovicy (faltava pouco para se graduar), filho de um dos sócios da empresa, que, ainda muito jovem, porém inteligente e capaz, amadureceria alguns anos naqueles futuros três meses antárticos.

O radioperador e o maquinista-tratorista foram escolhidos entre um grupo de Fuzileiros Navais que havia participado de um estágio militar de operações em clima frio, no Chile, dentro de um programa de cooperação entre nossas Marinhas. Eram eles os Sargentos Sival Viana da Silva e Manoel Ferreira da Silva, ambos extremamente hábeis em suas especialidades. Como medida de precaução, levaríamos, ainda, um outro tratorista, o Sargento Baltazar, para colaborar apenas na fase de instalação e substituir o Ferreira em caso de emergência, já que o trator era peça fundamental para a montagem da estação. Como recompensa, o Baltazar retornaria na tripulação do ano seguinte, no verão 84/85.

O eletricitista, Sargento Hygino Claudemiro dos Santos Filho, apesar de não possuir nenhuma experiência anterior em climas frios, foi indicado pelo Comando da Esquadra por sua competência como técnico de circuitos elétricos de navios, demonstrada em sua longa vivência a bordo, na manutenção de material que exige extrema confiabilidade.

O cozinheiro que nos foi apresentado não poderia ser melhor. Além de jovem e fisicamente bem condicionado, o então Cabo José Maria Serja comprovou suas qualidades de *chef* em nossa estada na estação; praticamente todos engordaram com os seus caprichados pratos.

O médico e subchefe selecionado, o então Capitão-Tenente (Médico) Jairo de Jesus Mancilha, cardiologista, tinha a veia de pesquisador. Servindo no Hospital das Forças Armadas (HFA), em Brasília, procurou-nos na SECIRM com um projeto sobre as reações do organismo humano ao frio, no ambiente antártico. Apresentou uma relação de trabalhos realizados com a comunidade indígena ianomâmi, comprovando a aptidão que buscávamos, uma vez que mais pesquisas na estação dariam maior respaldo científico ao Programa. Suas “cobaias” na Antártica seriam os demais integrantes da tripulação.

Restava escolher o chefe, o que deu um certo trabalho. Precisávamos de alguém que não fosse muito velho e que tivesse gás suficiente para suportar o tranco daquele cargo. Não deveria, também, ser jovem demais e inexperiente em funções de mando. Era preciso que fosse confiável, medianamente inteligente, pelo menos, de certa forma um pouco louco para assumir o que poderia ser um tremendo rabo-de-foguete e estar familiarizado com o nosso planejamento ou, rapidamente, absorver todo o detalhamento que fazíamos.

As primeiras qualificações poderiam ser preenchidas por centenas de pessoas que conhecíamos. O “pouco de loucura” já limitaria o universo de escolha para algumas dezenas. Mas a familiaridade com o planejamento foi o que decidiu a questão, em face da premência de tempo. O Almirante não teve maiores dúvidas: o escolhido fui eu. Afinal, a idéia nascera, crescera e tomara a forma de projeto comigo. Nenhum outro conhecia tão bem todos os detalhes e peculiaridades da situação, com exceção do Comandante Fernando Araújo. E ele, da mesma forma, já tinha cargo definido para a Operação Antártica II: seria o coordenador da CIRM, embarcado no Barão de Teffé.

Todas essas escolhas levaram em conta, ainda, a boa saúde e o preparo físico de cada um. Na ocasião oportuna, fomos todos submetidos a uma bateria de rigorosos testes físicos e sanitários que, pelo menos, dariam alguma tranqüilidade ao nosso médico.

Apesar de não existirem, naquele ocasião, parâmetros psicológicos, médicos e físicos que pudessem ser empregados numa criteriosa seleção, já que só começaram a ser elaborados a partir dos resultados da nossa experiência na estação, acreditamos que a equipe foi bem montada e que tivemos sorte em todas as escolhas (modéstia à parte, é claro!).

Mesmo selecionada com a antecedência de poucos meses, a tripulação só estaria reunida no decorrer do treinamento pré-antártico, na Marambaia. De qualquer forma, mesmo sem conhecer alguns pessoalmente, comecei a atribuir tarefas para a equipe, por telefone e outros meios de comunicação formal, dentro de suas futuras funções na estação, de modo a que pudessem acompanhar o mais proximamente possível os preparativos finais, como os testes



com os equipamentos em fabricação, a montagem de componentes e os cursos de operação e manutenção junto aos diferentes fabricantes. Só estaríamos definitivamente juntos a partir de 19 de janeiro de 1984, na Antártica, quando metade do meu pessoal chegasse por avião da FAB. A fim de racionalizar a disponibilidade de vagas no navio, apenas eu, o Roy, o Ferreira, o Hygino, o Sinval e o Serja viajaríamos a bordo do Teffé, vistoriando e testando, dentro do possível, o material embarcado.

No final de agosto ocorreu o simpósio “O Brasil na Antártica”, realizado na Câmara dos Deputados, em Brasília, onde foi apresentada, pela primeira vez, a maquete da futura Estação Ferraz.

Setembro foi marcado por importante conquista. Convidado para participar como observador da Reunião Consultiva do Tratado da Antártica, o Brasil fez-se representar por delegação chefiada, se não me engano, pelo Embaixador Marcos Azambuja, então chefe do Departamento de Organismos Internacionais do Ministério das Relações Exteriores, ao qual se subordinava a Divisão que cuidava dos interesses da CONANTAR. O *Sistema do Tratado* defrontava, na ocasião, com uma manobra política de países então ditos de “terceiro mundo”, no âmbito da Organização das Nações Unidas, que reivindicavam participação plena nas decisões sobre os destinos do continente austral, mesmo sem possuírem a condição de membros consultivos daquele tratado. Diante da questão formada, e não havendo, é claro, nenhum interesse do *Clube Antártico* em ceder a essas pressões, a Reunião Consultiva dos então quatorze países integrantes do *Clube* (uma vez que a Polônia e a Alemanha haviam se tornado membros consultivos em 1977 e 1981, respectivamente, somando-se aos doze países iniciais) executou medida retaliatória que iria beneficiar o Brasil. Nós e a Índia já havíamos realizado expedições à Antártica com boa repercussão e divulgáramos a intenção de instalar estações e de prosseguir com programas científicos de razoável importância. Isso foi a deixa para que o *Clube* argumentasse que mesmo os países em desenvolvimento, denominação elegante para o “terceiro mundo”, poderiam ter acesso às decisões, desde que, como o Brasil e a Índia haviam feito, apresentassem resultados efetivos de participação internacional em atividades antárticas. Dessa forma, naquela mesma reunião, em

12/09/1983, fomos elevados à condição de membros consultivos, passando o Brasil a ser o 15º e a Índia, o 16º. Hoje, como sabemos, já são vinte e sete os países com essa titulação.

A principal meta política era, assim, atingida em prazo curtíssimo, particularmente se levássemos em conta que o Brasil ainda engatinhava em assuntos antárticos, se comparado aos países que já estavam naquele continente há décadas.

O mês de novembro chegou sem que o tivéssemos sentido, tamanha era a atividade em que vivíamos.

A esta altura, a operação já estava praticamente toda detalhada, com os múltiplos requisitos das equipes de pesquisadores atendidos, apesar de nem todos estarem plenamente contentes com as determinações que fizemos. Na época, ainda não havia integração e compreensão mútua perfeitas entre os chefes de projeto e o pessoal do PROANTAR. Os primeiros consideravam que os respectivos projetos eram sempre os mais importantes do Programa; portanto, queriam exigir mais recursos, maior espaço de participação e prioridade de apoio. Nós, da SECIRM, víamos o conjunto de atividades como um todo e, já que não dava para ampliar o verão austral e ter mais do que dois navios operando nos mares antárticos, além da disponibilidade de vagas na nossa estação e da que obtivemos em Marsh e Arctowski, por vezes enfrentamos algumas guerras de foíce. Embates concluídos, cedendo um pouco aqui, ganhando um pouco ali, teríamos uma operação bem planejada.

Sempre aproveitamos essas discussões como subsídios para o aprimoramento da regulamentação da parte científica do Programa, das normas para os projetos. Foi idealizado, também, pelo Comandante Fernando, o *Manual do pesquisador*, para o qual todos contribuímos, que apresentava o conjunto de regras a serem seguidas pelas diferentes equipes, desde o Brasil até os trabalhos de campo na Antártica.

O cronograma ficou “quase” perfeito. Na verdade, por falta de dados bem avaliados, cometi a imprudência de não consultar o comando do navio quanto à real velocidade de cruzeiro que poderíamos esperar. Ocorre que, no período de reparos, foi construído um enorme hangar para helicópteros junto ao heliponto, por ante-a-ré (atrás) da superestrutura, que acabou se tornando um obstáculo ao

avanço do navio com o efeito do vento contrário. Este hangar seria retirado no ano seguinte. Perdemos alguns nós<sup>12</sup> de velocidade, que não representavam muito nas pequenas distâncias. Todavia, nos grandes trajetos, como o que tínhamos do Rio até Marsh, implicaria consideráveis atrasos. Posteriormente, já a bordo, foi que constatei a besteira que havia feito, calculando o cronograma com base na velocidade anterior do Teffé, e tivemos um atraso de seis dias na perna de ida. A perda dessa semana limitaria mais ainda o nosso trabalho.

Nesse ínterim, o secretário da CIRM foi substituído, tendo assumido o cargo o Almirante Valbert,<sup>13</sup> enquanto seu antecessor, o Almirante Múcio, ia para a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), à qual estava subordinado o Barão de Teffé.

Felizmente, não houve solução de continuidade com essa mudança. Encontramos no novo Secretário o mesmo apoio e a mesma confiança que tínhamos anteriormente, ficando fácil, assim, dar prosseguimento aos trabalhos com igual ritmo. Paralelamente, o Almirante Múcio, embora permanecesse na ativa por pouco tempo mais, imprimiu – não tenho dúvidas – um melhor entendimento do trabalho da SECIRM por parte do pessoal do navio, a ponto de seguramente termos tido convivência infinitamente superior a bordo do que a registrada na “expedição” do verão anterior.

Dezembro, para nós, foi uma sucessão de verbos no infinitivo: reunir, checar, consolidar, aprontar, terminar, comprar, tratar, embarcar, testar, examinar, fechar, arrumar, lembrar, ensaiar, etc., etc., etc. Afinal, nada poderia ser esquecido, nada poderia ser deixado no Brasil.

Nas plagas geladas da Antártica, não existem armazéns ou supermercados nas esquinas, onde se pode comprar o quilo de açúcar que faltou, o parafuso de última hora e o silicone da vedação. Tudo tinha de ser calculado com exatidão, mantida grande margem de segurança, sem, contudo, exagerar. O orçamento já estava exíguo e o navio não era elástico, para conter excessos.

---

<sup>12</sup> Um nó representa uma milha marítima por hora (1.852 m/h).

<sup>13</sup> O então Vice-Almirante Valbert Lisieux Medeiros de Figueiredo.

A missão impunha-nos a operação da estação, após montada, por, pelo menos, trinta dias. As incertezas do pioneirismo ditaram-nos suprimentos para sessenta dias, por precaução.

Felizmente, houve tempo para um breve ensaio de dois dias, que realizamos na baía da ilha Grande, litoral do RJ, testando a montagem da balsa e o transporte de um dos módulos nessa embarcação, sem, entretanto, desembarcá-lo e puxá-lo com o trator para a praia.

O Natal foi a trégua que tivemos para botar a vida particular em ordem. Viajaríamos durante três meses e era preciso tomar providências para esse tipo de ausência: papéis, procurações, itens de cunho pessoal, como dezenas de pacotes de cigarros para um inveterado fumante como eu, entre outras picuinhas. Não fosse pelo inestimável apoio e pela enorme compreensão de nossas famílias, teria sido muito difícil.

Aliás, faço pausa e espaço para o merecido elogio à classe dos “cônjuges antárticos” – mulheres, na maioria, e alguns maridos de pesquisadoras, que seguram a peteca enquanto suas caras-metades somem no mundo por longos e infundáveis meses, deixando-os, sozinhos, a cuidar da criança, de todos os afazeres domésticos e das contas a pagar, sem o prejuízo de suas próprias atividades profissionais e com o sacrifício, muitas vezes, das poucas horas de lazer.

Foi programada uma despedida cerimoniosa com o Presidente da República, que ocorreu no dia 30 de dezembro, a bordo do Teffé, com imensa cobertura pela imprensa.

Na ocasião, o Presidente João Figueiredo fez a entrega da Ordem do Rio Branco à esposa do Comandante Ferraz, patrono da estação, que merecidamente havia sido condecorado *post-mortem*. Recebi do Presidente a réplica da medalha e do diploma, para colocar na estação em local de destaque.

Para variar, a mídia estava em cima, ávida por notícias, despertando considerável expectativa na sociedade.

Já nos estávamos sentindo como verdadeiros “colombos” e “cabrais”, que iriam “conquistar as novas terras para El Rey”, apesar da consciência efetiva da importância do trabalho que tínhamos pela frente e do que isso representaria para o país.

O fato é que havíamos conseguido vencer a inércia e caminhar tanto em tão pouco tempo. Nos porões do Barão de Teffé repousavam os módulos da nossa estação, ainda sem destino definido, e as nossas esperanças. No nosso íntimo, estava a certeza do esforço gigantesco e do melhor que pôde ser feito.



## Operação Antártica II - “A missão”

No dia 3 de janeiro de 1984, partimos, finalmente. O Barão de Teffé, vagaroso, foi, aos poucos, deixando para trás a visão das praias cheias de gente e dos contornos da serra do Mar. Para nós, existiria um verão diferente, de frio constante, de tempestades agressivas, de neve caindo.

A travessia foi longa. Duraria dezesseis dias, parte deles consumidos na preparação da tática a ser utilizada durante os reconhecimentos que executaríamos na busca do local desejado, no plano de trabalho para a montagem e na coordenação do apoio que o navio daria a tudo isso.

No resto do tempo, o pessoal da SECIRM a bordo executou algumas medições e apoiou projetos de aves e mamíferos migratórios, em termos de contagem de exemplares observados.

Revezávamos no passadiço do navio, Fernando, eu, a Izabel, o Roy, da SAEF, e a oceanógrafa Simone,<sup>1</sup> para uma das mais chatas atividades de que já participei: a de contar gaiivotas, pombas-docabo, albatrozes, petréis e outras espécies que iam surgindo à medida que aumentava nossa latitude e que decrescia a temperatura ambiente. Passei a respeitar os biólogos que se dedicam a esse esforço, no contexto mais amplo de preservação da fauna, pela paciência de Jó que precisam possuir.

---

<sup>1</sup> Simone Leal Ferreira, que fazia a pernada de ida até Marsh e voltaria de avião ao Brasil, retornando à Antártica no mês seguinte.

Não me lembro de termos observado baleias; apenas alguns golfinhos cruzaram nossa proa.

Os poucos pesquisadores a bordo, pessoal de um projeto do INPE de balões estratosféricos, ultimavam os preparativos para o lançamento de seus “OVNIs” tão logo chegássemos a Marsh. O restante do pessoal da tripulação de Ferraz que estava no navio cuidava da manutenção do material da estação, enfurnado no porão número 2. O trator era periodicamente ligado, os sistemas elétrico e mecânico eram verificados e a amarração dos módulos era checada. Afinal, nós nos dirigíamos para as mais bravias águas do planeta.

Netuno, enfim, cobrou o seu pedágio no paralelo das Falklands–Malvinas e muita gente boa foi fisgada pelo seu tridente. Este “naval”, que havia muito tempo não embarcava para viagens longas – a última fora há nove anos, para o Caribe –, arriou diante das brincadeiras netunianas, nas trinta e poucas horas de tempestade que se seguiram. Mareei feio!

Pior que isso foi ter de aturar a gozação do Roy e da Simone, dois civis quase sem experiência de mar, que, vez por outra, passavam no meu camarote para ver se eu ainda vivia e levavam chá e bolachas para ressuscitar o morto. E ainda diziam: “Tudo bem, Comandante?”

O Drake,<sup>2</sup> que imaginávamos estivesse ainda pior, passou tranqüilo. Mostraria suas garras afiadas posteriormente, no meio da operação, quando o Tefé fez escala em Punta Arenas. Por sorte, eu me safaria dessa, já operando a estação.

Os primeiros sinais de Antártica surgiram no final da tarde do dia 18, quando a Izabel, procurando petréis com um par de binóculos, avistou o primeiro *iceberg* da viagem. Fomos todos ao passadiço constatar a novidade que, todavia, ainda estava muito longe.

Após o jantar, uma inevitável dobradinha com cerveja, bate-mos os últimos papos e fomos dormir.

---

<sup>2</sup> Estreito de Drake, porção de mar que separa o extremo da América do Sul da península Antártica, famoso por suas águas agitadas e, normalmente, tempestuosas.



Às 3h30min, do dia 19 de janeiro de 1984, dia claro na latitude de 62° Sul, ansioso demais para descansar, dei uma olhada pela escotilha do camarote e, pela primeira vez, deparei com a grandeza e a beleza da paisagem antártica. Impossível descrever a emoção daquele momento: seria preciso tê-lo vivido, dentro de todo o contexto que havia conduzido ao seu acontecimento nos meses anteriores.

Navegávamos próximos à ilha do Rei Jorge, no arquipélago das Shetland do Sul, e estávamos prestes a enfrentar o maior desafio do ainda jovem e inexperiente PROANTAR: a seleção do local e a montagem da Estação Comandante Ferraz, que já tinha nome, todo o material inicial necessário, uma tripulação escolhida e um chefe designado. Mas nenhum pouso definido – o primeiro grande problema a ser solucionado numa série de inúmeros outros que iríamos encontrar pela frente nas próximas semanas.

Olhando para as encostas cobertas de neve e de gelo brilhando ao sol da madrugada, dei-me conta do tamanho da responsabilidade que tudo aquilo representava.

Havia toda a nação atenta à nossa missão. O noticiário da imprensa mantinha informações diárias sobre o assunto e aguardava o grande acontecimento.

Uma falha, um erro de planejamento, um imprevisto qualquer poderiam pôr tudo a perder. Todo o trabalho do último ano, o esforço concentrado da pequena e dinâmica equipe da SECIRM seria, então, colocado a prova. E ali, nas altas latitudes do sul, a responsabilidade por sua implementação estava nas mãos de duas pessoas, Fernando e eu.

Sentindo o peso do encargo e, por que não?, um bruto medão, repassei, mentalmente, toda a seqüência de providências que tomaríamos a partir daquela manhã, como já o fizera uma centena de vezes, desde a nossa saída do Rio.

Despertei destes pensamentos por volta das seis horas e preparei-me para o meu primeiro dia austral. Com idêntico entusiasmo ao que tive vestindo, pela primeira vez, o uniforme do Colégio Naval vinte anos antes, enverguei a jardineira forrada e o pesado casaco e, munido de máquina fotográfica, parti para o heliponto, melhor local para uma panorâmica e uma rápida sessão de fotos.

Como diria o cantor Jamelão, se tivesse estado por lá, eu parecia “alegre como pinto no lixo”.

Fundamos em frente à base chilena Tenente Marsh, por volta das nove horas. Ali, aguardaríamos a chegada do C-130, Hércules, da FAB, que traria os outros tripulantes da estação, o pessoal científico do NOc Prof. Besnard, da USP, as equipes brasileiras que ficariam em Marsh e Arctowski no decorrer do verão e o pessoal da Rede Globo,<sup>3</sup> responsáveis pela montagem de um “Globo Repórter” que cobriria o principal evento da operação: Ferraz.

O cronograma já estava furado em quase uma semana e, certamente, só regressaríamos ao Brasil em abril, e não em meados de março, como havia sido planejado.

