

Os nomes das pessoas citadas no livro assim como o nome da embarcação foram modificados para proteger suas privacidades. O restante do livro é fiel aos acontecimentos.



PRÓLOGO

O FIO INVISÍVEL

"A vida só pode ser compreendida olhando-se para trás; mas só pode ser vivida olhando-se para frente."

— Søren Kierkegaard

Katmandu

Eu caminhava sem destino pelas ruas de Katmandu quando uma faixa pendurada entre dois postes chamou minha atenção. Nela estava escrito: Great Himalayan Trail. Até aquele momento eu nunca tinha ouvido falar do projeto. A curiosidade me levou à palestra de lançamento do livro, apresentada por um inglês que acabara de concluir uma travessia extraordinária: cruzar toda a extensão do Nepal a pé, seguindo trilhas remotas próximas à fronteira com o Tibete. Durante mais de quatro meses

ele atravessara vales isolados, vilarejos esquecidos e passos de montanha acima dos seis mil metros de altitude. Enquanto o escutava falar, sentia aquela sensação rara que às vezes surge diante de uma grande aventura: a certeza de que um dia eu precisaria viver aquilo.

Saí daquela palestra sabendo que faria a Great Himalayan Trail. Não sabia quando. Não sabia como. Apenas sabia que, quando as circunstâncias fossem favoráveis, voltaria ao Nepal para seguir aquelas mesmas trilhas. Entre aquela tarde em Katmandu e a realização desse sonho passariam quase dez anos.

Na época, porém, eu não imaginava que outro sonho, ainda mais improvável, começava a tomar forma através de uma sequência de encontros aparentemente casuais espalhados por oceanos e continentes.

San Andrés

Em fevereiro de 2022 eu navegava rumo ao Panamá em meu veleiro Good Karma. O plano era atravessar o canal e seguir para o Pacífico, passando por Galápagos e pela Polinésia Francesa. Ao chegar a San Andrés, uma pequena ilha colombiana próxima à costa da Nicarágua, conheci um australiano chamado John. Como quase todo australiano que conheci na vida, John era extremamente comunicativo. Em poucos minutos conversávamos como velhos conhecidos. Descobri que trabalhava como capitão de um veleiro pertencente a um americano chamado Peter.

Nossa conversa foi breve.

Ao nos despedirmos trocamos o tradicional cumprimento dos velejadores.

— Bons ventos.

Imaginei que nunca mais o veria.

Algumas semanas depois reencontrei John na marina da Cidade do Panamá. Ambos aguardávamos nossa vez de atravessar o canal e, desta vez, tivemos tempo para conversar com mais calma. Falamos sobre montanhas, viagens, oceanos e projetos futuros. Em determinado momento, ao descobrir que eu era montanhista, John insistiu:

— Você precisa conhecer o Peter. Vocês têm muita coisa em comum.

A observação ficou registrada, mas segui viagem.

Sete dias depois chegamos a Galápagos. Lá estava John novamente. Não havíamos combinado nada. Aliás, uma das primeiras lições que aprendi na vela é que datas e barcos raramente combinam. O mar tem seus próprios planos. Ainda assim, voltamos a nos encontrar.

Algumas semanas mais tarde, após uma travessia de vinte e dois dias pelo Pacífico, chegamos a Nuku Hiva, nas Ilhas Marquesas. E lá estava John outra vez. A essa altura começávamos a achar graça na situação. Por mais improvável que parecesse, nossos caminhos continuavam se cruzando em ilhas espalhadas por um dos maiores oceanos do planeta.

Moorea

Foi em Moorea, uma ilha de beleza impressionante próxima ao Taiti, que finalmente conheci Peter. John estava certo. Peter era uma dessas pessoas que parecem amigas antigas poucos minutos depois da apresentação. Ao final de uma noite regada a pizzas, histórias de viagem e alguns cuba libres, a amizade estava estabelecida.

Dias depois resolvemos fazer uma caminhada até o topo de uma montanha com vista para a baía onde nossos barcos estavam fundeados. A trilha era estreita, inclinada e bastante exposta.

Após algum tempo contemplando a vista iniciamos a descida.

Eu seguia um pouco à frente quando ouvi um grito.

Um grito diferente.

Daqueles que imediatamente fazem você parar.

Voltei correndo.

Quando alcancei o local encontrei Peter pendurado por um galho, tentando desesperadamente não cair. Abaixo dele havia uma parede quase vertical coberta por vegetação. Muito abaixo, centenas de metros mais abaixo, brilhava o azul intenso do mar de Moorea. Por alguns segundos fiquei imóvel tentando entender a situação. Depois me aproximei com cuidado e consegui ajudá-lo a retornar à trilha. Quando finalmente sentamos em segurança, nossos corações ainda disparavam.

Continuamos a descida em silêncio. Creio que aquele episódio tenha deixado uma marca profunda em Peter.

O Convite

Durante o ano seguinte mantivemos contato esporádico por WhatsApp. Ele me contava sobre suas viagens. Eu contava sobre as minhas.

Então veio o convite.

Peter estava adquirindo um novo veleiro de expedição e queria montar uma tripulação para navegar até a Antártica e, se possível, explorar e escalar algumas montanhas ao longo do caminho.

Eu já havia estado na Antártica anos antes, durante minha escalada do Monte Vinson, a mais alta montanha do continente. Mas naquela ocasião eu havia voado diretamente para o interior gelado da Antártica. Nunca conhecera sua costa. Nunca navegara por aqueles mares. E desde então sonhava voltar. Mal consegui conter a emoção.

Era metade de 2023 e a expedição estava planejada para janeiro de 2024. Mas o mar, assim como as montanhas, raramente respeita cronogramas.