Mais ou menos às 14h30min o avião pousou, debaixo de uma chuva fina e sob uma sensação térmica de -5°C.

Eu estava incumbido da coordenação do desembarque do material do avião e da condução dos diversos grupos aos seus destinos. Naquela época, ainda não existiam os coordenadores de vôo e seus ajudantes, como sabiamente passamos a adotar a partir de 1985, e a faina rolou com a confusão de uma excursão à Disney: pesquisadores espalhados e ávidos por gastar pelo menos um filme e mandar de volta, naquele mesmo avião; repórter querendo entrevistas; bagagens e caixas, as mais variadas, largadas em todo lugar, e os pilotos doidos para apressar a manobra, para não atrasar a decolagem.

Depois de uma rápida “ordem-unida” e meia dúzia de berros com a turba, consegui orientá-los para a praia, de onde seguiriam para o Teffé.

Pude, então, despedir-me dos que estariam regressando ao Brasil, entre eles minha colega Izabel, a Simone e um Aspirante da Escola Naval que nos acompanhara no navio.

Depois da decolagem, observei com mais calma a paisagem nova para mim. Havia pouco acúmulo de neve, embora o suficiente para o “pinto no lixo” se divertir mais um pouco, com as inevitáveis bolas de neve atiradas a esmo.

---

<sup>3</sup> Jornalistas Hermano Henning e José Dantas.

Na praia, tive meu primeiro contato com um bando de pingüins *Adeliae* e com um desagradável mar de malas deixadas pelos pesquisadores, como se houvesse serviço de carregadores de um hotel cinco estrelas. Era mais fácil convocar o pessoal da minha tripulação de Ferraz, do que fazer retornar os desavisados cientistas, para carregar aquela tralha.

E assim terminou o dia, não antes de mais um fatídico bife de panela com batatas, que revezava, a bordo, com a inevitável dobradinha, e de um novo pito naqueles que se haviam esquecido das bagagens.

Suspendemos da baía Maxwell na madrugada seguinte, em direção a Arctowski, na baía do Almirantado. Aquela área era uma das opções que listáramos, em estudos de carta, em Brasília, para a instalação de Ferraz. Mas era somente a nossa quinta opção.

Após desembarcar biólogos e geólogos que ficariam com os poloneses nos próximos dois meses e de uma visita àquela estação, rumamos para o sul, através dos estreitos de Bransfield e de Guerlache.

Nossa busca inicial seria no arquipélago de Palmer, em três pontos principais: Dorian-Bay,<sup>4</sup> Port Lockroy e Py-Point, todos na ilha Wiencke.

Reunidos a bordo com o Comandante Adrião,<sup>5</sup> já com todos os integrantes da tripulação de Ferraz presentes, mais o Comandante Fernando, o Terceiro-Secretário Bruno Bath, observador do MRE, e os repórteres da Globo que tudo acompanhavam, abordamos, em detalhes, a rotina dos próximos dias e a tática traçada para os reconhecimento.

É conveniente, aqui, ressaltar que a estação foi construída para ser colocada em qualquer tipo de terreno. Entretanto, no decorrer do planejamento, estabeleci uma série de condicionantes para garantir o sucesso do empreendimento:

---

<sup>4</sup> Pequena baía onde, em 1990, o navegador Amyr Klink faria uma invernção a bordo do veleiro Paratii.

<sup>5</sup> O então Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo César de Aguiar Adrião.

- primeiro, necessitaríamos de um fundeadouro livre de gelos grandes para garantir a segurança do navio e do movimento navio-para-terra;

- segundo, uma praia com gradiente adequado, o mais suave possível, e, preferencialmente, sem muitos obstáculos a remover, que possibilitasse um desembarque sem problemas;

- terceiro, um terreno sem grandes desníveis, para evitar excessivo trabalho de terraplenagem;

- quarto, um local bastante espaçoso, que comportasse as ampliações futuras da estação;

- quinto, a presença de nascentes ou lagoas de degelo próximas, que permitissem o abastecimento facilitado de água, sem o trabalhoso processo de derretimento de neve e gelo;

- sexto, um ambiente propício à realização de trabalhos científicos nos campos de atmosfera, terra e vida;

- e, finalmente, uma área isolada, afastada de outras estações e bases, não só para indicar a intenção de auto-suficiência que estávamos imprimindo ao PROANTAR como, também, para possibilitar o crescimento futuro da estação sem a interferência do surgimento próximo de instalações de vizinhos, evitando-se, ainda, a eventual poluição ambiental que um conglomerado de estações acaba causando.

Por isso, descartamos, desde o início do planejamento, a possibilidade de irmos a plantar Ferraz na baía Maxwell, em que pese à proximidade de Marsh e à facilidade de acesso que a sua pista de pouso oferece. E aquela área não era, na ocasião, tão congestionada como a vemos hoje. Nossa previsão foi acertada. Atualmente, bases e estações de seis países ocupam terrenos na orla da baía Maxwell.

A primeira ação de reconhecimento ocorreu, na manhã de 22 de janeiro, em Dorian Bay, sob chuva e muito vento frio. Apesar da experiência, minha e do Comandante Fernando, nos procedimentos a bordo de helicópteros e do necessário *briefing* anterior ao vôo com os pilotos, uma mudança de combinação de última hora, verificadas as condições do terreno no sobrevôo de aproximação, levou o comandante da aeronave a decolar com rapidez após o desembarque do Fernando, no ponto estabelecido. Ele não havia entendido, pela fonia interna da aeronave, que eu também desceria

ali. O helicóptero era um antigo modelo WASP com portas de abrir, não de correr. Resultado: a uns seis metros acima do chão, eu voando para fora qual um pelicano<sup>6</sup> desgovernado e a porta da aeronave aberta, batendo feito uma louca, com tudo sendo carregado pelo vento, até mesmo a carta topográfica emprestada pelo Zé Teixeira<sup>7</sup> com tantas recomendações de cuidado, que acabou sumindo no mundo.

A cena seguinte foi hilariante: eu, atolado na neve até a cintura, com dificuldade para me safar; o piloto, tentando descer o helicóptero sem também o atolar, já que ele via o meu estado e considerava que a aeronave possuía rodas, ao invés de esquis; o Fernando, de costas, uns vinte metros distante, arrastando-se na neve, porque não leváramos as adequadas raquetes para calçar, sem escutar nada com a barulheira que o vento e o helicóptero faziam; e o co-piloto, gesticulando sem parar para que eu fechasse a porta, o que era impossível nas condições reinantes.

Foram minutos de confusão, até que saí da neve, fechei a maldita porta e constatei que nada restara da papelada que deixáramos a bordo. Além do sufoco momentâneo, eu só pensava na desculpa que daria ao Zé Teixeira por ter perdido a tal carta topográfica e lembrava de suas recomendações: "... por favor, meu amigo, tenha bastante cuidado com esta carta. Foi difícil conseguir, e este é o único exemplar. Sem ela, meu trabalho estará enormemente dificultado. Por favor!" A essa altura, nas águas do Bransfield, alguma foca brincava alegremente com uma grande folha de papel colorido, já quase desfeita.

Cheguei junto ao Fernando e caminhamos pelas redondezas, considerando o local. Havia um refúgio inglês muito bem conservado e nós nos abrigamos do vento à sua retaguarda. Discutimos a questão rapidamente e verificamos que a área apresentava algumas limitações que contra-indicavam a sua escolha.

---

<sup>6</sup> Pássaro de proporções avantajadas cujo pouso não é dos mais elegantes.

<sup>7</sup> O então Capitão-de-Fragata Antonio José Teixeira, responsável pelo levantamento hidrográfico das proximidades da futura área da estação e, mais tarde, chefe de Ferraz no terceiro verão e na segunda invernação.

Chamado o helicóptero e de volta ao navio, resolvemos partir de bote *zodiac* para os outros pontos previstos. Assim foi passado aquele dia, percorrendo a área toda e examinando, cuidadosamente, cada local.

Embora a região fosse de rara beleza e aparentemente permitisse o nosso intento, o reconhecimento próximo revelou detalhes e circunstâncias impossíveis de serem previstos em um estudo de cartas, roteiros e tabelas náuticas.

Os fortes ventos e a presença de *icebergs* no canal de Neumayer constituíam séria limitação. O grande acúmulo de neve e a capa de gelo nas praias, e outras dificuldades mais para o interior, inviabilizavam a ilha Wiencke em nossas considerações.

Qualquer tentativa de desembarque naquelas condições seria arriscada demais e poderia comprometer a missão.

Seguimos, então, para a baía de Andword, mais ao sul e já na península Antártica.

Na manhã de 24 de janeiro fomos à terra. A baía, bem abrigada, permitia o fundeio próximo à “praia” – na verdade, um acesso de poucos metros, entre pedras, mas com aclive suave. Contudo a presença de grande quantidade de blocos de gelo no perímetro interno da baía, no pico do verão austral, demonstrava que o acesso ao fundeadouro estaria normalmente fechado no início do mês de dezembro, época em que pretendíamos, nos anos seguintes, estar começando o abastecimento da estação. Seria impossível operar com tamanho óbice. Além disso, havia pouco espaço para ampliações futuras.

No início da tarde, já um tanto frustrados com as consecutivas decepções, retornamos ao navio.

Enquanto nos livrávamos do enregelamento dos ossos com um “uísque de *cowboy*”, tentando fazer o corpo esquecer da sensação de -20°C causada pelo banho de água gelada de minutos antes, no bote, procurávamos avaliar a situação.

Pelo memorando ministerial que regulava a operação, a decisão final da escolha do local para a estação era do Fernando e a responsabilidade pela montagem era minha. No entanto, como já fazíamos desde Brasília, discutíamos ponderadamente os problemas comuns, levantando todas as vantagens e as desvantagens.

Constatamos que o tempo estava escasso, fruto daquela semana perdida na perna de ida. Não havia disponibilidade para ficarmos procurando demais, sob pena de não restar prazo útil para a operação da estação, após instalada.

Concluímos, ainda, pelo cenário já visitado, que o inverno de 1983 havia sido bastante rigoroso e que quanto mais fôssemos para o sul, maiores seriam as dificuldades encontradas.

Reconhecemos, assim, que o melhor seria navegar para o norte e regressar às Shetland. A baía do Almirantado, na ilha Rei Jorge, era uma das opções por nós considerada.

Como Deus é brasileiro, o Papa é carioca e Jesus protege as crianças, os inocentes e os inexperientes antárticos nacionais, as circunstâncias acabariam nos levando para o que, de fato, era o melhor local para nós.

Levamos a conclusão ao Comandante Adrião, grande marinho, que sempre apoiou todas as nossas intenções e que sempre nos orientou e tranqüilizou com sua incrível calma e experiência de homem do mar. Decidimos examinar a enseada Martel, na baía do Almirantado, que as poucas informações disponíveis indicavam reunir praticamente todas as características de que necessitávamos.

Navegamos o resto da tarde e a noite, e amanhecemos o dia 25 diante da mais linda e perfeita praia para o nosso desembarque.

Havíamos fundeado no meio da enseada, a cerca de meia milha da península Keller, que divide o extremo-norte da baía do Almirantado nas enseadas Martel e Mackellar.

A península, dominada por uma pequena cordilheira com picos em torno dos 270m de altura, compunha uma agradável e tranqüilizadora paisagem: praias de fácil acesso e livres de capas de gelo, terreno com aclive suave ao redor da cordilheira, pequenas lagoas formadas nas depressões do terreno no sopé da montanha e permanentemente abastecidas com o degelo das línguas de neve que descem pelas ravinas.

Mesmo antes de chegar à terra, dava para sentir que aquele era o local procurado.

A área, distante cerca de cinco milhas, por mar, da Estação Arctowski e em torno de vinte minutos, por helicóptero, da Base Marsh, mostrava sinais de ocupações anteriores. Ossos de baleia

em grande quantidade, largados pelas praias ao redor, eram testemunho da impiedosa matança desses animais no começo do século, para obtenção de óleo de iluminação.

A baía, como outros locais abrigados nas ilhas subantárticas, havia sido um porto de baleeiros para onde os animais caçados eram transportados e, em seguida, descarnados.

Havia, ainda, as ruínas de dois barracões de madeira de uma antiga estação meteorológica inglesa, abandonada em 1961, bem como as sepulturas de quatro de seus integrantes, mortos em diferentes ocasiões e por diferentes motivos. Tudo aquilo, ruínas e ossos de baleias haveria de ser preservado e mantido intacto, por nós, após a ocupação do local. Só recentemente, por acordo do PROANTAR com o BAS,<sup>8</sup> os barracões foram desmontados e a madeira restante conduzida ao Brasil. As sepulturas lá permanecem, e outra, mais nova, foi acrescentada com o falecimento, de causa natural, do Sargento Alberto Poppinger, da Marinha, durante a invernção de 1990, na Operação Antártica VIII.

Em dois botes *zodiac*, o grupo de reconhecimento percorreu, rapidamente, os principais pontos da enseada, levantando as vantagens de cada um.

Não restavam dúvidas: a estação seria instalada na praia que denominamos de Copacabana, entre as ruínas inglesas, num trecho de terreno relativamente plano, adequado para as ampliações futuras, e servido pelas lagoas das proximidades. O ponto exato: 62° 05'S – 58° 23,5'W. Havíamos chegado!

Apanhei uma pequena pedra, escura, do meio daquele cascalho e dei-a de presente ao Comandante Adrião. Era a primeira pedra recolhida em Ferraz. Dias depois, pude vê-la ornamentando a câmara do comandante, no navio, em lugar de destaque, e sorri. É com esses pequenos simbolismos que acabamos marcando a história.

De volta ao navio, em rápida reunião, fixamos o plano de ataque para o início do descarregamento, à tarde. Afinal, precisávamos comemorar e alimentar-nos, e a indefectível dobradinha

---

<sup>8</sup>*British Antarctic Survey.*



quente (ou seria bife de panela?) e a cerveja gelada estavam servidas, à mesa.

Via rádio, Brasília foi informada da escolha do local. Conforme determina o Tratado, o Itamaraty comunicaria a decisão aos demais Membros Consultivos e aos aderentes.

Prontos para o combate, a balsa foi montada dentro d'água, pelos mergulhadores, e o trator D4-E seguiu para a praia.

O rápido ensaio de dezembro, próximo à ilha Grande, RJ, havia propiciado o adestramento necessário ao pessoal da carga do navio para manobrar com segurança aquele material. O tempo, sempre chuvoso e frio, é que não ajudava muito.

Aberto o caminho com o trator até o local que seria utilizado para a montagem, a uns cem metros distante da praia, preparamo-nos para desembarcar o primeiro módulo.

Sabe aquele friozinho que dá na espinha e as gotas de suor que descem da testa sem que a gente saiba por quê? Pois é, foi o que senti quando o Fernando disse: "...bem, agora vamos ver se o esquema vai funcionar como o planejado".

E lá vinha a balsa balançando, com o *container* verde e laranja firmemente preso ao limitado convés.

Abicou. O trator chegou de ré e passamos os cabos de aço para o reboque. Liberado das amarras, guinchando metal contra metal, apesar da graxa colocada, o módulo deslizou da balsa e subiu à praia.

Olhamos um para outro e dissemos juntos: "Funcionou!". E eu acrescentei: "Porreta!", expressão muito usada nos livros do Jorge Amado e que refletia exatamente aquele momento.

Mais uns dois módulos desembarcados e adiantadas as necessidades de terraplenagem, encerramos o dia de trabalho com uma foto triunfal do grupo, à luz do sol das 23 horas. Cansados, mas felizes, retornamos ao navio e enfrentamos, alegres, o bife de panela (ou seria a dobradinha?) antes de dormir. Até o Roy, que nunca embarcara antes em um navio militar e que, no primeiro rancho de bordo, assim que suspendemos do Rio, pediu o *menu* para ver "quais eram as opções do cardápio", gostou.

Nossa rotina nos dias que se seguiram foi penosa: alvorada às cinco e desjejum quinze minutos depois; às seis seguíamos para

terra e começávamos os trabalhos forçados que iam até às doze, quando parávamos para uma refeição frugal, na base de sanduíches e frutas. O chicote estalava, novamente, às treze horas e lá pelas vinte e uma parávamos, cambaleantes. De volta ao navio, banho quente, jantar e desmaiar até o dia seguinte. Levamos, nesse ritmo de montagem, onze dias. Desembarcamos a maior parte do material em três, enquanto os tratoristas terminavam o platô terraplenado para a estação. Simultaneamente, nos intervalos possíveis, era efetuado um reconhecimento mais amplo das proximidades, a fim de serem detectados eventuais perigos ou facilidades ainda não levantadas.

Recordo-me de que tivemos um dia de folga, no meio dos trabalhos, quando o Teffé necessitou suspender para “fazer aguada” e encontrar-se com o ARA Baía Paraiso,<sup>9</sup> da Marinha argentina, de quem receberia maior quantidade de água para completar os tanques. Com o Teffé fundeado, o grupo destilatório não atendia à demanda do consumo diário.

A montagem prosseguia em ritmo entusiasmante. A cada módulo que era posicionado, erguido com macacos hidráulicos, nivelado e acoplado ao anterior, mais cresciam o orgulho e o empenho da tripulação.

É bom destacar que apenas o engenheiro da SAEF, Roy, conhecia o processo de montagem dos componentes. O nosso mecânico, Ferreira, e o eletricitista, Hygino, haviam participado do teste de montagem em fábrica, em condições, todavia, praticamente perfeitas, com terreno plano, uso de aparelhos de força, etc., etc. Os demais estavam vendo aqueles módulos pela primeira vez. Mesmo eu, que acompanhara o desenvolvimento do projeto mais de perto, só vira a estação montada na fábrica por meio de fotografias e não podia avaliar corretamente a dificuldade dos ajustes que enfrentaríamos. A acoplagem dos módulos, com curtos túneis de passagem entre eles, carecia de um ajuste fino de cinco milímetros para coincidir os buracos dos parafusos. E a única “ferramenta de precisão”

---

<sup>9</sup> Lamentavelmente, este belo navio naufragaria, em 1989, nas águas da região da península Antártica, devido a uma colisão com pedras semi-submersas.

disponível era a lâmina do trator que, lusitanamente, dava a “emporradinha” final. Daí, um olho atento acusava o ponto de encaixe ao berro de “pára, pô!”.

Não existiam operários especializados. Mas aprendemos rápido. A prontificação do primeiro compartimento demorou várias horas; a do último, cerca de vinte minutos.

Os repórteres da Globo acompanhavam cada detalhe, entrevistando a turma e montando o “Globo Repórter” que iria ao ar em fevereiro, tão logo regressassem e editassem os filmes.

O tempo variava: às vezes chovia, outras, nevava. O frio e o vento eram constantes. Eventualmente, o Sol aparecia e, com ele, surgiam animados exemplares dos habitantes locais para desfrutar do “calor” do astro-rei e verificar como andavam as coisas que aquele bando de estranhos animais de macacões azuis fazia por ali.

Havia um pingüim, em particular, que era mais curioso. Vinha sempre e bem perto, como se estivesse, de fato, inspecionando a obra. Olhava, vidrado, os enormes parafusos e as sapatas de aço, pintados de laranja, que sustentavam os compartimentos. De vez em quando, emitia ruídos de aprovação (ou censura?) e voltava, com seu característico caminhar balançante, para nadar. Isso lhe valeu o apelido de Roy. Não pelo modo de andar, mas pelo aparente sotaque paulista que o seu estranho modo de “falar” possuía.

Os quatro últimos dias foram tomados, abastecendo os *freezers* e o paiol de mantimentos, testando os motores e os geradores, instalando os equipamentos de comunicações, checando os eletrodomésticos, calibrando os instrumentos de pesquisa e abastecendo os tanques de óleo diesel.

O primeiro contato com o Brasil foi um momento emocionante. Quando o Sinval me deu o pronto da instalação dos equipamentos de comunicação, decidi testá-los imediatamente. Foi no meio de uma tarde e as condições atmosféricas não pareciam favoráveis à boa propagação de ondas de rádio. Chamei, primeiro, a Estação Rádio da Marinha no Rio de Janeiro, controladora da REOMARINHA,<sup>10</sup> como estava planejado. Insisti, algumas vezes,

---

<sup>10</sup> Rede Operativa da Marinha.

e nada. A propagação, naquele horário, sabíamos, não era das melhores. Antes de desistir e deixar para mais tarde, resolvi chamar a Estação Rádio da Marinha em Brasília (ERMB). Fiz apenas uma chamada e, em resposta, o módulo de comando-pesquisa-comunicações encheu-se, em clara recepção, da voz do operador de Brasília: “Antártica,<sup>11</sup> aqui Brasília. Câmbio”.

Após breve diálogo com aquele operador, fomos chamados, sucessivamente, por todas as Estações Rádio da Marinha que estavam na rede, na ocasião, e, por elas, saudados. Todos queriam contatar a nova estação, que só entraria em operação definitiva no dia da inauguração.

Coincidentemente, a ERMB era comandada pelo atual secretário da CIRM, na época o ainda Capitão-de-Fragata Brandão, que deu grande apoio durante a primeira operação de Ferraz por meio de ligações radiotelefônicas com a SECIRM, sempre que solicitadas.

A última tarefa, o abastecimento de óleo diesel, foi de lascar. Decidíramos pela utilização de tanques emborrachados, infláveis, de fabricação nacional, parecidos com grandes salsichas, que comportavam 2.250 litros, cada um. Além da instabilidade provocada pelo formato, danificavam-se com facilidade em contato com o terreno pedregoso. Certamente, poluímos um pouco o local com alguns vazamentos, logo reparados. Todavia, para não comprometer mais ainda o ecossistema e o próprio abastecimento futuro dos geradores, deixamos cada salsicha com a metade da capacidade. Estimávamos gastar, ao todo, uns 5.000 litros e, dessa forma, haveria óleo suficiente nos seis tanques. A reserva ficou estocada em tambores de aço, de 200 litros.

Mesmo considerado por nós um recorde, já que não existiam outros registros de uma estação montada na Antártica em apenas onze dias, foi um período bem desgastante, somados o trabalho braçal, a alimentação frugal, o pouco descanso e a corrida contra o relógio. Acho que atividade semelhante de brasileiros não se via desde antes da promulgação da Lei Áurea.

---

<sup>11</sup> Antártica era o nosso indicativo-fofia para comunicações por rádio.

O bom era que, mesmo que nada mais desse certo posteriormente, aquela equipe já seria vitoriosa com o sucesso até então alcançado. Os poloneses, que, por duas vezes, vieram de Arctowski fazer visitas de boa vizinhança durante a montagem, surpreenderam-se com a tecnologia brasileira e com o dinamismo do pessoal do PROANTAR. O Richard Szthepticks, chefe daquela estação, que já havia aprendido algumas palavras de português com os geólogos e biólogos brasileiros que estavam com ele, chegou a arranhar um elogio: "... Ó, *legal. Muita bom!*".

Tivemos várias dificuldades, alguns pequenos atritos em função do desgaste, foi preciso improvisar; mas, em nenhum momento, foi perdida a confiança de que tudo daria certo.

Ainda no meio da montagem, marcamos, por precaução, a inauguração para 6 de fevereiro, embora estimássemos que tudo estaria concluído no dia 5.

No dia 4 de fevereiro, uma cruz de mármore, dedicada a Nossa Senhora, foi plantada numa pequena elevação próxima. Outra cruz, de madeira, seria colocada no alto do pico mais elevado da cordilheira Keller, atrás da estação.

A missa de ação de graças, a primeira de brasileiros em solo antártico, foi celebrada pelo capelão do Teffé, Padre Navarro,<sup>12</sup> no dia 5. Após o ato litúrgico da eucaristia, pude perceber o NOc Prof. Besnard entrando na enseada Martel, para fundear nas proximidades de Ferraz.

Reunidos numa mesma paisagem, os dois navios brasileiros e a nossa pequena estação criavam uma imagem gratificante no momento em que nos uníamos a Deus, em agradecimento.

O dia 6, a inesquecível data da inauguração, amanheceu pronto para uma festa. O Sol brilhava forte sobre a fina camada de neve depositada durante a noite.

Nós, a tripulação da estação, vestíamos macacões de cor laranja, que estabelecêramos como uniforme de datas especiais. Fomos logo apelidados de "abóboras selvagens", por causa do grupo musical "Kid Abelha". Todos os demais brasileiros usavam azul.

---

<sup>12</sup> O então Capitão-Tenente (Capelão Naval) João Roberto Navarro.

Na medida em que os convidados chegavam, nossa surpresa aumentava. Na realidade, não esperávamos tanta gente. Além dos poloneses de Arctowski, de presença certa, os russos da base Bellingshausen, os argentinos da base Jubani e os chilenos de Marsh abrilhantaram a nossa solenidade. Vieram, também, nos prestigiar, os navios chilenos Piloto Pardo, da Marinha, e Alcazar, do Instituto Antártico. Outras nacionalidades estavam, ainda, representadas, como a de americanos que transitavam por Marsh e as de um peruano e de um uruguaio que viajavam a bordo do Teffé.

Era, sem dúvida, o reconhecimento internacional que inaugurava muito bem a vida da nova estação.

Após atopetarmos o pavilhão brasileiro, ao som do Hino Nacional, as bandeiras dos países ali representados e a da Organização das Nações Unidas foram içadas, também, no mastro de Ferraz; por sinal, mastro marinho preparado gentilmente pelo pessoal do Departamento de Máquinas do Teffé e a nós presenteado pelo meu colega Comandante Ravanelli.

A declaração de inauguração e a minha investidura no cargo de chefe foram feitas pelo comandante do Barão de Teffé, o mais antigo oficial presente, conforme determina o Cerimonial da Marinha.

Foram momentos de grande emoção, registrados pelos jornalistas para o Globo Repórter.

Festejamos mais uma conquista com os nossos amigos e brindamos, com alegria, ao sucesso alcançado. Houve coquetel, na estação, para todos os presentes, e almoço comemorativo, no Teffé, para os principais convidados.

Às doze horas, como previsto, as comunicações entraram, oficialmente, em operação e, às 14h20min, estabeleci contato rádio-telefone com o Ministro da Marinha e Ministro Coordenador da CIRM, Almirante Maximiano, conforme previamente combinado. Participei-lhe o cumprimento da primeira parte da missão: encontrar o local adequado e montar a estação.

No início da noite, recebi nova visita do Comandante Adrião e do Comandante Fernando. À saída, o Comandante Adrião presenteou-me com uma flâmula de comando, dizendo que, de fato, eu a merecia, embora, por direito, meu cargo não fosse militar, como o

---

de comando de um navio. Foi uma homenagem que me tocou profundamente. Na verdade, a única que eu ou meus companheiros receberíamos por nossas atuações como pioneiros da Estação Antártica Comandante Ferraz.

O Barão de Teffé partiu com destino a Punta Arenas, para reabastecimento e troca de pesquisadores, no dia 7 de fevereiro. Só voltaria um mês depois, após a realização dos trabalhos previstos para a segunda etapa da Operação Antártica II.





## Ferraz, a nova habitação

Passamos a operar isoladamente após a partida do Teffé. Aos poucos, fomos entrando na rotina pretendida.

A nova habitação, de que tanto nos orgulhávamos, mostrar-se-ia funcional, embora modesta. Eram cerca de 150m<sup>2</sup>, divididos em oito compartimentos.

A entrada principal, que funcionava como câmara de secagem, ocupava a terça parte do módulo banheiro/lavanderia. À sua esquerda existia a cozinha, também refeitório para seis pessoas. À direita da entrada, acoplavam-se três compartimentos: o primeiro era a sala de estar/pesquisa/comando/comunicações; os dois restantes eram alojamentos, cada um para seis homens. À frente desse conjunto de cinco módulos, separados por uma área externa e coberta, de cerca de três metros de largura, estavam os três módulos de serviço. Mais à direita, em frente ao último alojamento, ficava a despensa. No centro, o compartimento de geração de energia, com seus três motores geradores de 60 KVA, e, mais à esquerda, diante da cozinha, a oficina. Entre o módulo de geração de energia e a oficina, havia a caixa-d'água/derretimento de neve ou gelo. Esse processo consistia no aproveitamento do calor do escapamento do motor em operação, que passava, em serpentina, pela caixa-d'água, para o pré-aquecimento/derretimento. Daí, a água seguia para o módulo-oficina, onde dois filtros e um pressurizador completavam o sistema que abastecia a rede hidráulica.

A estação, como planejada para colocação em qualquer terreno, era montada sobre sapatas de aço que a mantinham afastada do solo cerca de um metro, espaço que aproveitamos para guardar sobressalentes não-sofisticados, caixas de bebidas e outros itens que não couberam dentro dos compartimentos adequados.

Mesmo com o tempo ruim lá fora, a temperatura interna era agradável e confortável, em face do isolamento térmico e dos aquecedores elétricos de cada *container*.

Nossas atividades, no próximo mês de operação, girariam em torno dos seguintes projetos científicos, logísticos e operacionais:

- propagação VLF na baixa ionosfera, do INPE;
- meteorologia da região antártica, do INEMET;
- reações do organismo humano ao frio no ambiente antártico, do HFA;
- avaliação de vestimentas especiais de fabricação nacional, da Diretoria de Abastecimento da Marinha (DAbM);
- avaliação da ração glacial, desenvolvida pelo EMFA;
- treinamento da tripulação em sobrevivência na neve e no gelo, em montanhismo e na utilização de equipamentos especiais de caminhamento, bem como a avaliação destes itens de material;
- avaliação do projeto da estação e do desempenho do material empregado na construção, planejamento de ampliação da estação e avaliação do abastecimento das diferentes classes de suprimentos;
- preparação do terreno circunvizinho para as ampliações futuras;
- e eventuais apoios para a coleta de espécimens que viessem a ser solicitados pelos brasileiros baseados em Arctowski.

Não era pouco, para os cerca de trinta dias que teríamos disponíveis.

Além disso, havia a própria operação da estação em si. No ambiente antártico, principalmente numa instalação pequena como era a nossa, não podem existir mordomias. Cada um participa dos encargos comuns, como a limpeza dos compartimentos, o recolhimento de lixo, o auxílio na cozinha e a lavagem do banheiro. Tínhamos, ainda, pelo menos em duplas, de conhecer as tarefas específicas um do outro, para substituições de emergência, se fosse o caso. Coisas como o funcionamento dos principais equipamentos da estação, particularmente motores, geradores e rádios, deveriam ser do conhecimento de todos, pois haveria ocasiões em que a maioria dos tripulantes poderia estar fora da estação e os poucos que ficassem teriam de saber manobrá-los.

O Subchefe, desde o primeiro dia, organizou uma escala de faxina, de duplas diárias de serviço, independentemente de posto,



Figura 1: A chegada da balsa com o trator dá início ao trabalho de montagem da Estação



Figura 2: Chegada do primeiro módulo à praia



Figura 3: Contêineres desembarcados no 1º dia da montagem. Em primeiro plano, eu e o Peter Barry



Figura 4: Pausa do almoço, quase ao final do trabalho de montagem da Estação



Figura 5: Estação quase pronta. Ao fundo, as construções inglesas abandonadas



Figura 6: Dia 6/2/1984. A cerimônia de inauguração



Figura 7: A tripulação pioneira de Ferraz. Da esquerda para a direita: Sinval, Ferreira, Roy, Adi, Abrahão, Edison, Mancilha, Peter, José de Fátima, Hadano, Hygino e Serja



Figura 8: O distintivo da Estação



Figura 9: O distintivo do programa



Figura 10: O Sinval e o Hadano no compartimento que era, ao mesmo tempo, sala de estar, de pesquisa, de comando e de comunicações



Figura 11: Nosso banheiro-lavanderia



Figura 12: Um dos alojamentos, com três beliches





Figura 13: A cozinha-refeitório, que só dava para seis de cada vez

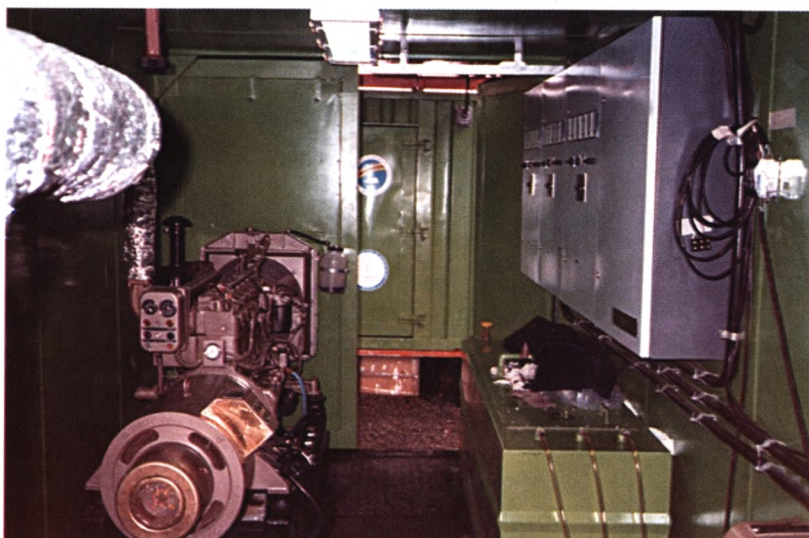


Figura 14: O compartimento de geração de energia



Figura 15: Vista posterior dos módulos de serviço no início de uma tempestade



Figura 16: Não vivíamos só de trabalho. Havia o domingo de sol, na praia



Figura 17: Na visita do HMS Endurance. A partir da esquerda: Peter, *sir* Rex Hunt, comandante Collin McGregor e eu



Figura 18: Eu, Hygino e o Adi voltando da “pista de esquiagem”



Figura 19: Uísque doze anos com gelo de cem mil anos



Figura 20: O NAPoC Barão de Teffé no ponto de fundeio da enseada Martel – foto Haroldo Palo Jr. – arquivo SECIRM



Figura 21: Foca de Weddel, descansando nas proximidades de Ferraz  
Foto de Palo Junior – Arquivo SECIRM



Figura 22: Os vizinhos mais agitados: pingüins (*Pygoscelis antarctica*) da pinguineira da península Keller – foto Carlos Roberto Miscow



Figura 23: A Estação Comandante Ferraz na atualidade. Verão 1997/98 – foto Miguel Magaldi



Figura 24: Dois momentos do autor diante da Estação Ferraz, março de 1984 e



Figura 25: ... dezembro de 1997





Figura 26: Missão cumprida!



graduação ou especialização científica, para o desagradável, porém essencial, trabalho doméstico.

Dois fatores de grande importância para agregar um pequeno e isolado grupo são a cooperação e o exemplo, principalmente numa organização que, no caso, não era nem totalmente militar, nem totalmente civil, não comportando, assim, regulamentos disciplinares comuns, como eventuais ferramentas limitadoras para possíveis exageros de comportamento. Dessa forma, era imprescindível que o exercício da chefia fosse baseado muito mais pela liderança reconhecida do que pelo comando imposto.

Era relevante, portanto, que cada um tivesse plena consciência da importância do seu comportamento perante os demais. O fato de interessar-se, na medida do possível, pelo trabalho em que o colega era especialista, longe de ser um incômodo, servia, para aquele, como estímulo, como reconhecimento e como divisão de tarefas. Em qualquer acidente ou enfermidade de um integrante da tripulação, outro teria de assumir suas incumbências durante o tempo necessário.

Uma das preocupações vislumbradas era a eventual possibilidade de termos de realizar uma pequena cirurgia de emergência. Não havendo, naquela época, um centro cirúrgico, como passaria a existir já no verão seguinte, decidimos que, se fosse preciso, utilizaríamos a mesa da cozinha, com o local mais esterilizado possível. É claro que os instrumentos cirúrgicos haviam sido levados pelo médico, assim como existiam uma ampola de oxigênio e medicamentos adequados. Não precisaríamos (Graças a Deus!) do cutelo do cozinheiro, dos serrotes e alicates do Roy ou das piquetas dos alpinistas para emendar pernas quebradas ou suturar barrigas rasgadas.

Montada a equipe cirúrgica, que além do médico contava com o Chefe no papel de enfermeiro e, se necessário, com quatro outros que segurassem pernas e braços do pobre paciente, rezamos para que nada de grave ocorresse.

Esses detalhes, entre outros, mostravam a necessidade de coesão e bom entendimento que deveria existir no grupo. Muitas atitudes e algumas situações possíveis puderam ser previstas com antecedência; outras, porém, surpreenderam-nos quando ocorriam, o

que era natural dentro da falta de experiência e da ausência de padrões comportamentais em que se basear.

Felizmente, todos os senões que se verificaram naquele período seriam contornados satisfatoriamente, mesmo os eventuais mal-estares e mau-humores que, é óbvio, aconteceram. Sempre havia alguém com a cabeça mais fria, em cada momento, para apaziguar o colega que estivesse deprimido ou com maus bofes. Na maioria das vezes, era do próprio Chefe essa incumbência. Mas a sorte, principalmente, nos ajudava.

Assim que foi estabelecida a normalidade da rotina diária, instalamos um refúgio de emergência nas proximidades, utilizando o espaço do que havia sido a cozinha do abrigo inglês abandonado. Lá concentramos sacos de dormir, rações de emergência, aquecedores portáteis a gás, vestimentas-reserva, lanternas e outros itens, sem, contudo, alterar as características originais do local. Montamos, também, duas barracas polares na elevação oposta, protegidas por uma encosta, que serviriam para treinamento e ambientação do pessoal, além de abrigo adicional para emergências. Ao longo do mês, todos dormiriam em barraca, pelo menos uma vez.

Essa precaução era necessária, pois um dos grandes perigos na Antártica é o incêndio. A sua ocorrência, diante de tantos aquecedores, fogões e circuitos elétricos em ambientes confinados e repletos de material de fácil combustão, não é improvável e pode acarretar a destruição das instalações e o conseqüente desabrigo dos ocupantes em condições de frio intenso.

Todas as estações e bases possuem locais apropriados para isso. São construções normalmente afastadas do núcleo central, dotadas do material destinado à sobrevivência.

Nós, com a limitação de espaço, tivemos de improvisar.

Um trabalho que passou a ser de caráter permanente, sempre que as condições meteorológicas permitiam, foi o de expansão da área terraplenada, visando à ampliação que ocorreria no verão seguinte, para a qual eu já idealizava a configuração geral.

A primeira semana de vida caracterizou-se, também, por inúmeras descobertas, por melhorias das instalações e sistemas, já que alguns apresentaram pequenos defeitos, e pela obtenção dos primeiros e promissores dados da pesquisa de VLF.

Iniciamos, com a curiosidade de crianças que vão ao parque de diversões, as aulas de montanhismo no gelo e o emprego de esquis. Tínhamos bons equipamentos para esse último esporte; todavia, os alunos eram péssimos. Ficar de pé já era uma vitória; descer pequenas encostas, um desafio. Não poucas vezes, um ou outro afoito desaparecia nos declives do terreno para, lá adiante, pedindo socorro, espatifar-se em velocidade crescente e voltar reclamando de que o “freio” estava com defeito.

Buscamos melhores posições para as antenas de rádio, tanto as de VHF<sup>1</sup> como as de UHF,<sup>2</sup> nas elevações próximas, para aperfeiçoar a transcepção das comunicações da estação com o Brasil, com os grupos fora das instalações e com Arctowski, esta em alinhamento direto por VHF.

Começamos a exploração detalhada da península Keller, com caminhadas de grupos de até seis elementos, com os alpinistas sempre presentes e os demais em revezamento.