Problemas técnicos obrigaram Peter a adiar o projeto. Primeiro para 2025. Depois para 2026. Enquanto isso, o novo veleiro, um robusto barco de alumínio chamado Quetzal, passava por sucessivas reformas. Quilha, motor, sistemas, equipamentos. Praticamente tudo foi reconstruído. Foi então que surgiu uma ideia ainda mais ambiciosa. Em setembro de 2025, Peter apresentou um novo plano.

A Antártica continuava no horizonte. Mas agora fazia parte de algo muito maior. A proposta era realizar a circunavegação completa das Américas. Partir das Ilhas Virgens Britânicas. Subir para Newfoundland. Cruzar a Groenlândia. Atravessar a lendária Passagem do Noroeste. Seguir até o Alasca. Descer toda a costa do Pacífico até Ushuaia. Cruzar para a Antártica. Retornar pela costa atlântica da América do Sul. E finalmente voltar ao Caribe. Dois anos e meio de viagem.

Enquanto escutava os detalhes do projeto, não pude deixar de pensar em quantas coincidências haviam sido necessárias para que eu estivesse sentado ali ouvindo aquela proposta. Uma faixa em Katmandu. Um australiano em San Andrés. Encontros improváveis espalhados pelo Pacífico. Um grito em uma trilha acima do mar de Moorea. Talvez coincidências não sejam apenas coincidências. Talvez sejam apenas a forma que a vida encontra para nos conduzir até lugares que jamais teríamos coragem de planejar.

Capítulo 1

ANTES DO NORTE

"A sorte favorece a mente preparada."

— Louis Pasteur

Katmandu

Duas semanas antes eu estava no Campo Base do Everest conduzindo meu octogésimo primeiro grupo pela trilha mais famosa do Himalaia. Agora, sentado em um café em Katmandu sem planos muito definidos para os meses seguintes, escrevia uma mensagem para John. Queria saber como ele estava e se existia alguma possibilidade de passar algum tempo a bordo do Quetzal antes da travessia da Passagem do Noroeste.

Alguns minutos depois o celular vibrou.

A resposta vinha do meio do Atlântico.

Estava navegando rumo ao Caribe e me contou que, ao chegar à Santa Lúcia, sua tripulação deixaria o barco. Na realidade, além de gostar da companhia, ele precisava de pelo menos mais uma pessoa para ajudá-lo a velejar o Quetzal. Não precisei pensar muito. Comprei uma passagem e, no dia 18 de dezembro, subi a bordo.

Fazia quase quatro anos que não nos víamos. Mas algumas amizades ignoram completamente a passagem do tempo. Minutos depois do reencontro, era como se aqueles anos nunca tivessem existido.





O Quetzal

Nos primeiros dias ficamos apenas nós dois no barco. Colocamos as conversas em dia. John me contou sobre os longos meses passados na Holanda supervisionando reformas praticamente intermináveis. Eu contei sobre minhas viagens, expedições e grupos nos Himalaias.

Na manhã seguinte levantamos âncora em Santa Lúcia e seguimos para Granada. A travessia tinha cerca de cem milhas náuticas, algo próximo de cento e oitenta quilômetros, com ventos favoráveis e mar relativamente tranquilo. Foi durante essas primeiras horas que comecei a conhecer o Quetzal.

Apesar de também ser um veleiro oceânico, ele tinha muito pouco em comum com o Good Karma. Seus 73 pés faziam meu antigo barco parecer modesto. Tudo era maior, mais robusto e mais complexo. Os cabrestantes eram hidráulicos. As velas podiam ser manobradas com muito menos esforço físico. Os sistemas de navegação eram modernos. E praticamente todos os equipamentos haviam sido substituídos ou reformados nos últimos anos. A cada hora eu descobria algo novo. A cada manobra aprendia mais um detalhe. E já nos primeiros dias percebi o quanto tinha sido acertada a decisão de embarcar antes do início da expedição. Quando chegasse o momento de enfrentar o Mar de Labrador entre o Canadá e a Groenlândia, eu não queria ser apenas um passageiro.

Queria ser útil.

Queria conhecer o barco como conhecia minhas próprias montanhas.

O Caribe

Os meses de janeiro e fevereiro não tinham programação definida. John não possuía compromissos e sugeriu que eu convidasse amigos para navegar conosco pelo Caribe. Foi exatamente o que aconteceu. Vanessa juntou-se ao barco. Vieram também duas amigas de longa data, Babi e Karina Oliani. John convidou Juan, um amigo colombiano, e Stella, uma amiga americana. Como cada um chegava em uma ilha diferente e em datas diferentes, passamos semanas navegando sem pressa entre Santa Lúcia, São Vicente, Granadinas, Granada, Dominica, Saint Martin e Anguilla.

Cada ilha parecia um mundo diferente. Cada uma possuía sua própria história, sua própria bandeira e seu próprio ritmo. Passávamos os dias navegando curtas distâncias, mergulhando, fazendo snorkel, preparando refeições a bordo e assistindo ao pôr do sol com os pés descalços no convés. Assávamos lagostas. Fazíamos happy hours improvisados. Jantávamos em praias quase desertas. Ríamos muito. E, acima de tudo, navegávamos sem horários e sem planos rígidos. Era um contraste absoluto com aquilo que nos aguardava alguns meses depois.

Virgin Gorda

Quando os últimos convidados partiram, restamos apenas eu e John. Foi então que o Caribe deu lugar à realidade dos grandes barcos.

Existe uma ilusão comum entre quem não navega: a de que barcos ficam prontos.

Não ficam.

Barcos são projetos permanentemente inacabados.