Outra tarefa era inspecionar a régua de marés, que o Zé Teixeira deixara cravada numa reentrância entre a nossa praia e a “da baleia”,<sup>3</sup> ao norte, e que os blocos de gelo amontoados na orla insistiam em derrubar, quase diariamente, com o movimento das ondas.

Contudo, não vivíamos só de trabalho. O lazer era proporcionado por uma programação de vídeos gentilmente preparada, e de graça, pela GloboVídeo, constando de filmes, documentários e musicais. Tínhamos, ainda, uma boa quantidade de livros e de fitas cassete, além de um chatíssimo “Atari”, aquele joguinho eletrônico jurássico com o característico bonequinho que “come” os inimigos, no bom sentido, é claro, e faz um barulho dos mais desagradáveis. O Chefe restringiu o divertimento com o tal brinquedo a poucos e quase impossíveis horários.

---

<sup>1</sup> *Very High Frequency.*

<sup>2</sup> *Ultra High Frequency.*

<sup>3</sup> A “praia da baleia” ficou assim conhecida pela existência de um esqueleto de baleia montado, dizem, pela equipe do cientista Jacques Custeau, com a grande quantidade de ossos dispersos pela área.

Passei, finalmente, a rascunhar a primeira ampliação com a fundamental assessoria do Roy, considerando a utilização da estação no verão e no inverno. Do jeito que caminhávamos no PROANTAR, com passos bastante largos, não havia dúvidas de que, muito em breve, teríamos uma invernção.

Essa primeira semana foi encerrada com uma visita a Arctowski, no sábado, dia 12, a bordo do único bote inflável que possuíamos, para retribuir e agradecer a presença dos vizinhos na inauguração de Ferraz. O fim de semana também foi coroado com a primeira folga do cozinheiro, no domingo.

A ida para Arctowski, em companhia do “Adi”, do Peter e do Ferreira, foi tranqüila. O mar estava calmo e a previsão do meteorologista era de tempo bom para o período. Após as boas-vindas e o coquetel de costume, partimos para o almoço. Não chegáramos à sobremesa e o tempo começou a virar. O vento forte chegou rápido. Rajadas de 40 nós, temperatura caindo para 0°C e sensação térmica de -15°C.

Despedidas na correria, embarque já encharcados e ondas nada agradáveis.

Foi um sufoco para voltar sem problemas. Toquei o bote em ziguezague, cortando o mar de proa em pernadas SE-NW e surfando, meio de través, no sentido W-E. O bote, cedido por empréstimo pela Força de Fuzileiros da Esquadra, já que o dinheiro não dava para tudo, não era destinado, como um *zodiac*, para aquelas condições de mar. Aprendi rapidamente que a estação não poderia deixar de possuir embarcações adequadas já no verão seguinte, se possível, uma de casco rígido.

Conseguimos, todavia, chegar inteiros, embora molhados até a alma e, com isso, decidi encerrar as aventuras de bote além dos limites da enseada Martel.

Mais difícil foi sobreviver no dia seguinte, com a cozinha nas mãos do Mancilha e do Hadano. Apesar de nossa alimentação ter sido calcada, quase toda ela, em alimentos congelados e de fácil preparação, o Serja, nosso cozinheiro, gostava de incrementar os pratos e o fazia com competência. O diabo foi um cardiologista e um técnico de eletrônica meterem-se a fazer a mesma coisa.

Duas importantes constatações puderam ser feitas já nesse início: a primeira, com relação às bruscas e rápidas mudanças nas

sensíveis condições meteorológicas locais; a segunda, quanto ao despreparo do tupiniquim para o cenário antártico.

De fato, a meteorologia da região era inusitada para nós. O José de Fátima, nosso “bruxo do tempo”, não tinha descanso. Qualquer previsão tinha uma validade muito curta, até mesmo pela limitação dos equipamentos disponíveis. Decidimos que, por medida de segurança, as previsões seriam consideradas para um prazo de, no máximo, duas horas. Qualquer saída e afastamento da estação superior a isso implicava carregar material de sobrevivência para a eventualidade de uma tempestade, como as muitas que ocorriam periodicamente.

O outro fato, verificado nos treinamentos com esquis, raquetes de neve, grampões e outros equipamentos especiais, demonstrava o quanto os brasileiros necessitavam ambientar-se e preparar-se para suportar bem um inverno antártico, época em que a utilização desses e de outros recursos se torna coisa corriqueira, do dia-a-dia. Para indivíduos tropicais, hábeis com uma bola nos pés, uma raquete de neve poderia parecer um tijolo e os esquis, verdadeiras armas para o suicídio coletivo na greta<sup>4</sup> da próxima curva.

Precisávamos preparar bem essa prática e, se possível, incluí-la nos treinamentos pré-antárticos seguintes.

A segunda semana, já com a tripulação mais integrada ao ecossistema, foi marcada pelas interessantes visitas que passaram por Ferraz.

No dia 14 de fevereiro, no meio de uma densa neblina, um navio vermelho e creme, como são pintados praticamente todos os navios que demandam aquelas águas, fundeou em frente a Ferraz. Não dava para distinguir bandeira ou nome. Passado um tempo razoável sem qualquer comunicação do recém-chegado, imaginei que se tratava do ARA<sup>5</sup> Baía Paraíso. Seu comandante dera-me a certeza de sua visita quando estive a bordo, durante o encontro para

---

<sup>4</sup> Nome dado a rachaduras no gelo, normalmente com muitos metros de profundidade, que, às vezes, não são visíveis, por estarem escondidas por uma cobertura superficial de neve.

<sup>5</sup> Armada da República Argentina, que antecede a denominação de cada navio da Marinha daquele país.

transferência de água ao Barão de Teffé na fase de montagem da estação. Chamei, pela fonia do canal 16, em bom portunhol: “*Baia Paraiso, Baia Paraiso, aqui Estación Brasileña Ferraz. Câmbio*”.

Sem resposta, repeti o chamado duas vezes, não sem antes abrir a porta da cozinha e conferir se já dava para identificar o visitante.

Mais silêncio no rádio. Desisti e esperei.

Daqui a pouco, ouvimos um estalido no receptor e a voz britânica: “*Here is the Endurance*”.

Que gafe! Tratava-se do HMS<sup>6</sup> *Endurance*, e os ingleses andavam com as relações estremecidas com os argentinos desde a “Guerra das Malvinas”, dois anos antes.

*No problem!* Com a peculiar gentileza nacional (e as minhas “apologias”), desculpei-me pela não-identificação prévia do *ship* e convidei-os para um café em terra.

O comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Colin MacGregor, veio à estação, acompanhado de alguns oficiais e praças, para uma visita formal. Foram recebidos com muita cortesia e a estada transcorreu no clima de camaradagem que caracteriza os homens do mar. Lá pelas tantas, aparece-me, também, *Sir Rex Hunt*, intitulado “Alto Comissário para o Território Antártico Britânico e Dependências”. Tratava-se do mesmo senhor que anteriormente era, apenas, o governador das Falklands/Malvinas na época da mencionada guerra. O governo inglês, após aquele conflito, estrategicamente mudara a denominação do “seu território” de “Falklands e Dependências” para “Território Antártico Britânico e Dependências”, numa clara alusão de que o que importava não eram as ilhas, simplesmente, mas, sim, o reivindicado território na Antártica.

Mais cafés quentes e rapapés e, na saída dos convidados, pedi ao Comandante MacGregor e a Mr. Hunt que deixassem suas impressões no nosso *Livro de visitantes*.

MacGregor, como bom e experto marinheiro, apôs sua mensagem desejando sucesso aos brasileiros. Já Mr. Hunt, teoricamente um diplomata, pisou na bola. Após redigir quase meia página, virou-se

---

<sup>6</sup> *Her Majesty Ship*, ou Navio de sua Majestade, que antecede a denominação de cada navio da Marinha Britânica.



para mim com o aristocrático ar de superioridade comum aos nobres em geral e disse-me que desculpasse a menção de “certos aspectos inerentes ao seu cargo”, que não poderia, por obrigação política, deixar de enfatizar em seu texto.

Rapidamente, li o que escrevera. Uma tremenda descortesia diplomática. Determinado trecho continha, mais ou menos, a seguinte citação: “... e, assim, eu, como Alto Comissário para o Território Antártico Britânico, recebo a vocês, brasileiros, em prol da ciência ...”.

Olhei para o homenzinho empolado e disse, simplesmente, que o Brasil não reivindicava e nem reconhecia reivindicações de partes daquele continente, conforme os termos do Tratado da Antártica, e que, assim como ele, também por obrigação política, informaria ao meu governo as suas impressões. Sei que posteriormente houve um protesto formal, encaminhado pelo MRE ao governo britânico.

Ao despedir-se, na praia, o comandante do *Endurance* convidou-me para um coquetel na Praça D’Armas do navio, à noite. Agradei, confirmando a presença, e, por tratar-se de um navio de guerra, desculpei-me porque não iria de uniforme, já que na estação, naquele ano, nem os possuíamos, por total falta de espaço. Aliás, nem terno ou, no mínimo, um *blazer*, eu tinha: coisas da falta de vivência social antártica.

Iria acompanhado do Subchefe e dos civis de nível superior e fui logo avisando ao meu povo que “de jeans, nem pensar”. O formalismo britânico entraria em extertores se um tupiniquim chegasse para o coquetel daquele jeito. Nós nos viramos para aprontar calças de lã ou de veludo, camisas que não fossem de tecido xadrez e outros adereços compatíveis com a ocasião.

Na hora marcada, subimos a bordo e, confirmando meus temores, lá estavam todos eles de *black tie*, envergando seus *dinner jackets*, com faixas de cetim na cintura. *Very british*, pensei eu.

Mas fomos recebidos magnificamente. Creio que o MacGregor percebeu o incidente com Mr. Hunt e tentou contornar aquela descortesia. Mesmo assim, não deixei passar a oportunidade, quando Mr. Hunt pediu-me que transmitisse ao comandante do Barão de Teffé o convite para uma escala em Port Stanley, no retorno ao Brasil. Informei ao ilustre dignatário que, com prazer, transmitiria o convite, mas que via dificuldades em pararmos nas MALVINAS,

já que o nosso cronograma de viagem estava bastante atrasado. Até então, por diplomacia, eu só me referira às ilhas como Falklands. Ele percebeu a sutileza do troco e sorriu.

Duro mesmo foi retirar o alpinista Peter Barry de bordo, ao término do coquetel. Sob protestos, que duraram até o dia seguinte, ele reclamava intensamente de não ter tido tempo nem para um beijinho de despedida na Sue, secretária de Mr. Hunt, com quem ficara de conversa o tempo todo. Era a outra mulher a bordo, além de Mrs. Hunt: os dois únicos exemplares do sexo feminino vistos em várias semanas, sem contar as focas e as elefantas marinhas.

Menos formal e estressante foi a visita do RV<sup>7</sup> Hero, do USARP,<sup>8</sup> proveniente da Base Palmer, no dia 16 de fevereiro. Seu comandante, Mr. G. Lennei, era um velho e divertido marinheiro, de barba branca, que completara, naquele verão, doze anos consecutivos de experiência na península Antártica. Naturalmente, tinha longas histórias para contar e uma respeitável bagagem de ensinamentos para transmitir. Nem se preocupou em circular pela estação, quando convidado para conhecer a casa. Queria mesmo era conversar e conhecer as pessoas, porque as estações e bases, segundo ele, acabavam sendo todas iguais.

No dia 18 chegou a Dzunia, traineira de Arctowski conduzida pelo Richard que, ao chegar, foi logo dizendo: “*Tuda bom, amigo?*” Com ele, vieram alguns dos pesquisadores brasileiros que trabalhavam com os poloneses desde 20 de janeiro. Passaram o dia em Ferraz, coletando amostras geológicas e pescando *krill*, para análises posteriores. Aliás, foi a chance que tivemos para conhecer de perto o famoso e pequeno crustáceo que, embora abundante nos mares antárticos e elo fundamental na cadeia alimentar do ecossistema, não vinha aparecendo com facilidade nas águas restritas da baía do Almirantado. Não sei como, eles haviam notado a presença de pequenos cardumes nas duas principais enseadas. Além da coleta científica, fizemos pequena coleta gastronômica e provei o animalzinho, ao vivo, no seu hábitat, recolhendo com a mão alguns desavi-

---

<sup>7</sup> *Research Vessel*, ou Navio de Pesquisa.

<sup>8</sup> *United States Antarctic Research Programme*, ou Programa de Pesquisas Antárticas dos EUA.

sados exemplares que nadavam próximo ao bote. Parece um camarão minúsculo e tem gosto de pasta-de-dentes, devido à alta concentração de flúor que possui no organismo.

Lembrei, na hora, da cena do presidente brasileiro ao inaugurar, pouco antes da nossa viagem, uma fábrica de leite de soja que iria beneficiar o programa da merenda escolar. Ao provar a bebida, perguntaram se havia gostado. Ele fez cara feia e disse: “Hum, é horrível!”.

Imaginei imediatamente que, se a população mundial viesse a depender do *krill* para subsistir, no futuro, como propalavam alguns estudiosos pessimistas, as criancinhas subnutridas olhariam para a massa alimentar oferecida pelas mães e diriam: “...Eca! Comida de pasta-de-dentes outra vez”.

Os brasileiros, ao final da tarde, pediram permissão para pernoitar na estação, já que pretendiam prosseguir com os trabalhos no dia seguinte. Conhecidas as limitações, os dois homens, Dr. Lauro Xavier Filho, da Universidade Federal da Paraíba, e Dr. Ênio Solliani Junior, da Federal do Rio Grande do Sul, dormiriam em sacos-de-dormir no chão dos nossos alojamentos. As moças, Dr<sup>a</sup> Edith Fanta Feofillof, da Federal do Paraná, e a geógrafa Eugênia Cristina Aruda, da Federal da Paraíba, dormiriam, também em sacos, na sala-de-estar, apesar de alguns tripulantes de Ferraz tentarem convencer-me de que o contrário seria melhor. De fato, seria. Mas nem um pouco prudente e sensato.

Essa oportunidade permitiu que os nossos amigos falassem, via rádio-telefone, com seus familiares no Brasil, o que não era permitido em Arctowski. Possibilitou, ainda, constatar a naturalidade da presença feminina na estação, uma vez que, a partir do verão seguinte, isto se tornaria habitual, com inúmeras equipes de projetos do PROANTAR integradas por pesquisadoras em trabalhos de campo. Na ampliação de 1984/85, a substituição dos alojamentos por camarotes permitiu a adequada privacidade para ambos os sexos.

Com esse apoio, vimos que era fácil cumprir uma das tarefas operacionais listadas para a estação, a de contribuir para o trabalho de pesquisadores nas áreas próximas. Empregamos o trator de neve e o nosso bote, para deslocamentos rápidos em maiores distâncias, facilitando a coleta de amostras geológicas e biológicas.

Na tarde do dia 19, os brasileiros foram recolhidos pela Dzu-  
nia e retornaram a Arctowski.

Ainda nessa semana, testamos as vestimentas de fabricação nacional e as rações polares do EMFA, em caminhada de longa duração pelo perímetro da península Keller, aproveitando o bom tempo que fazia. As vestimentas ainda precisariam de muito aprimoramento. As rações eram boas, mas excessivas em volume unitário.

As demais tarefas em andamento continuavam como o planejado, com bons resultados.

Sempre que era possível, e o tempo ajudava, eu dava um passeio antes do jantar até a “praia da baleia” e divertia-me com os razantes das skuas<sup>9</sup> que nidificavam por ali, na tentativa de afugentar-me e proteger seus filhotes. De vez em quando, um ou outro pingüim aproximava-se, com seu andar balançante, parecendo querer brincar, como o meu cachorro, o Marechal, fazia em casa, quando eu voltava do trabalho. Outras vezes, eu subia até a elevação à retaguarda de Ferraz e ficava sentado, olhando a enseada por cima do teto laranja da estação, pensando na família e curtindo a saudade. Eram poucos os momentos em que eu podia, verdadeiramente, relaxar e ficar sozinho.

O início da terceira semana em Ferraz apresentou os primeiros sinais de declínio do verão antártico: os registros meteorológicos passaram a mostrar, gradualmente, o aumento das condições mais adversas de clima.

No dia 21 de fevereiro, com chuva e vento forte, realizamos uma cerimônia ecumênica junto à cruz de mármore da elevação mais próxima. Era uma homenagem em intenção do patrono, Capitão-de-Fragata Luiz Antônio de Carvalho Ferraz, na data comemorativa de seu nascimento. A tripulação englobava oriundos das religiões católica, protestante e judaica, além de confessos agnósticos. Assim, fizemos a leitura de trechos extraídos do Antigo e do Novo Testamentos, selecionados pela beleza, profundidade e pertinência quanto à situação que vivíamos na ocasião. Lembrei a todos

---

<sup>9</sup> Skuas são as aves de rapina da Antártica. Têm porte médio, como os gaviões, e habitam particularmente o litoral.

o porquê da escolha do nome Ferraz para a estação. Na verdade, durante o planejamento de 1983, muitas vezes discutíramos detalhes sem fácil consenso. O nome da estação, contudo, foi uma unanimidade. O Comandante Ferraz fora um dedicado colaborador nas atividades de pesquisa ligadas ao mar e um dos primeiros integrantes do PROANTAR. Havia participado de viagens à Antártica e ao Ártico a convite de outros países, tinha participado da elaboração do texto do programa e estaria presente entre nós, com certeza, se não tivesse falecido, prematuramente, quando representava o Brasil num congresso no Canadá, em 1982. Era, pois, uma justa homenagem a quem, mais ainda do que nós, fora verdadeiro pioneiro.

Apesar do empenho de cada um, os sinais de cansaço e de estresse começaram a surgir. Já estávamos, pelo menos a metade de nós, em operação há mais de cinquenta dias, desde a saída do Rio, em 3 de janeiro. Sem descanso, na maior parte do tempo, e confinados em ambiente pequeno, era natural o desgaste sentido.

Com a preocupação de adotar medidas preventivas para o relaxamento de tensões, procuramos aumentar as atividades ao ar livre. Somente em ocasiões de tempo muito ruim é que ficávamos totalmente presos na estação. Restava, todavia, a compensação de saber que tudo isso serviria de parâmetros para, no futuro, traçar o perfil ideal do *homo antarcticus brasiliensis*, espécimen totalmente habilitado à vida no cenário austral, capaz de suportar os longos períodos de invernção com a tranqüilidade de quem vai a um *shopping*.

No dia 21, registramos as piores condições meteorológicas da nossa estada: ventos furiosos de até 80 nós, cerca de 150 km/h, e visibilidade de poucos metros, em virtude da enorme quantidade de cristais de neve no ar. Mesmo assim, exploramos a novidade da situação com alegria infantil.

É bem verdade que não tivemos muita escolha. A canalização que trazia água da lagoa de abastecimento, improvisada com mangueiras de incêndio, congelara durante a noite com a parada da bomba elétrica que mantinha um fluxo constante até a caixa. Por sinal, a bomba também se danificara, estando rachada. Era sorte que houvesse uma de reserva.

Enquanto alguns desconectavam todo o sistema e levavam as seções de mangueira para aquecê-las no compartimento dos geradores, outros supriam de neve a caixa coletora, aproveitando os grandes acúmulos que se formavam e que já obstruíam a passagem coberta entre os compartimentos. É claro que o trabalho não evitava as boladas de neve nos breves intervalos. Quando se percebia que alguém, no afã de uma foto da nevasca, saía para buscar a máquina, o seu retorno era contemplado com uma saraivada de petardos e elegantes palavras de estímulo, como aquelas ouvidas nos estádios de futebol.

Quando pensei que o trabalho estava concluído, constatei nova surpresa – a canalização da fossa!