Todos os dias alguma coisa quebra. Todos os dias alguma coisa precisa de manutenção. O ambiente marinho é impiedoso. O sal corrói. O sol castiga. O movimento constante afrouxa parafusos, desgasta peças e

encontra defeitos onde antes parecia existir perfeição. Durante semanas nos dedicamos a reduzir a interminável lista de tarefas.

Passamos óleo no convés.

Polimos metais.

Resolvemos problemas nas velas.

Trabalhamos em sistemas elétricos.

Lutamos com o gerador.

E aprendemos uma lição que todo velejador conhece bem: para cada item eliminado da lista, dois novos costumam aparecer.

No início de fevereiro deixei temporariamente o barco para realizar um antigo sonho. Viajei para a Baja California, no México, onde participei de uma expedição de oito dias remando caiaques entre praias desertas. Foi uma experiência extraordinária. Quando retornei ao Quetzal, passamos mais alguns dias em Saint Martin antes de seguir para as Ilhas Virgens Britânicas.

Partimos pouco depois da meia-noite. A lua crescente ainda iluminava parcialmente o céu enquanto levantávamos âncora. O vento soprava favoravelmente pela popa e a previsão indicava uma travessia tranquila. John e eu permanecemos algum tempo conversando no cockpit até que ele foi dormir. Assumi sozinho o turno seguinte. Sempre gostei das madrugadas no mar. Existe algo especial em estar sozinho no cockpit enquanto o barco desliza silenciosamente pela escuridão.

Naquela noite eu lia *Into the Ice*, de Mark Synnott, um livro sobre a Passagem do Noroeste. Lia algumas páginas. Observava o mar. Conferia os instrumentos. Voltava à leitura. O vento aumentou gradualmente ao longo da madrugada e avançamos mais rápido do que esperávamos. Horas depois estávamos fundeados em uma baía protegida de Virgin Gorda. Naquela

momento eu ainda não sabia, mas aquela seria minha última navegação tranquila por muito tempo.

Dentro de poucos meses estaríamos seguindo para o Canadá.

Depois para a Groenlândia.

E então para o Ártico.

Mas naquela madrugada, sozinho no cockpit, com um livro sobre gelo nas mãos e o calor do Caribe ao meu redor, a Passagem do Noroeste ainda parecia pertencer a outro mundo.

Capítulo 2

O SONHO DO NORTE

"A vitória espera por aquele que tem tudo em ordem."

— Roald Amundsen

Em busca da passagem

Durante mais de quatro séculos, encontrar uma rota marítima ao norte do continente americano foi uma obsessão para exploradores, comerciantes e governos europeus. A ideia parecia simples. Se existisse uma passagem ligando o Atlântico ao Pacífico através do Ártico canadense, seria possível alcançar as riquezas do Oriente sem contornar a América do Sul ou cruzar continentes por terra. Na prática, porém, o sonho revelou-se um dos maiores desafios da história da navegação.

Expedição após expedição avançava para o norte e encontrava o mesmo inimigo: o gelo.

Navios ficavam presos durante meses.

Tripulações eram obrigadas a passar invernos inteiros no Ártico.

Muitos jamais retornavam.

Ao longo dos séculos, ingleses, franceses, espanhóis e russos tentaram encontrar a passagem. Alguns chegaram perto. Outros desapareceram sem deixar vestígios. Nenhuma história simboliza melhor essa busca do que a expedição de Sir John Franklin. Em 1845, a Marinha Real Britânica enviou dois dos navios mais modernos da época, o HMS *Erebus* e o HMS *Terror*, para finalmente resolver o enigma da Passagem do Noroeste.

Nenhum dos 129 homens retornou.

Os navios desapareceram.

A tripulação desapareceu.

E durante décadas o destino de Franklin tornou-se um dos maiores mistérios da exploração polar.

A nossa vez

Ironicamente, depois de séculos de tentativas e milhões investidos, a primeira travessia completa da Passagem do Noroeste foi realizada não por

uma poderosa marinha, mas por um pequeno grupo de apenas seis homens liderados pelo explorador norueguês Roald Amundsen. Entre 1903 e 1906, navegando em uma embarcação muito menor que os navios britânicos, Amundsen conseguiu o que gerações inteiras haviam tentado antes dele. Ao contrário de muitos exploradores europeus, Amundsen aprendeu com os inuítes. Observou como se vestiam, como caçavam, como viajavam e como sobreviviam em um ambiente que para os estrangeiros parecia impossível. Essa diferença provavelmente salvou sua expedição.

Mais de um século depois, a Passagem do Noroeste continua sendo uma rota rara. O aquecimento global reduziu significativamente a extensão do gelo marinho no verão e tornou a travessia mais acessível do que em qualquer outro momento da história. Mesmo assim, ela continua longe de ser comum. Estima-se que entre 6.500 e 7.000 pessoas diferentes já tenham alcançado o topo do Everest desde 1953. Em contraste, pouco mais de 400 embarcações completaram a travessia da Passagem do Noroeste desde Amundsen.

Passei boa parte da minha vida procurando desafios em algumas das regiões mais remotas do planeta. Ainda assim, pela primeira vez em muitos anos, eu me preparava para uma aventura percorrida por muito menos gente do que a montanha que marcou minha vida.

Dentro de alguns meses, seria a nossa vez de tentar.

Capítulo 3

AS PORTAS DA GROENLÂNDIA

"Por aqui, se o tempo estiver ruim na porta da frente, vá olhar pela porta dos fundos. Provavelmente estará diferente."