Lembro-me de que, nas condições planejadas de instalação da estação, não havia nenhum tipo de equipamento especial para o recolhimento de dejetos. Nós nem sabíamos onde a estação seria colocada. Assim, durante a montagem, cavamos, com pás, um considerável buraco próximo dos módulos da cozinha e do banheiro, que receberia toda a descarga de águas servidas e do esgoto sanitário, em diferentes canalizações de tubos de PVC, sem qualquer isolamento térmico. O buracão, depois de concluído, direcionados os vários canos, foi coberto com esteiras metálicas que leváramos para facilitar o desembarque dos módulos, deixando-se, apenas, um respiradouro para a saída de gases.

Toda a água da estação era aquecida, o que facilitava o escoamento dos dejetos dos vasos sanitários. Por alguma razão, que, talvez, pudesse ser pesquisada no consumo de alimentos do jantar da véspera, havia uma baita obstrução, já congelada, no cano oriundo do banheiro.

Que jeito? Fazer o quê? Não adiantava tentar encontrar o comilão culpado.

De vergalhão em punho, a equipe, com o cuidado extremo para ninguém cair na fossa, iniciou o penoso trabalho. Cutuca daqui, pressiona dali, desce mais água fervendo pelo cano e, de repente, como na sonoplastia de um filme de Hollywood, o característico “tchibum” de algo despencando em superfície pastosa. Cano safo!, e outro importante subsídio para o aperfeiçoamento do projeto de ampliação: esgoto com isolamento térmico.

No dia 23 recebemos nova visita do NOc Prof. Besnard, desta vez com a equipe da segunda etapa da viagem, embarcada em Punta Arenas. O Comandante, Capitão-de-Longo-Curso Waldir da Costa Freitas, o chefe científico, Dr. Phan Van Ngan, os oficiais, os pesquisadores e demais tripulantes estiveram na estação durante toda a manhã.

Conheceram as instalações e foram informados das idéias de ampliação para o verão seguinte, incluindo dois laboratórios, um seco e um molhado. O Dr. Phan comentou que, com isso, o conjunto “Ferraz-Besnard” poderia atuar como similar ao “Palmer-Hero”, do USARP: referia-se ao trabalho encadeado que era realizado pela estação e pelo navio americanos, a cada verão.

Recebemos a mala postal trazida pelo navio e, por meio das cartas e dos muitos recortes de jornais remetidos pelos familiares e colegas, pudemos sentir a boa repercussão que o nosso trabalho estava tendo no Brasil.

Aproveitei para pedir ao Waldir que nos fornecesse alguns itens de suprimento que haviam acabado. Cálculo errado, consumo exagerado, como prever? Mais um subsídio.

Foram gentilmente cedidos alguns quilos de cebola, alho e café. Papel carbono, também. Retribuímos com refrigerantes, vinho e algumas refeições congeladas.

Tivemos ainda a notícia de que, à noite, seria levado ao ar o programa editado pelo Hermano Henning, sobre a montagem da estação.

Lá pelas 23 horas, quando começava o melhor período de propagação das emissões rádio e, aí, acordávamos os parentes no Brasil com o apoio das estações costeiras da EMBRATEL, obtivemos o relato do que havia sido mostrado no “Globo Repórter”. Todos passáramos de ilustres desconhecidos a “heróis nacionais”. A cena final, descrita em detalhes por esposas, mães, namoradas, filhos, cachorros e papagaios, mostrava cada um de nós em *close*, com a bandeira tremulando em imagem superposta, e o Hermano dizendo: “... Eles são pioneiros; da permanência deles depende o futuro do Brasil na Antártica.”

Coisa linda! Mais uma vez, o orgulho de ser pioneiro cresceu no íntimo de cada um de nós.

E essa terceira semana, sem dúvida a pior das que passamos, terminou com uma grande frustração. Havíamos sido convidados para o aniversário de Arctowski, que seria comemorado no domingo, 26. Parte dos tripulantes compareceria, sendo transportada pela Dzunia, que eu solicitara ao Richard como apoio, já que eu não mais me aventuraria em nosso precário bote. Os preparativos de véspera foram grandes, com a escolha da melhor roupa, de um retoque nos cabelos com a única tesoura que existia na estação, e a barba mais caprichada. A expectativa de sair da rotina e ver gente nova era estimulante.

Mas uma tempestade que durou mais de quarenta horas impediu o tão esperado passeio e provocou um trabalho adicional de novo descongelamento de canalizações da rede hidráulica. Ainda bem que o cano do esgoto não entupiu dessa vez.

Outro problema sério, quando ocorriam tempestades, era o excesso de umidade dentro da estação. Com vento forte e chuva ou neve desabando, não podíamos manter as portas abertas, hábito que passou a ser obrigatório quando constatamos que os parafusos que prendiam o revestimento interno de fórmica dos módulos tocavam o aço externo, apesar do isolamento de espuma de poliuretano entre as paredes duplas. Isso permitia que cada parafuso conduzisse a baixa temperatura externa para dentro dos compartimentos, condensando o vapor d'água do ar no interior em pequenos filetes que desciam de cada ponto de fixação. E eram centenas deles. Os módulos possuíam pequenos exaustores e válvulas para a renovação de ar, insuficientes, todavia, para evitar o problema. O jeito era secar, continuamente, com panos. No verão seguinte, esse defeito seria eliminado com a substituição dos parafusos por outros, menores.

Como era domingo, e folga do mestre-cuca, tínhamos uma feijoada, ou algo semelhante, preparada pelo "Adi" e pelo Hygino. A panelada borbulhava num mar de gordura e eu disse discretamente ao Abrahão e ao Serja, para que rezassem, pedindo que a proteção divina nos salvasse, não da tempestade, mas do almoço.

À tarde, outro problema para ser sanado. A fiação externa e as antenas dos receptores de VLF, do INPE, acumularam gelo em excesso e os registros passaram a indicar resultados totalmente



loucos. Foi preciso levantar todo o cabeamento dos condutores bem acima da neve depositada, para diminuir as interferências.

Aproveitei o final do dia para concluir o anteprojeto da primeira ampliação, que seria realizada no verão seguinte. Sabia que a limitação de recursos provavelmente não permitiria a execução de tudo o que era necessário num único verão e, assim, estabeleci prioridades naquilo que deveria ser construído e adquirido.

A quarta e última semana despontou promissora. Em uma manhã de sol e paisagem de cartão-postal suíço, fizemos a foto oficial do grupo, a mesma que ainda ornamenta uma das saletas da estação.

Como faltava pouco tempo, completei o planejamento da desativação da estação e informei seus detalhes ao navio. A nossa preocupação com os nove meses em que Ferraz estaria desocupada, submetida aos rigores do inverno, era lógica e natural. Não tínhamos dados suficientes para estimar como se comportariam, exatamente, os materiais expostos a temperaturas que poderiam chegar aos  $-40^{\circ}\text{C}$ , já que a estação ficaria desligada e sem aquecimento. Por isso, ao retornar ao Brasil, levaríamos o máximo de equipamentos eletrônicos transportáveis e dois dos grupos motores-geradores, deixando um terceiro como teste de resistência do material. Entretanto, todos os equipamentos que ficassem seriam devidamente preparados, de acordo com a orientação dos diferentes fabricantes. Os vários sistemas, particularmente os hidráulicos e o elétrico, seriam, conforme o caso, drenados, etiquetados e identificados para permitir a restauração das ligações com facilidade.

Por tudo isso, a desativação envolveria um detalhamento de ações encadeadas que começariam, efetivamente, cinco dias antes do reembarque.

Ainda no dia 27, alguns companheiros fizeram o primeiro grande boneco de neve daquele verão, ou melhor, uma boneca, bem na entrada principal, o que melhorou o humor de todos. Recebeu alguns apelidos, mas, decididamente, o mais apropriado foi o que lembrava uma colega participante do Programa.

A partir do dia 28, passamos a concluir todas as pequenas pendências que restavam.

Realizamos o último teste de vestimentas nacionais e o da ração polar, este sob ótica estritamente militar. Assim, eu, o Mancini

lha, o Sinval, o José de Fátima, o “Adi” e o Peter enfrentamos, todos equipados, uma caminhada forçada até a geleira Lodowiec, num percurso de cerca de 8 km, em uma hora. Aproveitamos para fazer um censo de aves e mamíferos locais. Após o almoço, quando foram consumidas apenas as rações, retornamos em dois grupos distintos: um pela praia, em marcha ainda mais acelerada, e o outro pelas alturas, cruzando transversalmente a pequena cordilheira. Chegamos primeiro, vindo, quase correndo, pela orla. Os alpinistas e o médico chegaram depois. O desgaste foi praticamente idêntico nos dois grupos, ambos mortos de cansaço. O Ferreira permaneceu em Ferraz, terminando a terraplenagem da área à retaguarda da estação, que, somada ao restante de terreno já preparado, permitiria, com folga, a colocação da futura ala de novos dormitórios, da nova sala-de-estar e de outros compartimentos, no início da operação seguinte.

Adiantamos, também, os relatórios de vários projetos e atividades, bem como os inventários do material que ficaria na estação e do que iria ser deixado em Rio Grande, na ESANTAR.

O carro-chefe científico, a pesquisa da propagação VLF, tinha conseguido registros fabulosos até aquele momento; as avaliações do médico também estavam proporcionando farto material para longas análises posteriores, apesar do curto período de observação; a amostragem meteorológica obtida daria condições ao INEMET de conhecer melhor as variações de tempo na região; enfim, a estação estava justificando plenamente a sua existência também sob o enfoque científico.

E mais uma vez a Antártica nos surpreenderia. O início de março chegou com um dos mais belos dias daquele verão austral, sem ventos, com céu azul e a agradável temperatura de +2°C, após um crítico e prolongado período de mau tempo.

Aproveitamos, então, para acelerar os preparativos da desativação. O material molhado foi colocado para secar e liberamos o trólei<sup>10</sup> para limpeza e preparação para receber o material que fica-

---

<sup>10</sup> Espécie de reboque puxado pelo trator, com as mesmas largura e comprimento de um *container* e com as laterais pequenas e rebatíveis, que servia para o transporte de carga pesada.

ria na ESANTAR. Transportamos, também, os tambores reservas de óleo diesel e de gasolina para a balsa, visando ao seu reembarque prioritário no navio.

Deu até para ir à praia, com foto de sunga para comprovar. Eu e o maluco do médico arriscamos uma caída na água, após posarmos para fotografias bebendo cerveja junto aos blocos de gelo. Claro está que, logo em seguida, partimos em acelerado para o chuveiro quente e o conforto do calor dos macacões: coisas da demência austral!

Recebemos, ainda nesse dia, uma última visita da Dr<sup>a</sup> Edith Fanta e do Dr. Ênio, que precisavam coletar mais amostras. Como tinham pouco tempo disponível, enquanto o Richard e outros poloneses pescavam na enseada, levei-os de trator de neve aos pontos desejados.

Os dois alpinistas saíram para concluir o relatório fotográfico de técnicas de sobrevivência e de emprego de equipamentos especiais na neve e no gelo, que serviria de recurso visual nos futuros estágios de treinamento pré-antártico.

O ritmo de trabalho tornou-se grande, com a separação de todo o material que ficaria, classificando-o e armazenando-o convenientemente. Embora eu pretendesse fazer retornar parte da minha tripulação no verão seguinte, a fim de facilitar o trabalho de reativação da estação e instrução da nova tripulação, determinei especial atenção na identificação de todos os circuitos existentes.

Como é tradição, e conforme prevê o Tratado da Antártica, deixaríamos a estação com condições de atender a emergências de qualquer indivíduo ou grupo em suas proximidades. Lá permaneceriam um estoque pequeno de alimentos, bujões de gás para o fogão, lampiões, alguns medicamentos e outros itens em condições de uso. Avisos em português e em inglês seriam afixados em todos os compartimentos, orientando os eventuais usuários.

Na sexta-feira, dia 2, segundo o pessoal do INPE, ocorreu o fecho de ouro da pesquisa de VLF. Às 9h40min, foi registrada a maior explosão solar de todo o período, com “intensidade de variação de fase de 45 microsegundos”. Eu não entendia absolutamente nada do assunto, por mais que tivesse tentado, mas via o Dr. Abraão e o Hadano contentíssimos com o fato. E, sempre que era para comemorar, não perdíamos oportunidade de brindar com um

uísque servido com gelo de mais de mil anos, que o Peter saía imediatamente para recolher de um dos blocos que caíam da geleira mais próxima. Era mais ou menos algo como, em casa, abrir o congelador e apanhar a bandeja de cubos de gelo.

O carnaval, que começou no dia 3, não poderia deixar de ser festejado. Os reflexos austrais de Momo foram dados por meio da fita cassete com os sambas-enredo das “escolas” cariocas, que tocou o dia inteiro, para horror do Peter, especialista em acústica, que detesta barulheiras. Sei que ele desapareceu por um bom tempo pela manhã e foi visto, na última vez, subindo o “morro da cruz”. Mas voltou para o almoço.

Fomos informados no final da tarde, pelo Comandante Fernando, que o Teffé chegaria no dia 5 e que os trabalhos de reembarque começariam logo após o fundeio.

Com apenas um dia para a prontificação desses trabalhos, aceleramos a manobra e concluímos tudo até a hora do jantar que, naquele dia, foi especial.

Era domingo de carnaval. Festa. Último dia de operação isolada da estação. Cabia um jantar de despedida e o cuca caprichou. Com certeza foi o melhor cardápio já servido na Antártica neste século. Fiz discurso, agradecendo o empenho e o profissionalismo de cada um e presenteei todos com placas do PROANTAR, previamente preparadas e levadas comigo, desde Brasília.

Apesar das brincadeiras que fizemos, para descontrair, a ocasião tinha um ar de solenidade. Afinal, éramos os primeiros brasileiros a conseguir aquele feito. Não havia sido um longo período, pouco mais de trinta dias de operação, sem contar a montagem. Mas foi o primeiro – parodiando o astronauta Neil Armstrong, ao pisar na Lua, “um pequeno passo para cada um de nós, mas um grande salto para o jovem PROANTAR”.

E, no dia marcado, 5 de março, o “Barão” não chegou!

Com um pouco de mar difícil pela frente, o velho Teffé sofria um atraso de vinte e quatro horas.

Chegou na madrugada do dia 6 e, naquele dia, foi intensa a movimentação na estação, pois a maioria dos pesquisadores a bordo, embarcados em Punta Arenas no meio da operação, não conhecia Ferraz.

Bem cedo, estive no navio para conversar com o Comandante Adrião e com o Fernando, acertando os últimos detalhes para o reembarque e o nosso retorno.

Tão logo regresssei à Ferraz começaram as visitas. Aliás, o primeiro bote de visitantes a chegar à praia foi anunciado, pelo até então tímido meteorologista José de Fátima, com o grito: “MULHEEEEEERRR!”

Chegavam algumas pesquisadoras embaladas em seus pesados macacões, toucas, luvas etc., etc., etc, e, mesmo assim, o recatado mineiro percebera a sutil diferença: talvez pelo cheiro, apesar de estarem distantes, talvez pelo andar, mesmo que desfavorecido pelas enormes botas. Na verdade, constatei com isso que era, de fato, hora de voltar para casa. O povo já estava ficando verde e tendo alucinações.

E foi uma satisfação!

Tivemos de nos dividir em equipes para mostrar a estação e os arredores, contar e ouvir as novidades, e tirar milhares de fotografias com cada grupo que chegava, tudo isso sem prejudicar os trabalhos de reembarque do material, já em andamento, e o apoio a uma equipe de geologia, que aproveitou para colher amostras nas vizinhanças, e à turma de hidrógrafos, que mapeava a área.

O movimento terra – navio, com todo o material previsto, durou cerca de 16 horas, estendendo-se até a tarde do dia 7. Ficaram, apenas, as bagagens individuais, que seguiriam conosco depois.

Ainda no dia 7 de março, data em que se comemora o aniversário da melhor tropa do mundo, o Corpo de Fuzileiros Navais, manteve a tradição. Já levantei, no dia do nosso 176º aniversário, de uniforme camuflado, o único que levei, especialmente para essa data. O Ferreira e o Sinval, também. Éramos as únicas três “árvores” na paisagem antártica. O restante dos tripulantes, que não tinha o privilégio e a felicidade de pertencer ao CFN, olhava com certa inveja.

Às oito horas, quando içamos a Bandeira Nacional, içamos, também, o estandarte do CFN na adriça de BE.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Boreste.

Assim vestido, recebi o jornalista Sérgio Máttar, da Rede Bandeirantes, para uma entrevista. Ele embarcara na segunda etapa da viagem e estava fazendo um documentário para televisão. Seria um programa diferente do Globo Repórter sobre a montagem da estação. Mais longo, mostraria os diferentes trabalhos realizados na operação como um todo, entremeados com narrativas da história antártica e do andamento do programa brasileiro, comportando, assim, entrevistas pessoais com as diferentes equipes. Foi levado ao ar em junho de 1984, se não me engano.

Às 17h, nós, fuzileiros de Ferraz, recebemos os Comandantes Adrião e Fernando, os demais fuzileiros que viajavam a bordo do Teffé,<sup>12</sup> um grupo de pesquisadores e os outros integrantes da tripulação, para uma reunião de confraternização.

Já quase desativada, a estação permaneceu apoiando os geólogos e a turma da hidrografia ao longo do dia 8, com refeições e cafés quentes, enquanto o Teffé seguia até Arctowski para recolher os brasileiros que lá estavam. Pedi que levassem minhas despedidas e agradecimentos ao Richard e sua população. Tinha sido uma boa convivência, embora esporádica, aquela com os poloneses. Eles ficariam responsáveis por cuidar de Ferraz, na nossa ausência. De vez em quando, passariam por lá para ver se tudo permanecia bem e tirariam fotos para nos enviar. Quem sabe, um dia, voltaríamos a nos encontrar numa curva da baía do Almirantado.

O dia 9, em que deixaríamos Ferraz, amanheceu com uma certa tristeza no ar. Quase não falávamos uns com os outros. Após as providências de última hora, desligamos o grupo motor/gerador número 3, que ficaria na estação, e o desativamos; drenamos as redes hidráulicas e reunimos a bagagem pessoal do lado de fora. Fui checar, um a um, cada compartimento, repetindo o que sabia já estar feito. Era mais um ritual de despedida. Cada tripulante procurava disfarçar o que estava sentindo. Em contraste com a alegria da véspera e a perspectiva de, em breve, voltar ao convívio da própria

---

<sup>12</sup> O então Capitão-Tenente (Fuzileiro Naval) Moacir de Jesus Franco, que posteriormente também viria a ser chefe de Ferraz, e o Sargento Lauro, ambos do Destacamento Aéreo Embarcado.

família, cada um de nós sentia, naquele momento, a perda de algo que passara a fazer parte importante de nossas vidas.

A pequena estação representava a concretização do esforço conjunto. Deixá-la, vazia, era triste.

Todos haviam dado o máximo de si para que ela existisse, cumprisse sua finalidade e, sobretudo, se tornasse um “lar” que deixaria suas marcas gravadas para o futuro, assegurando a continuidade do começo que dera certo.

Às 13h, debaixo de uma chuva fina, arriamos a nossa bandeira pela última vez naquele verão, numa cerimônia singela, marcada pela saudade daquele período que tanto nos orgulhou.

Com a satisfação da missão cumprida, começamos a retornar ao navio. Propositamente, fiquei de embarcar por último.

Sozinho na praia, esperando o bote que vinha em minha direção, senti que era a última vez que veria a minha estação. Mesmo que algum dia eu retornasse, aquela estação não mais existiria. Estaria desfigurada pelo progresso. Seus compartimentos, internamente mudados para outros fins, seriam parte de um complexo maior, mais imponente e importante.

Ela só permaneceria imutável na mente daqueles que agora partiam.