— John

Uma base

Entre o Caribe e minha chegada a St. John's, em 10 de junho, muita coisa aconteceu. Guiadas ao Everest, uma viagem de caiaque na Baja California, semanas na Namíbia, reuniões, aeroportos, voos e hotéis. Mas, olhando para trás, talvez a mudança mais significativa não tenha sido geográfica. Pela primeira vez em trinta e sete anos vivendo sem residência fixa, comecei a considerar a possibilidade de ter uma base.

Não uma casa. Não exatamente morar em algum lugar. Mas uma base.

Durante muitos anos imaginei que, se esse dia chegasse, seria na Nova Zelândia. Poucos lugares combinam de forma tão harmoniosa natureza, segurança e cultura outdoor. Mas com o passar do tempo fui percebendo que existe outra dimensão na escolha de um lugar para chamar de seu.

Pertencimento.

Leva anos para compreender verdadeiramente um país. Sua história, sua política, suas referências culturais, seu humor, suas pequenas manias. Aos setenta anos, recomendar esse processo em outro país começou a me parecer um projeto grande demais. Foi então que uma ideia que durante muito tempo me pareceu improvável começou a ganhar força.

Brasil.

Mais especificamente, Florianópolis. Para testar a teoria passei vinte dias na cidade. O resultado foi surpreendente. Ainda não sei quando isso

acontecerá. Talvez no próximo ano, talvez mais adiante. Mas pela primeira vez a ideia deixou de ser uma abstração distante e começou a parecer possível.

St. John's

Poucos dias depois eu desembarcava em St. John's.

Ceguei destruído.

O percurso Florianópolis–São Paulo–Montreal–St. John's parecia ter sido desenhado especificamente para testar a resistência humana.

Mas o cansaço desapareceu rapidamente quando encontrei John no píer. O abraço foi daqueles que dispensam apresentações. Ali também reencontrei Marion, que havia conhecido brevemente no Caribe, e finalmente conheci George, o lendário piloto polar sobre quem já ouvira tantas histórias.

A bordo do Quetzal, John e George ocupavam funções muito diferentes. John era o capitão. A última palavra era dele. Ninguém conhecia o barco melhor. Ninguém entendia mais de seus sistemas, motores, equipamentos e peculiaridades.

Mas o Ártico era outra história.

E era aí que entrava George.

Navegar em altas latitudes exige conhecimentos muito específicos. Gelo marinho, icebergs, cartas de gelo, ventos catabáticos, passagens estreitas, canais bloqueados e rotas que podem mudar completamente em questão de dias. George havia passado anos navegando nessas regiões. Nos meses seguintes seria ele quem nos ensinaria a interpretar o gelo e a tomar decisões em um ambiente onde erros simples podem ter consequências sérias.

Encontrando meu lugar

Na manhã seguinte acordei me sentindo novamente um ser humano. Soube inclusive que havia roncado durante a noite, algo tão raro que só poderia ser explicado pelo extremo cansaço da viagem.

Os outros três já estavam mergulhados em suas tarefas.

Ofereci ajuda.

Não precisavam.

Ofereci novamente.

Também não precisavam.

Pela primeira vez desde que chegara ao Quetzal senti-me um visitante. Era uma sensação estranha. Eu conhecia o barco. Havia passado semanas a bordo meses antes. Mas eles estavam navegando juntos havia dois meses e, nesse período, uma nova dinâmica havia se formado. Percebi que precisaria reconquistar naturalmente meu espaço dentro da tripulação. Sem dramas. Sem pressa. Com o tempo isso aconteceria.

Enquanto isso aproveitei o dia para trabalhar em meu novo website enquanto observava a movimentação a bordo. Em determinado momento perguntei a George se estávamos quase prontos para partir. Ele sorriu.

— O barco nunca estará pronto.

Era uma frase simples, mas continha uma enorme verdade. No Good Karma eu já havia aprendido que cada item concluído da lista de manutenção era rapidamente substituído por outros dois. No Quetzal, preparando-se para atravessar a Groenlândia e a Passagem do Noroeste, essa realidade parecia elevada à décima potência.

A poucos dias da Groenlândia

Mais tarde sentei-me com John à mesa de navegação para analisar as previsões meteorológicas. Se tudo permanecesse como indicavam os modelos, partiríamos em três dias. Ventos favoráveis de sul durante quase uma semana inteira. Exatamente a janela de que precisávamos para alcançar a Groenlândia. Enquanto observava o contorno daquela imensa ilha no mapa, senti novamente a mesma emoção que me acompanhava havia décadas.

Groenlândia.

Um lugar que durante anos habitou meus sonhos.

Uma terra que um dia imaginei atravessar de esquis.

Uma terra de geleiras gigantescas, fiordes profundos, pequenas cidades coloridas, inuítes e ursos polares.

Um lugar que até então existira apenas em livros, documentários e imaginação.

Agora estava a poucos dias de distância.

Ao alcance das mãos.

E da proa do Quetzal.

Preparativos

Naquela noite jantamos com alguns velejadores em um restaurante próximo ao porto. A conversa fluiu facilmente, como quase sempre acontece entre pessoas que escolheram passar parte da vida no mar. Histórias de travessias. Tempestades. Barcos. Lugares distantes. Planos futuros. Ao final da noite nos despedimos como velhos amigos, apesar de alguns de nós terem se conhecido poucas horas antes. Talvez seja uma das coisas que mais gosto na comunidade dos velejadores. Os caminhos raramente são os

mesmos. Mas frequentemente se cruzam. E, quando isso acontece, quase sempre deixam alguma história para contar.

Nos oito dias que o Quetzal permaneceu em St. John's, nos dedicamos aos preparativos finais. Precisávamos embarcar tudo o que seria necessário para os próximos noventa dias, grande parte deles em regiões onde simplesmente não existiriam supermercados, marinas ou postos de combustível.

Compramos quarenta galões extras de diesel. Sessenta quilos de frango. Caixas de legumes. Pacotes e mais pacotes de macarrão, arroz, enlatados, café, leite em pó e uma infinidade de outros itens.

Aos poucos o barco foi se enchendo de provisões. Cada espaço livre recebia algum suprimento. Armários, gavetas, compartimentos sob as camas e até locais que normalmente permaneceriam vazios passaram a armazenar comida, peças de reposição ou combustível.

Pela primeira vez a dimensão da viagem começava a ficar evidente. Não estávamos nos preparando para uma travessia de alguns dias. Estávamos nos preparando para meses navegando por uma das regiões mais remotas do planeta.

Capítulo 4

A CAMINHO DA GROELÂNDIA

"Partir é uma coisa. Chegar é outra."

— Provérbio dos navegadores

A partida

Finalmente chegara o dia.

Ou pelo menos era o que pensávamos. A previsão indicava uma excelente janela meteorológica. Durante dias acompanhamos os modelos, calculamos rotas e discutimos a melhor estratégia para atravessar o Mar de Labrador. Mas o mar raramente se preocupa com os nossos planos.

Na manhã da partida uma neblina densa cobria completamente o horizonte. O céu azul dos dias anteriores desaparecera atrás de uma camada uniforme de nuvens cinzentas e, apesar de os modelos insistirem que a visibilidade melhoraria ao longo da tarde, isso simplesmente não aconteceu.

Esperamos.

Observamos.

Esperamos mais um pouco.

No final do dia chegamos a única decisão possível.

Ficar.

A partida foi adiada para a manhã seguinte. Foi uma pequena lição sobre algo que eu já deveria ter aprendido há muito tempo: na vela, assim como nas montanhas, não é o calendário que decide quando você parte. É a natureza.

Na manhã de 17 de junho a neblina finalmente deu uma trégua. Pouco antes de deixarmos o cais, John fez soar a poderosa buzina do Quetzal, um ritual que parecia marcar oficialmente o início da viagem. Enquanto soltávamos os cabos e recolhíamos os fenders, senti aquele frio familiar na barriga. O mesmo que já havia sentido em outras partidas importantes. Quando deixei Nova York rumo ao Mediterrâneo. Quando saí de Malta para atravessar novamente o Atlântico. Quando deixei o Panamá rumo à Polinésia Francesa. E agora, mais uma vez, diante de uma aventura que me acompanhava havia décadas.

Poucos minutos depois deixávamos a proteção do porto e encontrávamos uma bela brisa de vinte nós. As velas foram abertas. O motor desligado. E o Quetzal começou a avançar silenciosamente em direção ao norte.

Para mim, aquela viagem teria aproximadamente setenta dias. Nosso primeiro objetivo era navegar cerca de trezentas e cinquenta milhas para noroeste, afastando-nos da costa de Labrador e Newfoundland, onde os icebergs costumam descer carregados pela corrente fria. Somente depois mudaríamos o rumo para norte, apontando diretamente para Paamiut, nosso porto de entrada na Groenlândia.

A rotina do mar

Com o barco estabilizado, chegou o momento de colocar em prática a rotina de turnos. E ela não me agradou. A proposta inicial era simples: duas duplas, cada uma responsável por períodos de seis horas. A teoria dizia que horários fixos permitiriam uma adaptação mais fácil do organismo. A prática parecia outra coisa. Seis horas no cockpit, especialmente em altas latitudes, me pareciam excessivas. No Good Karma eu raramente havia feito turnos superiores a quatro horas, mesmo quando navegávamos apenas duas pessoas.

Mas havia tomado uma decisão antes mesmo de embarcar.

Nesta expedição eu ouviria mais do que opinaria.

John e George possuíam uma experiência infinitamente superior à minha naquele ambiente. Se aquela era a rotina escolhida, eu a seguiria.

Minha dupla era George. Poucas horas depois compreendi por que ele insistia tanto na vigilância constante. O radar permanecia ligado o tempo inteiro. A tela era observada quase obsessivamente. E mesmo assim ninguém relaxava. O mar à nossa volta era apenas uma imensa extensão cinzenta. O horizonte desaparecia na neblina. O céu confundia-se com a água. Era como navegar dentro de uma fotografia em preto e branco.

O primeiro turno transcorreu sem maiores dificuldades.

O segundo foi diferente.

A chuva chegou durante a noite. O vento aumentou. A visibilidade tornou-se mínima. Sentado no cockpit, observando a tela do radar e tentando enxergar além da escuridão, senti pela primeira vez que o Ártico começava a mostrar suas intenções.

Eu estava vestido como se fosse sair para um dia de cume. Duas camadas grossas nas pernas. Três no tronco. Duas meias. Gorro. Buff. Mesmo assim meus pés permaneciam gelados.

Quando finalmente fui dormir, às quatro da manhã, senti que aquelas haviam sido algumas das horas mais longas da viagem até então.

Nos dias seguintes outra percepção começou a surgir.

E ela me surpreendeu.

Aos poucos fui percebendo que eu era o único a bordo vivendo um sonho.

John estava trabalhando.

George estava trabalhando.

Marion também estava trabalhando.

Mais do que isso. Marion contava os dias para voltar para casa. Sua esposa estava grávida e a distância começava a pesar. George já havia navegado em regiões polares inúmeras vezes. Para ele aquilo fazia parte da profissão. John, por sua vez, parecia muito mais feliz nas águas quentes do Caribe do que naquele oceano frio e cinzento.

Eu era o único que olhava para a proa e sentia a mesma emoção de uma criança. O único que havia sonhado durante anos com a Groenlândia. O único que ainda não conseguia acreditar que estava realmente indo para lá.