Ao embarcar no bote, olhei para trás com a sensação de que parte de mim ficaria, para sempre, naquela silenciosa e deserta península.

A chuva no rosto disfarçou as lágrimas que corriam.





## 1984 e a Operação Antártica III

No dia seguinte à nossa saída de Ferraz, e após uma noite com o navio abarrotado de gente, já que todo o pessoal da segunda etapa da viagem e a tripulação da estação estavam a bordo, voltamos a Marsh para desembarcar aqueles que retornariam de avião. Praticamente todos os pesquisadores e os civis da minha tripulação regressaram pelas asas da FAB.

No navio, ainda seriam feitas algumas medições e pequenas coletas biológicas, na viagem de volta. Por isso, algumas pesquisadoras da oceanografia biológica regressaram de navio.

O Drake foi bondoso, dessa vez. Já cobrara o seu tributo, com “mar-10”,<sup>1</sup> quando o Teffé foi fazer escala em Punta Arenas, na metade da operação.

Como eu afirmara a Mr. Hunt, passamos a centenas de milhas ao largo das MALVINAS. Mas, tinha havido oportunidade, anteriormente, para serem estreitados os laços com a Marinha britânica, quando o Endurance encontrou o Teffé, no Bransfield, após visitar a estação. Os comandantes visitaram-se e os aviadores navais dos dois navios fizeram adestramento em conjunto.

Escalamos, primeiro, em Montevidéu, e os uruguaios, além da gentileza com que nos receberam, aproveitaram para saber tudo sobre como “fazer” uma estação na Antártica.

Promovemos algumas palestras a bordo e eu dei uma espécie de “consultoria particular” para o futuro chefe da Estação Artigas, que ainda nem estava projetada. O PROANTAR, assim, apesar de

---

<sup>1</sup> A escala de condições do mar vai de 0, totalmente plácido, a 12, furacão. Com dez, tempestuoso, beira as portas da desgraça total.

jovem, começava a mostrar serviço e já dava aulas para os mais inexperientes.

Parece que aceitaram as nossas sugestões. Artigas foi instalada um ano depois e, na sua construção, foram seguidos procedimentos idênticos aos da montagem de Ferraz e foram adotadas muitas das idéias que transmitimos naquele encontro.

Na breve escala em Rio Grande, deixamos quase todo o material na ESANTAR e o seu diretor, na época, Paulo Edson de Melo Pinho, viu-se cercado de vestimentas, motores, equipamentos de comunicações, eletrodomésticos e uma variedade de itens para lavagem, manutenção e catalogação. Foi, de fato, o início da atuação daquela estação de apoio que, a partir daí, assumiria a aquisição e o preparo do material para as operações seguintes e viria a se tornar o respeitável *shopping* antártico que é hoje em dia. Foram, também, o Paulo Edson e sua turma, pioneiros nesse tema.

Ainda no mar, soubemos da demissão do Ministro da Marinha e Ministro Coordenador da CIRM.

Nossa chegada ao Rio, em 3 de abril, exatos três meses após a partida, não teve a recepção interna que imagináramos, excetuando, é claro, a calorosa acolhida dos familiares que aguardavam no cais, registrada nas cenas finais do documentário do Sérgio Máttar, da Band.

Tenho certeza de que a saída do Almirante Maximiano contribuiu para isso. Se ele tivesse permanecido à frente do ministério, o término da Operação Antártica II teria tido uma divulgação muito mais ampla e seria bem mais festejada no meio naval. Afinal, o maior incentivador do programa era ele.

De volta a Brasília, sem maiores rapapés, como se nada de diferente houvesse acontecido, eu e o Comandante Fernando retomamos a nossa vida na SECIRM. Apenas os amigos e os colegas mais próximos apresentaram, efusivamente, os cumprimentos pelo trabalho realizado.

Relatórios, providências e mais relatórios foram a tônica dos dias que se seguiram.

Relatórios, sem dúvida, são coisas insuportáveis de se elaborar e de ler. Entretanto, são ferramentas imprescindíveis para a evolução dos acontecimentos. O passado, se esquecido, tende a ser repetido no futuro, com os mesmos erros e inconvenientes que não fo-

ram registrados. Seria o mesmo que a humanidade ter de reinventar a roda a cada novo ciclo tecnológico. Os que produzimos, com variados enfoques, foram encaminhados aos diferentes órgãos da hierarquia responsável pelo Programa e às organizações de apoio, com recomendações de aprimoramento das respectivas atividades.

Muita coisa teria de ser feita, e com rapidez. Na viagem de volta, discutimos o esboço de cronograma para o verão seguinte e estabelecemos a partida dos navios para meados de novembro, prevendo a reabertura de Ferraz, já ampliada, para o meio de dezembro. Queríamos uma operação mais longa, em torno de cinco meses, que permitisse intensificar o rodízio de equipes de pesquisa a bordo e na estação. Seria, também, a última vez que Ferraz sofreria uma interrupção de operação, ao término do verão. A partir de 1986, começariam as invernações.

Pretendíamos, ainda, reunir os resultados dos trabalhos científicos até então desenvolvidos em uma única publicação, embora isso só se tornasse possível a partir de 1985, quando estivessem prontas as avaliações, análises e conclusões sobre as medições e coletas realizadas no último verão.

O Neiva havia sido transferido da SECIRM para a Diretoria de Hidrografia e Navegação, por sua própria solicitação, já que desejava retornar ao Rio de Janeiro. Assim, o Fernando assumiu o cargo de Subsecretário para o PROANTAR. Voltamos a ser apenas quatro.

A nova estrutura geral para a CIRM começou a ser planejada pelo Fernando, visando à sua implementação ainda naquele ano, como de fato ocorreu. A principal mudança organizacional ocorreu no contexto da Subcomissão do PROANTAR. Foram criados o Grupo de Gerenciamento (GG), para atender basicamente às áreas científicas, e o Grupo de Operações (GO), voltado para a área logístico-operacional do Programa. Dessa forma, a Subcomissão, constituída, apenas, pelo Secretário da CIRM e pelos representantes do MRE e do CNPq, e seus dois grupos subordinados, estes reunindo os coordenadores das áreas e os representantes da USP e dos Ministérios da Marinha e da Aeronáutica, seriam responsáveis pelas diretrizes de planejamento das atividades. A SECIRM, por meio da Subsecretaria, continuaria com a execução. Os grupos criados facilitariam as discussões, em níveis adequados. Nós, da

SECIRM e da Subsecretaria, participaríamos de todas as reuniões, assessorando-as com as reais possibilidades e limitações do nível executivo.

Além do planejamento da ampliação de Ferraz, ao qual eu dava prioridade absoluta, apesar da incerteza quanto aos recursos para a sua execução, teríamos de adquirir outros itens de considerável valor para suprir, com vantagem, aquilo que havíamos obtido por empréstimo para a Operação Antártica II. O trator da Caterpillar e novas embarcações para a estação eram os primeiros da lista.

Eu trabalhava, também, no anteprojeto de dois refúgios que pretendíamos instalar nas ilhas Elefante e Nelson, a fim de prover, no verão seguinte, melhores condições de apoio e alguma autonomia aos pesquisadores que tinham acampado naqueles locais na última operação. Seriam instalações simples, de 18m<sup>2</sup>, capazes de abrigar grupos de até seis pesquisadores, com um mínimo de conforto: banheiro e cozinha pequenos, dois triliches, mesa para refeições e um paiol. Pré-fabricados em madeira, suas partes seriam transportáveis por helicópteros, a fim de possibilitar a montagem em locais de difícil acesso por mar.

Era imperioso selecionar, o quanto antes, os integrantes do que passaríamos a chamar de “grupo-base” da estação: os militares da Marinha, do chefe ao cozinheiro, que permaneceriam todo o verão. Os pesquisadores passariam a ocupar a estação em sistema de rodízio, compondo, em princípio, dois grupos, cada um durante a metade do tempo.

Tínhamos de definir, também, junto com os coordenadores de áreas científicas, algumas medidas um pouco desagradáveis. Duas delas não seriam fáceis de abordar com os chefes de projetos interessados, pois iriam ferir susceptibilidades. A primeira era a proibição da participação futura de alguns pesquisadores em trabalhos de campo. Lamentavelmente, um pequeno número havia tido comportamento inadequado à convivência no ambiente antártico, onde, como já afirmamos, a confiança mútua é fundamental. Desde o treinamento pré-antártico do final de 1983, eu já pressentira que determinados indivíduos, a par de suas possíveis competências científicas, não possuíam o perfil adequado a períodos tão longos, em grupos restritos e em condições adversas. Por exemplo, não se trata de exagero militar, mas o uso de drogas, mesmo as considera-

das “leves”, era algo inaceitável por nós. E esse foi um dos problemas constatados em uma das equipes que ficaram acampadas.

Outra medida a ser adotada, também polêmica, era o estabelecimento de prioridade quanto ao fomento dos projetos. A histórica restrição orçamentária do país também nos atingia e era preciso, já com dois anos efetivos de trabalho, definir os projetos estrategicamente mais importantes para o Programa e atender, o máximo possível, às suas necessidades. Os menos relevantes seriam, naturalmente, menos apoiados.

Acabou não sendo tão difícil quanto imaginamos. O principal coordenador do GG, o prof. Rocha Campos,<sup>2</sup> aparou as arestas e preparou o caminho para os vetos que tivemos de dar. Os chefes de projetos entenderam bem cada ponto destacado. Eles, assim como nós, também desejavam manter o elevado nível profissional e a seriedade do Programa.

No meio de toda essa mão-de-obra, ainda tínhamos de arranjar tempo para proferir a infinidade de palestras que foram solicitadas por universidades, instituições variadas e escolas de ensino médio, bem como para participar de entrevistas em noticiários de televisão. O PROANTAR estava na moda e queríamos, obviamente, divulgá-lo.

Um encontro bastante agradável ocorreu por ocasião da visita do navegador Amyr Klink ao PROANTAR, em maio ou junho de 1984, não estou bem certo. Ele realizara recentemente a travessia do Atlântico, a remo, em seu barco “Parati”, e começara a planejar uma viagem, também solitária, à Antártica, mas, dessa vez, a vela. Trocamos várias idéias sobre o assunto e eu contei a ele muitas das experiências que vivenciamos, particularmente as de caráter logístico, que lhe seriam importantes. Esticamos a conversa até tarde, em minha casa, antes de levá-lo de volta ao aeroporto. Não sei se aquele papo teve alguma influência na escolha da “baía Dorian” para seu local de invernação, de 1990 a 1991. Mas lembro-me de que o Amyr ficou bastante impressionado quando descrevi a beleza daquela área e mostrei-lhe as fotos que havia tirado em Dorian Bay.

---

<sup>2</sup> Prof. Dr. Antonio Carlos Rocha Campos, da USP, atual presidente do SCAR.

No que concerne à ampliação da estação, minha proposta inicial, contida no Relatório Final de Ferraz, contemplava um acréscimo de dezoito módulos para habitação e serviços, além de uma tancagem de combustível com um mínimo de cinco *containers* de aço. Pequenas mudanças internas nos compartimentos originais, novos sistemas de coleta de água e de esgoto sanitário e um parque de antenas bem posicionado completavam o projeto. Seria mantida a sistemática arquitetônica adotada inicialmente, embora com alguns compartimentos mais amplos, em decorrência da possibilidade da junção de vários *containers*, lateralmente, sem paredes divisórias. Passariam a existir uma sala de estar e jantar, laboratórios, enfermaria e centro-cirúrgico, estação meteorológica, paióis, despensas, outra oficina, novos grupos motores/geradores de maior capacidade, outro banheiro e uma frigorífica. Eu não havia imaginado, de início, camarotes duplos para os ocupantes e, sim, um acréscimo de dois alojamentos, totalizando vinte e duas vagas, com parte exclusiva para mulheres. Ao longo do ano, na medida em que compatibilizávamos custos *versus* dinheiro disponível, os camarotes duplos passaram a existir, em número de doze.

A ampliação de Ferraz no verão seguinte comportaria, assim, um total de trinta novos compartimentos, elevando o conjunto para trinta e oito módulos.

A escolha de um novo chefe para a estação, que deveria, o mais cedo possível, juntar-se a nós para acompanhar o planejamento e a execução da construção em fábrica, provocou um certo estresse entre mim e o Secretário da CIRM. Ainda em Ferraz, eu sugerira o nome de um oficial que participava daquela operação, a bordo do navio, e que pudera ver de perto os problemas da fase da montagem. Seu nome, entretanto, não teve boa aceitação. De volta a Brasília, tendo passado algum tempo sem nenhum outro nome cogitado, insisti na questão. Por pouco não fui preso!

Todavia, foi bom ter deixado o Almirante preocupado com o problema, pois, dias depois, ele deu a notícia que havia convidado o Ermel,<sup>3</sup> e que ele aceitara.

---

<sup>3</sup> O então Capitão-de-Fragata José Fernando Ermel.

Tratava-se de um ótimo oficial para o cargo: submarinista, acostumado com a área logística de manutenção de submarinos, “pau-para-toda-obra” e bem mais maluco do que eu. Ele chegaria em julho, a tempo de ainda resolver a metade dos pepinos da reativação de Ferraz e de viajar comigo para a Antártica, em agosto.

Numa das reuniões do GO, já em franca atividade, o representante da Força Aérea informou que a FAB pretendia realizar um vôo de treinamento de tripulações até Marsh, no meio do inverno, para sentir as condições locais daquele período, e colocou vagas à disposição da SECIRM.

Oportunidade única. Permitiria verificar, *in loco*, as condições da estação após cinco meses fechada. É claro que aceitamos. Acho que o Almirante ainda estava meio contrariado comigo e determinou que o Comandante Fernando fosse. Depois, mudou de idéia, quando o Fernando expôs as razões da importância da minha presença.

Outra decisão tomada em reunião do GO, com o representante da Força Aérea, foi a participação de um oficial engenheiro da FAB na primeira perna da Operação Antártica III, para executar um estudo preliminar de viabilidade de construção de uma pista de pouso na península Keller, junto a Ferraz.

Apesar da possibilidade de eventualmente dispensarmos o processo licitatório para a construção da ampliação pretendida para a estação, já que a SAEF detinha a condição de ser a única empresa no Brasil com a especialização requerida, optamos, politicamente, por abrir à indústria nacional a oportunidade de nova participação.

No entanto, por ocasião da reunião com os futuros licitantes, na qual demos a explicação do memorial descritivo do anteprojeto, constatou-se que os concorrentes acabariam por depender da SAEF para aquisição de tecnologia e assessoramento. Quase todos desistiram naquela ocasião, e outros, dias depois. Com isso, a SAEF novamente continuou responsável pela construção, o que, de fato, facilitava nossos entendimentos.

Com a experiência adquirida, pudemos estabelecer uma série de inovações para a montagem dos novos compartimentos, de forma a obter aprimoramento técnico, rapidez e facilidade nos trabalhos. Assim, decidimos por:

- levar uma equipe de operários da fábrica para realizar a montagem; o pessoal do grupo-base apenas ajudaria;
- mudar o sistema de sustentação dos módulos, montando bases de aço para apoiar vários módulos de uma só vez, ao invés de elevar cada um em suas próprias sapatas;
- empregar sapatas pré-moldadas de concreto para nivelar as bases de sustentação, usando-as em diferentes quantidades, conforme as irregularidades do terreno;
- utilizar revestimento de madeira para os módulos habitáveis, em substituição à fórmica, o que associaria maior conforto, isolamento térmico e beleza interna aos compartimentos;
- e, alterar o sistema de janelas anteriormente empregado, substituindo-o por janelas com abertura basculante, que proporcionariam maior ventilação interna aos módulos.

Além disso, todo o detalhamento de canalizações foi replanejado, passando a ser adotado o mecanismo de tubulação dupla, com isolamento de espuma de poliuretano entre os tubos externos e internos, e, ainda, com o acréscimo de fios de resistência elétrica aquecendo os tubos internos. Todas as tubulações, assim pré-montadas, seguiriam em seções prontas para instalação. Com isso, estaria definitivamente descartada a hipótese de congelamento nos sistemas de abastecimento de água e de óleo, e no sistema de escoamento de esgoto.

Uma casa de bombas para a coleta de água da lagoa de abastecimento, fossas sépticas pré-fabricadas e um compactador para o lixo sólido seriam, também, instalados.

Com a proximidade da chegada do Ermel, pude, enfim, gozar um mês de bem merecidas férias. Em julho, viajei com a minha mulher e a minha filha em uma excursão pela Europa, gastando as poucas economias e os dólares recebidos na viagem à Antártica, e aproveitei o calor do verão no Hemisfério Norte, já que o meu verão austral tinha sido bem frio.

Ao regressar, tive uma grata surpresa: a *Revista Marítima Brasileira*, publicação oficial do Ministério da Marinha, fizera da foto oficial da tripulação pioneira de Ferraz a capa da sua edição do trimestre abril/maio/junho de 1984, sem qualquer solicitação da SECIRM para isso.



A seleção dos demais integrantes do grupo-base seguiu, ainda, o processo de escolha baseado no aproveitamento de quem tivesse alguma experiência anterior que pudesse ser válida para o caso. Assim, além do Sargento Baltazar da Silva Santos, tratorista, que auxiliara a minha tripulação na montagem inicial da estação, foi convidado o Sargento Nilson Gomes da Silva, de comunicações, também oriundo do grupo que estagiara no Chile, em 1983. De outros setores da Marinha foram indicados o eletricitista, Sargento Raulino Machado, e o cozinheiro, Sargento Genivaldo da Silva. Decidimos acrescentar mais uma especialidade a partir do verão seguinte: um mergulhador, que ficaria responsável pelas embarcações, pelos sistemas de águas da estação e pelo eventual apoio de mergulho para auxílio aos pesquisadores. O Cabo Milton Bastos Dyna foi o indicado pela Força de Submarinos. O médico e Subchefe, o então Capitão-de-Corveta (Médico) Luiz Ágrio Cavalcanti, foi cedido pelo HFA.

Embora não-integrantes do grupo-base, o meteorologista Francisco de Assis Diniz, do INEMET, e o alpinista Galba Athayde, do Clube Alpino Paulista, também passariam todo o verão na estação.

Assim, com o planejamento razoavelmente adiantado e com o bom andamento do trabalho de construção dos *shelters*, na SAEF, eu, o Ermel e o Roy, o engenheiro da minha tripulação, partimos para o que – esperava-se – seria uma missão de vôo de poucos dias. O quarto passageiro do avião, convidado diretamente pela FAB, foi o prof. Aristides Pinto Coelho, na época presidente do IBEA.<sup>4</sup> Foi uma excelente oportunidade de conversar com um outro entusiasta e estudioso da Antártica. O prof. Aristides é o autor de um dos mais completos livros já publicados no Brasil sobre o continente branco: *Nos confins dos três mares... a Antártida* foi editado pela Biblioteca do Exército em 1983.

---

<sup>4</sup> Instituto Brasileiro de Estudos Antárticos. O IBEA é uma ONG sem qualquer vínculo oficial com o PROANTAR. Integrado por personalidades brasileiras de diferentes origens, o IBEA teve, como maior mérito, a atitude de despertar e manter as elites brasileiras atentas para a importância da Antártica para o país, bem antes de o próprio governo preocupar-se com isso.

O vôo, inicialmente programado para durar apenas cinco dias, acabou consumindo quase duas semanas. Ocorreram todos os problemas possíveis, tais como trem-de-pouso congelado, mais de uma vez, ainda em Punta Arenas, avarias nos sistemas hidráulicos da aeronave, pneu furado e até mesmo a quebra de um pára-brisas em pleno vôo, a meio caminho entre Punta Arenas e a base Marsh.