Por alguns momentos aquilo me entristeceu.

Gostaria de compartilhar aquela felicidade.

Mas logo compreendi que não havia nada de errado.

Cada um estava vivendo sua própria viagem.

A minha apenas acontecia de forma diferente.

Na manhã seguinte a rotina foi alterada. Os turnos passaram a ter apenas três horas e uma única pessoa por vez no cockpit. Fiquei com os períodos da uma às quatro da madrugada e da uma às quatro da tarde. A mudança melhorou bastante o descanso.

E me ofereceu algo que eu não esperava.

Horas de silêncio.

Horas para pensar.

Horas para escrever.

O vento continuou enfraquecendo. A chuva continuou caindo. A neblina continuou escondendo o horizonte. Acabamos ligando o motor e seguimos em motorsailing.

À nossa frente, invisível atrás da cortina cinzenta do Mar de Labrador, estava a Groenlândia. Cada milha navegada nos aproximava dela. Mas, por enquanto, ela permanecia apenas uma ideia.

Um sonho escondido na neblina.

Greg

Escrevo para Greg e conto um pouco da dinâmica a bordo. Em poucos dias ele estará conosco.

A resposta chega pouco depois:

— Aguenta firme. Em breve estarei aí.

Sorrio ao ler a mensagem.

Conheci Greg em minha expedição ao Cho Oyu, a sexta montanha mais alta do planeta, no Tibete, em 2009. Ele fazia parte de uma equipe de Malta que acabaria se tornando a primeira do país a ultrapassar a marca dos oito mil metros.

A ligação foi instantânea.

No ano seguinte estávamos novamente juntos no Everest.

Greg foi meu companheiro de barraca.

Fizemos cume juntos.

Participamos de um resgate juntos.

Naquela noite, após o duro dia de cume, éramos os únicos médicos no Campo 4.

A partir dali as viagens se sucederam naturalmente. Expedições de esqui, uma longa viagem de carro pelos Estados Unidos, velejadas pelo Mediterrâneo, escaladas nos Alpes e metade da Great Himalayan Trail, interrompida apenas pela chegada da pandemia.

Tentávamos manter pelo menos uma grande aventura juntos a cada dois anos.

Nosso lema era simples:

— No hesitation.

Sem hesitação.

Então veio Berg, seu adorado filho. A vida seguiu seu curso. Os encontros se tornaram mais raros. Já fazia quatro anos que não nos víamos.

Quando Peter me convidou para o que originalmente seria uma expedição à Antártica, imediatamente sugeri o nome de Greg. Expliquei ao Peter o quanto sua presença agregaria valor ao projeto. Médico especializado em medicina de áreas remotas, escalador, esquiador e

velejador experiente. Além de tudo isso, alguém em quem eu confiava plenamente.

Não foi difícil convencê-lo.

Agora, dezessete anos depois daquele primeiro encontro no Tibete, faríamos mais uma grande expedição juntos.

Isso me deixava feliz.

O restante do segundo dia de travessia transcorreu sem novidades. Pouco vento. Céu escuro. Mar calmo. O motor trabalhava continuamente para nos levar, minuto após minuto, para mais perto da Groenlândia.

Ao final do meu turno, às quatro da madrugada, o sol surgiu timidamente no horizonte. Permaneceu visível por poucos minutos antes de desaparecer novamente atrás de uma espessa camada de nuvens cinzentas.

A cada dia as noites ficavam mais curtas.

Reflexões no mar

A rotina do barco e, mais do que tudo, a falta de conexão entre os membros da tripulação fazia com que cada um de nós passasse longos períodos sozinho. Ou se estava de serviço no cockpit, ou no quarto dormindo, lendo ou ouvindo música.

Eu aproveitava essas horas para pensar.

Pensava nos sonhos que me haviam trazido até ali. Nas pessoas que cruzaram meu caminho. Nos encontros improváveis. Nos aprendizados acumulados ao longo das décadas.

Via com clareza a intersecção entre tudo o que aprendi nas montanhas e aquilo que estava vivendo agora no mar.

A paciência.

A constante mudança de planos.

A certeza de que quem realmente está no comando é a natureza.

E talvez a principal lição de todas: aceitar que não controlamos tudo.

Assim como em uma expedição em alta montanha, aqui também confiamos nossas vidas à equipe. Temos um objetivo claro, mas precisamos de flexibilidade para lidar com os inúmeros imprevistos que surgem pelo caminho. Aprendemos a conviver com o desconforto e a encará-lo com bom humor, sabendo que ele não é um acidente de percurso, mas parte integrante da própria experiência.

Olho para trás e recapitulo tudo o que investi para aprender a velejar.

Os dois meses trabalhando como marinheiro na Austrália, quando ter um barco ainda parecia um sonho distante.

As velejadas na Grécia e na Turquia como tripulante pagante, embarcando em barcos que financiavam suas viagens dessa maneira.

Meu primeiro curso de vela, já a bordo do Good Karma I, um monocasco com mais de trinta anos de idade que comprei quase por impulso na Guatemala. Havia escolhido o nome Good Karma décadas antes e, quando encontrei um barco com aquele nome e que cabia no meu orçamento, simplesmente não resisti.

Depois veio o segundo barco, um catamarã escolhido com base em tudo o que havia aprendido com o primeiro.

Mais uma vez o mesmo instrutor.

Mais uma vez vinte dias intensos de aprendizado.

Vieram então as travessias cada vez mais longas. A primeira travessia oceânica com meu instrutor a bordo. Depois a segunda, já comigo como

capitão e com a responsabilidade pela segurança dos amigos que decidiram embarcar comigo.

Uma longa jornada.