O inverno, bem rigoroso, era o grande culpado. Conseguimos ir até Marsh duas vezes e nenhuma a Ferraz. As condições meteorológicas não eram favoráveis ao transporte até a estação pelo helicóptero chileno. Foi lamentável, tanto tempo gasto, sem atingir o propósito. Consegui falar, pelo rádio de Marsh, com o Richard, em Arctowski. Ele contou que já estivera uma vez na estação, cerca de um mês antes, e que aparentemente tudo estava em perfeita ordem. Avisou, também, que tirara algumas fotos e que as enviara por malote para a Academia Polonesa de Ciências. Curiosamente essas fotografias chegaram a Brasília em abril de 1985, quase nove meses depois de tiradas. Provavelmente, eram coisas da burocracia comunista que aquele país, então, vivia.

Sem os dados de uma inspeção pessoal, o jeito era confiar que tudo estava, de fato, OK.

No regresso, iniciamos a preparação do treinamento pré-antártico daquele ano. Como a quase totalidade dos pesquisadores que estariam na Operação Antártica III já havia participado do treinamento de 1983, decidimos, então, realizar um treinamento apenas teórico, nas instalações da USP, antecedendo o Simpósio Nacional do Programa Antártico, previsto para o final de outubro naquela universidade. O pessoal do grupo-base e os poucos cientistas sem treinamento prévio seriam preparados seletivamente, de acordo com cada necessidade, nos próprios locais de destino, durante a operação, pelos alpinistas acompanhantes e pelos próprios chefes de equipes de campo. Essa decisão restituiu a tranquilidade e a alegria do prof. Bacila,<sup>5</sup> da UFP, que, com seu “considerável” peso, manifestara, antecipadamente, a preocupação de um provável ataque cardíaco, se forçado a escaladas, manobras de rapel e outras

---

<sup>5</sup> Prof. Dr. Metry Bacila, da Universidade Federal do Paraná, autor do livro *Cartas da Antártica*, publicado pela UFP, em 1985.

técnicas radicais com as quais, maldosamente, eu e o Ermel o ví-nhamos ameaçando (minhas desculpas professor, pela ansiedade que, eventualmente, lhe causamos).

Assim, aproveitamos o fim de semana de 19 a 20 de outubro para o ciclo de palestras. A essa altura, já dispúnhamos de variado material instrucional, com vídeos e seqüências fotográficas, que permitiram aos novatos conhecer as imagens dos locais aonde iriam e as técnicas de sobrevivência que lá praticariam. A todos, foram divulgados os planos da ampliação de Ferraz e da construção dos refúgios, e o cronograma completo da operação seguinte.

Como pretendíamos instalar trinta novos módulos e o Teffé não possuía capacidade para transportá-los de uma só vez, planejou-se uma viagem com duas pernadas exclusivamente logísticas, antecedendo as pernadas de caráter científico. O navio suspenderia do Rio, com o máximo carregamento possível, em meados de novembro, e, após um primeiro descarregamento em Ferraz, regressaria até Rio Grande para a complementação do embarque de material. Os pesquisadores, em princípio, só ocupariam a estação após o término dos trabalhos de montagem.

Na conclusão desses preparativos, o Almirante veio a saber que o Ermel pretendia levar sua asa-delta para Ferraz e, como ele dizia, “fazer uns vôzinhos de reconhecimento”. O Secretário ficou uma fera e proibiu, terminantemente, tal coisa. Apesar dos protestos e das explicações tranquilizadoras do futuro chefe de Ferraz, o assunto foi dado como encerrado. Embora não existam registros oficiais, sabe-se, entretanto, que Papai Noel, no Natal de 1984, não chegou a Ferraz em seu tradicional trenó puxado por renas. Chegou voando, sim, mas de asa-delta!

Em 1º de outubro, tivemos mais uma conquista do Programa. Como resultado do reconhecimento internacional ao trabalho científico dos brasileiros nas duas primeiras viagens à Antártica, o Brasil foi aceito como membro do SCAR, passando a integrar o fórum de deliberações dos grandes programas internacionais de pesquisas naquele continente.

O Ermel insistira bastante que eu o acompanhasse na primeira etapa da operação, a fim de supervisionar a reativação da estação e orientar o início da sua ampliação. Mas eu não estava disposto, porque sentia a necessidade de que alguém permanecesse no Brasil

para o apoio a distância, tomando as providências que fossem surgindo com a evolução da manobra, já que o Comandante Fernando embarcaria no Tefé, novamente, como coordenador da CIRM na operação. Além disso, dois “chefes” juntos acabariam por se estranhar, por mais amigos que nos tivéssemos tornado. Ficou provado que eu estava certo quanto à minha previsão. Já próximo do Natal, o Ermel fez contato rádio-telefone e informou que uma tempestade destruíra sua nova e principal antena de comunicações. Embora houvesse uma outra deixada por mim, que estava sendo utilizada como reserva, mais uma avaria ocasionaria total mudez à estação. A importância de ter o apoio de retaguarda guarnecido ficou patente na ocasião. Em pouco mais de quinze dias, o Ermel já dispunha de nova antena instalada, apesar do trabalho de importá-la com urgência e enviá-la até Ferraz, pela FAB, em uma época de sucessivos feriados no Brasil e no exterior. Estávamos aprendendo a complexidade do que era, de fato, uma operação antártica e constatando a necessidade de ter uma equipe maior no PROANTAR, em Brasília, particularmente nesses períodos. O vai-e-vem de pesquisadores era outra coisa que passaria, também, a ter necessidade de coordenação bastante efetiva. Para isso, graças a Deus, lá estavam a Izabel e a Cleide.

Voltando a novembro, o Tefé partiu no dia 15, conforme estava previsto. Dessa vez, o cronograma não teve surpresas e atrasos e tudo correu como o planejado nos trabalhos de ampliação.

Ferraz foi reativada no dia 13 de dezembro, Dia do Marinheiro, apesar de não totalmente concluída. Alguns *containers* ainda seriam recebidos pelo navio em Rio Grande, para encerrar, então, a montagem.

No dia 26 de janeiro chegaram os pesquisadores à estação. Eram provenientes das universidades federais do Paraná e de São Paulo, da Estadual Paulista, da UNISINOS<sup>6</sup> e das Faculdades Franciscanas de São Paulo. Estavam presentes, também, dois grupos do INPE. Alguns ficariam apenas um mês. Outros, até março. Duas diferentes equipes instalaram-se, como no ano anterior, em Marsh e em Arctowski.

---

<sup>6</sup> Universidade do Vale do Rio dos Sinos, em São Leopoldo, RS.

Uma Tenente da Marinha, psicóloga do Serviço de Seleção do Pessoal, ficou na estação durante um mês para acompanhar, de perto, o comportamento dos tripulantes, visando ao aperfeiçoamento dos parâmetros já disponíveis e à definição de outros, para os processos de seleção futuros.

O oficial engenheiro da FAB concluiu satisfatoriamente o seu estudo preliminar e constatou a possibilidade de construção de uma pista de pouso para aeronaves do porte do C-130, Hércules, no alinhamento entre Ferraz e a Ponta Plaza, na extremidade sul da península Keller, entre a enseada e a montanha. Seria um investimento caro no contexto do Programa; porém, caso viesse a ser concretizado, daria autonomia ao transporte direto de pessoal e material até a estação, em qualquer época do ano, independentemente do apoio de Marsh e da presença dos helicópteros da Marinha, disponíveis apenas no verão.

Essa questão, até hoje indefinida, depende de vontade política e, na minha opinião, é fator estratégico que deveria ser, novamente, cogitado. O lançamento de cargas aéreas por pára-quedas nas proximidades da estação, executado eventualmente pelos C-130 da FAB, a título de exercício para situações de real emergência, é um paliativo que não substitui a importância de uma pista de pouso.

O Teffé, além dos trabalhos científicos realizados a bordo, ultimava a instalação dos refúgios “Engenheiro Wiltgen”<sup>7</sup> e “Astrônomo Cruls”<sup>8</sup>, nas ilhas Elefante e Nelson, que seriam imediatamente ocupados por geólogos e biólogos em períodos de média duração.

O NOc Prof. Besnard, da USP, dava prosseguimento à realização das estações oceanográficas no estreito de Bransfield, iniciadas

---

<sup>7</sup> Nome dado em homenagem ao 1º presidente do IBEA, engenheiro Aristides Wiltgen.

<sup>8</sup> Nome dado em homenagem ao astrônomo Luis Cruls, diretor do Observatório Astronômico do Rio de Janeiro, que realizou a observação da passagem de Vênus pelo disco solar, em 1882, a bordo da corveta Parnahyba, na altura do litoral da Patagônia, na mais alta latitude até então atingida por navio brasileiro.

na expedição de 1982/83, em cumprimento aos projetos vinculados ao BIOMASS.<sup>9</sup>

Com isso, a Operação Antártica III quase duplicava o trabalho científico de campo em relação à operação anterior, não só pelo número de pesquisadores envolvidos como, também, pelo volume de projetos em execução na região. Ao todo, naquele ano, foram executados 29 projetos, a maioria multiinstitucional, com a participação de mais de cem pesquisadores.

No curto espaço de três anos, o Programa atingira posição de destaque na comunidade científica internacional voltada para a pesquisa antártica, ultrapassando, até mesmo, países com tradição antártica muito mais longa.

Uma das novidades introduzidas na III Operação foram as “Reuniões Científicas da Estação Comandante Ferraz”. Por iniciativa do Ermel e do prof. Bacila, a partir do dia 5 de fevereiro, véspera do primeiro aniversário da estação, passaram a ocorrer reuniões semanais, às segundas-feiras, nas quais eram realizadas conferências sobre os projetos em andamento, permitindo, assim, a troca de conhecimentos e as discussões de alto nível entre os diferentes grupos de pesquisadores. Tais reuniões contaram, algumas vezes, com a participação de cientistas poloneses, que foram de Arcowski exclusivamente para prestigiar esses importantes encontros.

A propósito, relendo o livro do prof. Bacila, do qual retirei alguns dados que me fugiam à memória, constatei, na página 11, na cronologia que faz de “O Brasil na Antártica”, a menção de que o início das atividades científicas na Estação Ferraz se deu na III Operação, em 1984/85. Não concordo com aquele ilustre professor. Na verdade, como dito anteriormente, as atividades científicas da estação tiveram início quando de sua implantação, no verão anterior, por meio do projeto de propagação VLF do INPE, de responsabilidade da Dr<sup>a</sup> Liliana Piazza e a cargo do Dr. Abraão e do técnico Hadano, do projeto de cardiologia do meu médico e Subchefe, Dr. Mancilha, e do projeto de meteorologia do INEMET, a cargo do meteorologista José de Fátima. Concedo ao prof. Bacila a pri-

---

<sup>9</sup> *Biological Investigations on Marine Antarctic Stocks and Systems*, ou Investigações biológicas nos sistemas e estoques marinhos da Antártica.

mazia das “Reuniões Científicas” a partir de 1985, de bela iniciativa, até mesmo porque na minha tripulação pioneira não existiam interlocutores capazes de discutir, em profundidade, os projetos em andamento. Se houvesse pelo menos um debatedor, nem essa primazia teríamos deixado para os nossos sucessores. *Sorry, dear Professor!*

A Operação Antártica III terminou no final de março, trazendo com ela enorme bagagem de novas experiências e de resultados positivos que iriam viabilizar, já a partir do verão seguinte, a abertura permanente da Estação Ferraz.

O mais importante, sobretudo, era que, a cada passo, a cada aprimoramento, a cada nova iniciativa, o Programa crescia e se solidificava, não importando, na realidade, quem tinha feito o quê. O progresso era de todos, indistintamente, e a conquista era comum.





## 1985 e a despedida

Enquanto a Operação Antártica III era realizada, eu também me ocupava do planejamento detalhado da segunda grande ampliação de Ferraz, a ser efetivada no verão seguinte, que seria fundamental para viabilizar a invernação que pretendíamos realizar em 1986.

Basicamente, englobaria a expansão da área de armazenamento de combustível, com mais dezessete tanques para óleo diesel, de 15.600 litros cada um, e um tanque de 1.000 litros para a gasolina consumida em embarcações e algumas viaturas, além da expansão do armazenamento de gêneros frigorificados, com a colocação de mais um módulo idêntico ao da primeira ampliação.

A necessidade de grande estoque de combustível era decorrente do aumento de consumo de óleo diesel pelos novos motores/geradores de maior capacidade, da demanda da estação bastante ampliada, da intenção de ser realizado um único reabastecimento anual e, conseqüentemente, do incremento da reserva de segurança.

Se possível, seriam também instalados um laboratório exclusivo para projetos relativos à atmosfera, um módulo enfermariaradiologia, que liberaria o já existente para ser apenas centrocirúrgico, um pequeno ginásio para ginástica e musculação, uma garagem e um camarote/escritório exclusivo do chefe da estação.

Estas idéias e a primeira versão de cronograma para a Operação Antártica IV já estavam alinhados desde outubro anterior, com a aprovação do Comandante Fernando e do Almirante Valbert.

A volta do Fernando e do Ermel veio cercada de novidades e de uma infinidade de casos para contar. Se alguém acha que eu falo muito e que sempre tenho histórias novas, ainda não conhece o Ermel. Além disso, ele é engraçado e as narrativas ganham um colorido todo especial. É claro que os ânimos foram renovados

com a alegria contagiante que voltou a reinar na pequena sala do PROANTAR, em Brasília.

Mas, como nem tudo é perfeito, a Cleide resolveu sair do programa, porque recebera um convite da ELETRONORTE para trabalhar na área de preservação ambiental daquela estatal. Como bióloga, estaria diretamente envolvida no seu campo de especialização e seria, segundo ela, uma experiência interessante.

Com isso, voltamos a ser apenas quatro. Parecia um número cabalístico, porque, sempre que chegávamos a cinco, alguém, em seguida, ia embora.

Mas isso não durou muito e conseguimos quebrar o encanto. O prof. Paulo Sandoval, que antes trabalhara no PSRM, veio juntar-se a nós e colaborar com a Izabel na parte científica.

Pouco depois, chegou o Elkfury, que invernara em Belgrano II, da Argentina, em 1984, e que era o nosso fortíssimo indicado para chefiar Ferraz na sua primeira invernação.

Já havíamos escolhido, também, o Comandante Teixeira, aquele da carta topográfica que eu deixei voar para o Bransfield, como chefe da estação no verão seguinte. Ele reativaria Ferraz em novembro, incumbir-se-ia da segunda ampliação e, em março, passaria a bola para o Elkfury, concretizando, dessa forma, o nosso desejo de manter Ferraz em operação permanente.

É interessante lembrar que ainda vivíamos o processo arbitrário de escolha dos chefes. Não julgávamos, na época, ser oportuno abrir logo uma lista de candidatos para seleção, como começávamos a fazer com relação às outras funções. Nem tudo estava, então, perfeitamente estabelecido. A estação ainda precisava de outra grande ampliação e a invernação seria uma novidade para todos nós. Assim, o nosso entendimento era o de contar com pessoas com experiência antártica anterior, para minimizar a possibilidade de existirem problemas. A época dos “loucos e destemidos novatos”, como eu e o Ermel, havia passado. Foi válida, porque não existiam alternativas na ocasião. Com o Zé Teixeira, veterano das II e III operações a bordo do Tefé, e com o Elkfury, participante da expedição de 82/83 e recém-chegado de uma invernação com os argentinos, garantiríamos, pelo menos, a segurança do conhecimento prévio das limitações e das dificuldades do cenário antártico.

E foi assim, ainda, por um bom tempo. Depois de mim, do Ermel, do Teixeira e do Elkfury, veio o Alencar, colega nosso da SECIRM, que passou do PSRM para o PROANTAR e que foi coordenador da CIRM embarcado no Tefê antes de vir a chefiar a estação. Isso não significa que esses chefes não passavam por exames psicológicos, como os demais integrantes dos grupos-base. Passavam, sim, mas suas indicações eram previamente definidas. Somente problemas de muita gravidade poderiam tê-las inviabilizado.

Em anos posteriores, o Teixeira e o Alencar ainda voltariam a Ferraz, como chefes de inverno, mas, já então, dentro de um processo de seleção com outros candidatos.

Por falar nisso, tempos depois de deixarmos a SECIRM, eu e o Ermel estávamos conversando um dia e ele me perguntou se eu não pretendia me candidatar, novamente, a chefe da estação. Eu disse que, em princípio, não e fiz a mesma pergunta a ele. Com a sua costumeira irreverência, ele foi categórico: “Eu, não. E é bom você também não se arriscar. Já pensou se a gente não passa no psicotécnico? Pô, cara, vai ser uma tremenda vergonha.”

Tirando de lado a brincadeira, se uma situação dessas viesse a acontecer com um daqueles primeiros chefes haveria um problema para o Programa. Descartar o eventual resultado negativo apontado pelos psicólogos seria um risco. Considerá-lo seria negar o trabalho anterior daquele indivíduo.

A contribuição que o Ermel trouxera de um verão de cinco meses, apoiando várias equipes de pesquisa em suas diferentes e peculiares necessidades, foi de extrema valia para incorporar pequenas modificações que seriam implementadas nos laboratórios, por ocasião da segunda ampliação. Detalhes como o abastecimento de água do mar para os tanques de histiologia, a distância adequada entre o laboratório de atmosfera e o corpo principal da estação, para evitar comprometimento de contaminação adicional do ar nas medições realizadas, e o melhor posicionamento de antenas foram modificações que somente a prática diária dos cientistas poderia ditar.

De idêntica forma, os longos meses de invernção do Elkfury em Belgrano II permitiram o conhecimento de aspectos logísticos dos mais importantes para o nosso planejamento.

Com vistas ao inverno, particularmente, além da ampliação da estação em si, precisávamos adquirir novos meios de locomoção: mais esquis, novas raquetes de neve, outros tratores e alguns trenós motorizados, os conhecidos *snow mobiles*, alguns com reboques. O congelamento de grande parte da baía do Almirantado, que ocorre em alguns invernos, implicaria o uso constante desses meios.

Uma outra balsa de transporte para o movimento navio-para-terra já estava sendo construída no AMRJ. O crescimento da estação demandava, assim, nova infra-estrutura de apoio. O problema era a limitação do dinheiro, mas isso era da alçada do Almirante, que tinha de conseguir os recursos, e do Borsato, que tinha de fazer a mágica de administrá-los para atender a todas as invenções que armávamos.

Felizmente, no fim das contas, tudo acabava sendo possível – senão naquele ano, pelo menos no ano seguinte.

Por mais que eu não quisesse pensar no assunto, a minha hora também estava chegando. Eu iria completar três anos no posto de Capitão-de-Corveta e precisava voltar à tropa, para cumprir indispensável requisito de carreira. Além do mais, em 1986 eu iria prestar o concurso para o Curso de Comando e Estado-Maior da Escola de Guerra Naval e pretendia passar. Entretanto, para isso, eu precisaria estudar muito e voltar a estar familiarizado com temas que eu havia deixado de lado há um bom tempo. Com o envolvimento excessivo no PROANTAR, não seria nada fácil conciliar estudo e trabalho.

E foi, com tristeza, que solicitei ao Almirante a autorização para a minha transferência para o Rio de Janeiro. Não teria de deixar apenas a SECIRM, mas a própria cidade de Brasília, onde estávamos, eu e minha família, há quase cinco anos. Seria uma perda para todos nós. Minha mulher, professora da Universidade de Brasília, e minha filha, na 6ª série, teriam de, mais uma vez, recomeçar suas vidas em outra cidade em função das ingerências do meu trabalho.

O próprio Almirante Valbert já estava por sair da SECIRM, a fim de assumir nova direção na estrutura da Marinha. Seu substi-

tuto, o Comandante Costa Fernandes,<sup>1</sup> fora recentemente designado e assumiria o cargo em junho daquele ano.