E, de certa forma, todas aquelas pequenas etapas haviam me conduzido até este momento.

Ao frio.

À neblina.

Ao Mar de Labrador.

E à Groenlândia.

Vanessa

Algumas vezes por dia converso com Vanessa. Eu aqui, realizando um sonho antigo, navegando rumo à Groenlândia e à Passagem do Noroeste. Ela na Itália, pesquisando trilhas, hotéis e logística nas Dolomitas para um destino que há muito tempo pretendo incluir na programação da Morgado Expedições. Mas essa viagem também faz parte de um sonho muito maior. Vanessa está se preparando para escalar o Cho Oyu, a montanha que, em 2009, se tornou meu primeiro cume acima dos oito mil metros.

Tem sido bonito acompanhar sua evolução como montanhista.

Nos conhecemos há cinco anos durante um trekking ao Campo Base do Everest. Era sua primeira caminhada de longa duração em altitude. Havia se divorciado pouco tempo antes e buscava novas experiências. Embora fosse uma atleta de altíssimo nível, com três Ironmans, diversas ultramaratonas e uma vida dedicada a ajudar outras pessoas como personal trainer, sua experiência em montanha era bastante limitada.

Sua vida girava em torno de seu estúdio em Uberlândia e das viagens ao exterior para competir. Mas ela queria algo novo. Novos desafios. Novos horizontes. E, quase sem perceber, foi se apaixonando pelas montanhas.

Primeiro veio o Campo Base do Everest. Depois o Kilimanjaro. Em seguida, quarenta e cinco dias percorrendo comigo trechos da Great Himalayan Trail. Vieram os passos elevados do Himalaia, os dias longos de caminhada, o desconforto, o frio e a descoberta de um tipo de experiência completamente diferente das competições que conhecia.

Aos poucos essa nova paixão começou também a transformar sua vida profissional. Com as viagens cada vez mais frequentes, já não era possível permanecer em seu estúdio da mesma forma que antes. Paralelamente ao aumento de sua experiência em montanha surgiu uma nova forma de trabalhar. Vanessa passou a desenvolver programas de treinamento específicos para trekkings e expedições de altitude, unindo seu conhecimento como treinadora àquilo que aprendia na prática, nas trilhas e montanhas do mundo.

As experiências continuaram se acumulando. Fez um curso de escalada em neve e gelo na Bolívia, escalou seu primeiro seis mil e depois seguiu para o Denali, no Alasca, uma das montanhas mais exigentes do planeta do ponto de vista físico e psicológico. Lá aprendeu a lidar com o frio extremo, a puxar trenós pesados e a conviver com a rotina austera das grandes expedições. Mais tarde escalou uma montanha de sete mil metros no Nepal, liderando uma expedição inteiramente feminina. Agora treinava para seu primeiro oito mil.

Enquanto escrevo estas linhas, ela persegue o sonho dela e eu o meu. De certa forma, estamos vivendo momentos muito parecidos. Ambos caminhando em direção a objetivos que levaram anos para tomar forma. Ambos aprendendo, errando, crescendo e acumulando experiências ao longo do caminho. Se tudo correr bem, nos reencontraremos em final de

agosto quando estaremos guiando um grupo ao Elbrus, a montanha mais alta da Europa.

Teremos muitas histórias para dividir.

Mudança de planos

Nossa travessia de St. John's para a Groenlândia tem sido muito mais calma do que poderia ser. Este trecho do Atlântico Norte tem fama de oferecer condições severas e estávamos preparados para encontrar muito mais dificuldade do que encontramos até agora.

As primeiras vinte e quatro horas foram certamente as mais desafiadoras. Tivemos baixa visibilidade, mar agitado e confuso, a constante preocupação com icebergs e o cansaço provocado pelos longos turnos de seis horas. Uma forte corrente que desce pela costa do Labrador transporta um número considerável de icebergs nesta época do ano. Para minimizar nossa exposição a essa área, seguimos inicialmente para noroeste com o objetivo de cruzá-la o mais rapidamente possível.

Assim que deixamos para trás a região de maior concentração de gelo, alteramos nosso rumo para norte, apontando para Paamiut. A ideia era fazer ali nossa entrada oficial na Groenlândia, já que se trata de um porto menor e mais amigável do que Nuuk para os procedimentos de imigração e alfândega.

Mas, no terceiro dia de travessia, os planos mudaram novamente.

Toda a costa da Groenlândia está repleta de icebergs nesta época do ano e uma navegação segura depende muito da visibilidade. Infelizmente, as previsões indicavam exatamente o contrário para nossa chegada: neblina,

precipitação e baixa visibilidade. Não fazia sentido aproximar-nos da costa nessas condições.

Decidimos então permanecer mais afastados do litoral e continuar navegando para norte até a altura de Nuuk. Somente então faríamos nossa aproximação da costa.

Este é o plano por enquanto.

Mas, como já estamos aprendendo, planos por aqui são apenas hipóteses de trabalho. Tudo pode mudar de uma hora para outra e nós vamos nos adaptando conforme as circunstâncias exigem.

Quanto mais tempo passo no mar, mais percebo o quanto a vela se parece com as grandes expedições em montanha. Estudamos mapas, analisamos previsões meteorológicas, discutimos estratégias e tentamos antecipar problemas. Fazemos planos detalhados e acreditamos ter uma boa ideia do que acontecerá nos próximos dias.

Mas quase nunca as coisas acontecem exatamente como imaginamos.

Nas montanhas aprendi que insistir em um plano quando a realidade mostra outra direção costuma ser uma receita para problemas. No mar a lição parece ser exatamente a mesma. O objetivo permanece. O caminho muda. Talvez a experiência não esteja em seguir o plano original.