O Ermel, em breve, também voltaria para o Rio, já que estava em Brasília sozinho e a cobrança familiar para o seu retorno era grande.

Com tempo ainda suficiente, preparamos todos os detalhes possíveis para deixar o Elkfury dono da manobra. Sujeito competente, ele não teria dificuldades em executar o restante do planejamento. O Teixeira também viria para o PROANTAR, antecedendo a sua ida para a estação.

Mesmo assim, no fundo, eu não conseguia “soltar as amarras” com facilidade. Lamentava deixar aquele trabalho envolvente, apesar de reclamar inúmeras vezes da falta de tempo, do nosso pequeno efetivo para cuidar de tantas coisas e de ter de levar trabalho para casa, coisa que sempre detestei.

Mas o tempo é um santo remédio para nos mostrar que ninguém é imprescindível, em nenhum lugar. Nos meus últimos dias no Programa, olhava com inveja os colegas tocando o barco, discutindo as providências que estavam em andamento e acionando os contatos necessários, e constatava que eu não ia fazer muita falta por lá.

O Programa estava, definitivamente, consolidado. Os mecanismos e as ferramentas para fazer funcionar todo o sistema estavam bem azeitados e a equipe era excepcionalmente competente. O sucesso continuava garantido.

Em 1º de julho de 1985, com as despedidas e os agradecimentos de praxe, deixei a SECIRM, após dois anos e meio servindo ao PROANTAR.

---

<sup>1</sup> O então Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Phillipi da Costa Fernandes, promovido ao posto de Contra-Almirante logo após a sua assunção na SECIRM.



## Acompanhando a distância

Nos anos que se seguiram, procurei manter-me o mais próximo possível da evolução do Programa.

Ainda em 85 e 86, servindo no Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, fazia contatos freqüentes com Brasília, já que, trabalhando na área logística do CFN, assumi também a responsabilidade por iniciar a coordenação do desenvolvimento de uniformes de combate especiais para uso em clima frio, uma das nossas carências.

Escrevi, também, alguns artigos sobre a Antártica e sobre a participação dos Fuzileiros Navais no programa, que foram publicados na revista *O Anfíbio*, do CGCFN.<sup>1</sup>

Assim, de vez em quando, batia longos papos por telefone com os amigos do PROANTAR e sabia das novidades, de como estava correndo o planejamento das operações e do que, de fato, tinha sido concretizado na segunda ampliação.

Eu via e gravava qualquer documentário de televisão sobre o assunto, para rever depois. Lia todas as notícias de jornais e revistas que saíam publicadas e não deixei de comparecer, junto com o Ermel, aos embarques dos grupos do Teixeira e do Elkfury, para desejar-lhes sorte e sucesso.

Escrevi, ainda, o artigo publicado na *Revista Marítima Brasileira*, que citei no texto de apresentação e que serviu de base para boa parte deste livro.

Acompanhei com entusiasmo a evolução da primeira invernação e cheguei a falar com a estação, via rádio-telefone, umas duas vezes.

---

<sup>1</sup> Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais.

Aos poucos, naturalmente, a intensidade desses contatos foi diminuindo, até mesmo porque eu não queria parecer o “chato” que fica ligando para saber de cada mínimo detalhe.

Fiquei contente ao saber que o grupo que fizera a primeira invernação havia sido agraciado com a Medalha Naval de Serviços Distintos. Muito justo e merecido. Entre eles estava o Peter Barry, alpinista que participara, também, da minha tripulação pioneira.

Só não entendemos bem, eu e outros colegas que me sucederam no Programa, porque aqueles tinham sido os únicos agraciados. Sem querer tirar-lhes o mérito, já que tiveram uma experiência nova e difícil, tornando-se, da mesma forma, pioneiros naquilo que executaram, passamos a imaginar que tínhamos feito alguma besteira para não merecer o mesmo tipo de reconhecimento. Afinal, criar Ferraz e fazê-la crescer nos dois anos que se seguiram tinha sido um trabalho tão árduo quanto operar a primeira invernação, embora sendo situações diferentes. Mas nem sempre podemos esperar que o mérito daquilo que construímos venha a ser reconhecido na mesma medida que o seu resultado tem para nós. A sensação então sentida poderia ser descrita, mais ou menos, como se tivéssemos sido um monte de “macaulays culkins” protagonizando os filmes da conhecida série: “Esqueceram de Mim 84, 85, etc., etc.”.

Em 1987, na Escola de Guerra Naval, o meu trabalho de estratégia não poderia estar ligado a outro assunto que não à Antártica. O título que me foi proposto era meio comprido: “A Antártica: sua importância estratégica para o Brasil. Qual seria a gradação ótima de emprego dos escassos recursos nacionais naquele continente?”. Mesmo assim deu para fazer uma boa abordagem, tanto que acabou sendo publicado pela revista *A defesa nacional* nº 740, em edição de novembro/dezembro de 1988.

No início de 1989, com a concordância do meu chefe e amigo, Almirante Ponte,<sup>2</sup> regressei a Brasília para ser o Imediato do Grupamento de Fuzileiros Navais, a convite do seu comandante, o também amigo Comandante Ronaldo da Silva.

---

<sup>2</sup> O Almirante-de-Esquadra (Fuzileiro Naval) Valdir Bastos Ponte, atual Comandante-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais.



No Grupamento, encontrei o Elkfury, que para lá tinha ido após a invernação em Ferraz e um outro período de SECIRM. Foi uma ótima oportunidade de saber como foi a sua estada na estação e de conhecer as novidades do Programa.

Em 1990, foi a vez de o Altevir<sup>3</sup> chegar ao Grupamento, tão logo regressou da estação como Subchefe do Comandante Alencar na invernação anterior: mais fotos, mais vídeos e mais casos para me manter atualizado num assunto que eu não conseguia deixar de lado.

Sempre que possível, eu também fazia uma visita à SECIRM. Não existia por lá mais nenhum companheiro da minha época. Eram novos amigos que tocavam o Programa; a sala antiga tinha crescido e já havia até computador. Um luxo só! Evolução é outra coisa.

Em diversas ocasiões, pessoas fizeram-me a pergunta de sempre: se eu gostava tanto da Antártica, porque não voltava a ser chefe de Ferraz? A resposta era sempre negativa. Não se tratava de receio de “não passar no psicotécnico”, como o Ermel brincara. Era uma decisão de foro íntimo, apenas. Meu entendimento sempre foi o de procurar não servir uma segunda vez em comissões pelas quais passara anteriormente. A tendência, nesses casos, é a de tentar repetir a experiência vivida antes – mesmo sem sentir – em um quadro de realidade totalmente diferente do anterior. Acaba por provocar retrocesso, muito mais do que a desejável contribuição para o desenvolvimento da instituição. Lembrar o passado, de forma positiva, é gostoso e construtivo; querer revivê-lo, eu julgo que não.

Sempre afirmei, contudo, que, se o Programa quisesse montar uma nova estação antártica, em outro lugar, poderia contar comigo. Eu seria o primeiro candidato da lista.

Após viver mais um período de Rio de Janeiro, entre 1991 e 1992, para comandar o Batalhão de Viaturas Anfíbias, onde pude contar com o Altevir como meu oficial de operações, regresssei a

---

<sup>3</sup> O hoje Capitão-de-Fragata (Fuzileiro Naval) Altevir da Costa Machado, chefe de Ferraz a partir de março de 1998.

Brasília, onde já havia fixado residência definitiva, para servir, desta vez, no Estado-Maior da Armada.

Entre essas idas e vindas, apesar de ter bons amigos na SECIRM e no Programa, até mesmo alguns colegas de turma, não consegui o intento de arranjar uma vaguinha num dos muitos vôos de apoio das operações antárticas, em que pese às minhas caras de “pidão” e a argumentação de que eles deveriam dar uma chance à velha-guarda do Programa.

Assim, em 1993, resolvi apelar e jogar duro para ir numa das viagens.

Contando com a boa vontade e a solicitação feita pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Lima,<sup>4</sup> que logicamente não seria negada, embarquei no 5º vôo de apoio da XI Operação, realizado entre 24 e 29 de maio daquele ano.

Logo de início vi que seria difícil chegar a Ferraz. No vôo, como convidados, estavam nada menos que dois deputados federais, um ministro do STM,<sup>5</sup> dois almirantes, dois brigadeiros da FAB e outro oficial mais antigo do que eu. Além do mais, era um vôo de inverno e as condições meteorológicas não deveriam ser as mais favoráveis.

Todavia, como a “cavalo dado não se olham os dentes”, parti feliz esperando um milagre.

Lamentavelmente não deu. E, mais uma vez, contando com aquela ida do inverno de 1984, tive de me contentar, novamente, em visitar apenas Marsh e Bellingshausen.

O tempo, de fato, não estava promissor para vôos de helicóptero e os chilenos deram milhares de desculpas para não voar até Ferraz. Mesmo que tivessem decolado, eu seria o nono passageiro a embarcar. Como só seriam levados três de cada vez e como cada vôo duraria mais de uma hora, seria impossível conseguir chegar lá.

Aproveitei para visitar a “Vila de las Estrelas”, área residencial para famílias em Marsh, que eu ainda não conhecia, e ver os pe-

---

<sup>4</sup> Almirante-de-Esquadra Sérgio Alves Lima, já falecido.

<sup>5</sup> Superior Tribunal Militar.

quenos chileninhos da escola local tão à vontade como se estivessem na capital de seu país, Santiago.

Matei um pouco da saudade, senti o frio no rosto e nas mãos, mexi na neve, mas não foi suficiente.

Tinha, algum dia, de voltar a Ferraz.

Em 1995, quando fazia o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, da Escola Superior de Guerra (ESG), novamente aproveitei para falar do meu tema preferido. Minha monografia, intitulada “A presença brasileira na Antártica: expansão e fortalecimento do poder nacional”, teve por base o trabalho que fiz na Escola de Guerra Naval, naturalmente ampliado, atualizado e com enfoques específicos para o contexto daquele curso, dentro da doutrina preconizada pela ESG.

Como já estava difícil compatibilizar a situação de trabalhar no Rio de Janeiro e morar em Brasília, o que fiz durante dois anos, e diante de outros interesses pessoais e familiares, decidi pedir transferência para a reserva da Marinha ao final de 1995.

Isso afastaria, mais ainda, a possibilidade de um dia retornar à Ferraz.

Se ainda na ativa eu tivera de apelar e batalhar para conseguir uma vaga no vôo de 1993, como “aposentado” isso era, praticamente, impossível.

Entretanto, como dizia a minha avó, “quem tem amigos não morre pagão”: eis que, dois anos depois, surge o amável convite do Almirante Brandão.

E tem mais: com a certeza de que eu seria o mais antigo do vôo do início de dezembro de 1997 e que os dois helicópteros do NAPoc Ary Rongel estariam disponíveis para nos levar, a mim e a outros cinco convidados, até Ferraz. Só se eu fosse muito pé frio para não conseguir desta vez.



## 1997 - “O retorno”

A última imagem de Ferraz que eu guardara na lembrança era a visão das cores da pequena estação pioneira que, aos poucos, desapareciam no manto branco que recobria a península Keller no final da tarde de 9 de março de 1984, enquanto o Teffé se afastava. Ainda me lembro bem das palavras do Comandante Adrião naquele momento, ao perceber minha tristeza: “É assim mesmo, são as pequenas mortes que a gente sente ao longo da vida”.

Se ressurreição existe, neste contexto ela ocorreu, para mim, no meio da tarde de 3 de dezembro de 1997, quando o helicóptero que me conduzia aпроou para aquela mesma península, sobrevoando a baía do Almirantado.

Gradativamente, foram surgindo, ao longe, os primeiros tons de verde e laranja dos novos compartimentos de Ferraz.

A profunda emoção que senti era a mesma de um pai que, após tanto tempo ausente, reencontraria a filha querida, deixada pequena, e que, agora, adulta, despontava crescida e imponente. Havia vencido o tempo, conduzida pelas mãos seguras, profissionais e competentes de tantos outros que me haviam sucedido ao longo desses anos.

Mas, para o pioneiro que regressava, ela era, ainda, a sua menina, a pequena Estação de 1984, apesar de transformada pelo progresso. Tive a certeza, porém, de que com ela permaneciam, intocadas, a lembrança e a saudade da minha tripulação – de todos aqueles onze homens que, comigo, a ergueram e a mantiveram nos seus primeiros passos.

Quando o helicóptero pousou, quase não acreditei no que acontecia. Eu conseguira voltar.

Ao percorrer as confortáveis e bem arrumadas instalações e presenciar a atividade e a dedicação constantes de seu grupo-base,

de pesquisadores e da equipe de manutenção do AMRJ, não pude deixar de sentir orgulho ao constatar a materialização de tantos planos que havíamos deixado e que foram, aos poucos, concretizados integralmente nas ampliações que se seguiram à nossa época na SECIRM. Foi incrível poder caminhar por aqueles corredores e módulos que eu conhecia tão bem, mas apenas pelos traços frios do desenho em um papel.

Senti de perto a vibração daqueles que lá estão, no cumprimento de suas dignificantes tarefas e recordei-me da atividade e da agitação dos dias do pioneiro verão. Por vezes, pensei estar vendo os meus antigos companheiros, sempre motivados e orgulhosos pela responsabilidade que o país lhes havia atribuído. Lembrei, então, com saudade, de todos eles. Seria ótimo se, de verdade, também estivessem ali.

De cada tripulante com que conversei, naquele curto período de visita, ouvi sempre a mesma pergunta: "... E aí, Comandante, o que está achando? A estação cresceu bastante, não é?" E eu podia ver, em seus rostos, os rostos de tantos outros que não conheci e que também passaram por ali ao longo dos últimos quatorze anos, com o mesmo entusiasmo de quem se sente feliz com o trabalho que está realizando para o futuro.

Foi gratificante renovar a certeza de que não apenas os antárticos do passado, mas, sobretudo, os do presente, atuaram e atuam movidos pelo objetivo maior que o Brasil tem no PROANTAR: assegurar, para nossos netos, o direito de participar dos destinos daquele imenso, belo e rico continente e de poder usufruir de suas potencialidades, de forma racional e não-predatória, visando ao bem comum. Parece frase feita, ou de efeito, tantas vezes ouvida, para ser usada nas páginas finais de um texto. Mas, mais que nunca, verdadeira.

O tempo passou rápido demais, e logo estávamos nos despedindo. Não consegui falar direito. A garganta apertada e a voz embargada não deixaram. Passei ao Chefe, Comandante Haroldo, uma fotografia emoldurada da pequena Ferraz de 1984, literalmente dentro de sua primeira grande tempestade, que levava de presente por considerá-la uma imagem significativa para os mais novos cientistas e militares do programa.

Com um segundo “certificado” de visita à estação debaixo do braço, voltei ao helicóptero, andando bem devagar, como que não querendo partir. Olhei em volta e, calado, despedi-me, outra vez, da enseada, da geleira, do “morro da cruz” e da minha estação.

Somente quem já esteve na Antártica pode definir, exatamente, a sensação que se tem diante daquele cenário – a beleza fulgurante que esmaga a vista, o silêncio intenso quebrado apenas pelo barulho do vento que congela a face, a solidão que revela ao homem a sua insignificância na amplidão da natureza e a grandeza da existência que o faz perceber a presença divina.

Subimos, ganhando altura numa lenta curva. Lá embaixo, o teto cor de laranja e os acenos finais de despedida dos que ficaram.

Sobrevoando o litoral da ilha Rei Jorge, no retorno à Base Frei, fiquei olhando para os elefantes marinhos e as focas que se refestelavam nas praias, ao sol do início da noite. Vi o bando de pinguins apressados, pulando na água, assustados com o barulho dos nossos motores. Vi os *icebergs* e as encostas escarpadas, brilhando na claridade do verão austral. Revi os gelos do sul.

Antes de reembarcar no avião, despedindo-me daquela paisagem e dos pesquisadores que iam ficar, cruzei com o Barreta, o jovem alpinista que mencionei no texto de apresentação e que, sem saber, acabaria dando a mim a motivação para escrever este livro.

Concretizara um sonho, mas ele passou muito rápido. Havia tantas coisas para ver que não foram vistas direito...

No vôo de regresso a Punta Arenas, estabeleci nova meta.

Vou voltar, ainda não sei quando, nem como. Talvez num desses cruzeiros de verão, em navios que circulam por lá com turistas, quando der.

Quem sabe, haverá tempo, então, para ir visitar a “praia da baleia” e levar, novamente, os razantes das skuas.

Quem sabe, dará para caminhar até a pingüineira da Ponta Plaza e, com sorte, encontrar um bisneto do Roy, aquele pingüim com sotaque de paulista.

Finalmente, quem sabe, será possível subir o “morro da cruz” e, lá de cima, recostado na áspera e desgastada pedra de um milhão de invernos vividos, no meio daquela imensidão de beleza, abrir os braços envolvendo toda a enseada e, olhando para baixo, para o inesquecível teto laranja da estação, agradecer a Deus por mais um retorno a Ferraz.





## BIBLIOGRAFIA

- BACILA, Metry. *Cartas da Antártica*. Curitiba, Imprensa da Universidade Federal do Paraná, 1985.
- KOLPATZIK, Adalbert Klaus. "Expedição Antártica II, a construção da Estação Brasileira Comandante Ferraz". *Boletim informativo do clube alpino paulista*. São Paulo, 16, nov. 1985.
- MARTINS, Edison Nascimento. "Antártica, breves comentários". *O anfíbio*. Assessoria de Relações Públicas do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. Rio de Janeiro, (3):36-38, set. 1986.
- \_\_\_\_\_. "A Antártica: sua importância estratégica para o Brasil. Qual seria a gradação ótima de emprego dos escassos recursos nacionais naquele continente?" *A defesa nacional*. Rio de Janeiro, (740):31-40, nov./dez. 1988.
- \_\_\_\_\_. *A presença brasileira na Antártica: expansão e fortalecimento do poder nacional*. Monografia apresentada no Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 1995.
- \_\_\_\_\_. "Estação Antártica Comandante Ferraz: subsídios para um registro histórico". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro (01,02,03):89-118, jan./fev./mar. 1987.
- \_\_\_\_\_. *Estação Antártica Comandante Ferraz, Relatório Final, verão 1984*. Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. Programa Antártico Brasileiro. Brasília, 1984.

Impressão e acabamento:



SIG/Sul - Quadra 08 - Lote 2.336

Fone: (061) 344-1002

Fax: (061) 344-2827 - Brasília-DF  
athalaia@uol.com.br

# **Outros lançamentos da Editora UnB**

## **Física e filosofia**

*Werner Heisenberg*

## **Religião e ciência no Renascimento**

*Klaas Woortmann*

## **Política e graça**

*Christian Meier*

## **Capítulos da história colonial & Caminhos antigos e o povoamento do Brasil**

*João Capistrano de Abreu*

## **Roosevelt e Hopkins**

*Robert E. Sherwood*

## **Linguagem e mente**

*Noam Chomsky*

## **O estabelecimento dos portugueses no Brasil**

*Abade Raynal*

## **Política de defesa no Brasil**

*Domício Proença Jr.  
e Eugenio Diniz*

*No início da década de 1960, doze países reunidos em Washington elaboraram um importante instrumento jurídico para o continente austral – o Tratado da Antártica.*



*Em 1975, o Brasil aderiu ao tratado e, em 1984, o Navio de Apoio Oceanográfico Barão de Teffé partiu rumo ao sul do planeta, levando a infra-estrutura necessária para fincar, definitivamente, a presença brasileira em solo antártico.*

*Este livro é a narrativa daquela aventura. É a história dos pioneiros que, como precursores, enfrentaram situações que as equipes de hoje não necessitam mais passar.*

*Eles cumpriram sua missão com o anátema dos pioneiros – desbravaram...*

Código EDU: 182478

ISBN 85-230-0519-6



9 788523 005191