Talvez esteja justamente em saber quando abandoná-lo.

A vida a bordo

E os dias se sucedem às noites. Uma rotina se estabelece. Acordo à meia-noite e meia. Tentando não fazer muito barulho, já que a cama do John é logo abaixo da minha, me visto: duas meias, uma salopete de fleece, uma calça térmica, uma camiseta, uma segunda pele, um casaco de pena de ganso, gorro, luvas e botas.

Faço o log book com latitude, longitude, direção e força do vento e as demais informações. Assumo o lugar do George no cockpit.

Nada mudou.

Ainda sem vento, o motor, com seu ruído incômodo, nos acompanha há dias. Para velejadores este é o barulho que mais incomoda. Com o mar calmo assim, deslizar sobre as ondas de alto-mar no escuro da noite é uma das sensações mais gostosas que existe. Porém, neste trecho que estamos navegando essas condições são raras.

Pergunto ao George como foram suas outras travessias para a Groenlândia.

— Você não sabe como estamos tendo sorte e os mares que já peguei aqui.

Ao término do meu turno volto para a cabine e durmo mais algumas horas. Por enquanto a rotina é confortável. Seis horas de serviço e o restante do tempo livre para descansar, ler, escrever ou simplesmente observar o mar pela vigia. Mas isso irá mudar. À medida que nos aproximarmos do gelo, dos icebergs, do *sea ice* e dos *growlers*, a atenção terá de aumentar. Provavelmente voltaremos aos turnos com duas pessoas. No Ártico, distrações podem ter consequências.

Acordo por volta das nove da manhã. Leio um pouco, escrevo outro tanto e penso na vida. Já não sei muito bem se a refeição que faço é café da manhã ou jantar. O relógio continua marcando as horas, mas a rotina começa lentamente a se descolar do mundo em terra.

Às quatro da tarde é hora de cozinhar. Cada dia um membro da tripulação assume a responsabilidade. As regras do barco são simples e muito claras: quem cozinha também lava a louça e deixa tudo arrumado. Para uma tripulação composta apenas por homens, o Quetzal é surpreendentemente organizado. Com John sempre foi assim.

Começamos também a fazer planos para as próximas etapas da viagem. Marion deixará o barco no final de junho para voltar para casa e acompanhar os últimos meses da gravidez de sua esposa. Poucos dias depois chegarão Greg, Peter e outros amigos que passarão algum tempo conosco na Groenlândia. Tudo mudará.

Devemos permanecer na costa groenlandesa até aproximadamente o dia 20 de julho. Teremos algumas semanas para explorar fiordes, visitar pequenas comunidades e, principalmente, fazer caminhadas. Com seu profundo conhecimento da região, George já nos prometeu algumas ancoragens escondidas e trilhas que dificilmente encontraríamos por conta própria.

Mas depois disso a viagem muda de natureza.

Até a Groenlândia estaremos visitando um lugar.

A partir da Groenlândia começa uma expedição.

Já não escolheremos quando navegar ou quando parar. Quem determinará nosso ritmo será o gelo. Se os canais estiverem abertos, avançaremos. Se estiverem bloqueados, esperaremos. Simples assim.

Mais uma vez encontro paralelos com as grandes montanhas. No Everest normalmente terminávamos os ciclos de aclimação no início de maio. A partir daí começava a espera pela janela de cume. Dias de ansiedade e incerteza. Será que a janela virá? Será que permanecerei saudável? Será que estarei suficientemente forte quando chegar a oportunidade?

Aqui as perguntas são outras, mas a lógica é a mesma.

Rumo ao norte

Quando Peter decidiu trocar a Antártica pelo Ártico, eu já havia assumido compromissos profissionais importantes. Tenho um grupo para o

Elbrus e outro para o Kailash. Preciso estar em Cambridge Bay até meu aniversário de setenta anos, em 20 de agosto, para conseguir chegar a tempo ao primeiro deles. Os muitos livros que li e os inúmeros documentários a que assisti contam histórias de barcos presos durante semanas pelo gelo. Gostaria de viver esta expedição com a tranquilidade de quem não tem nenhum compromisso esperando do outro lado. Mas a vida nem sempre oferece essa possibilidade.

Quando assumo meu turno logo após o de George, percebo que ele ainda procura entender quem eu sou como velejador. De forma sutil, quase imperceptível, frequentemente questiona minhas decisões ou a maneira como faço determinadas coisas. E, em certa medida, ele tem razão. Sua experiência nessas águas é infinitamente maior que a minha. Mas também sei quem sou. Já atravessei oceanos. Já fui capitão de meu próprio barco. Aprendi a tomar decisões no mar e a assumir responsabilidade por elas. Nos primeiros dias aceitei todas as suas orientações sem questionar. Porém começo a perceber que, se não demonstrar confiança naquilo que sei fazer, ele jamais confiará plenamente em mim. Respeito e confiança são coisas que levam tempo para ser construídas.

Agora, a 57 graus de latitude norte, as noites já começam a desaparecer. Quando assumo meu turno da madrugada o céu nunca chega a ficar completamente escuro. A cada dia avançamos um pouco mais para o norte.

Nuuk está a 64 graus de latitude.

Lá não haverá noite.

E a Groenlândia já não está tão distante quanto parecia quando deixamos St. John's.

O primeiro iceberg

Termino meu turno às quatro da madrugada e vou dormir. Adormecer já não é tão simples quanto nos primeiros dias. O vento aumentou e, com ele, o balanço do Quetzal.

Mal começo a pegar no sono quando John me acorda. Está sorrindo como uma criança.

— Primeiro iceberg!

Pulo da cama e começo a me vestir apressadamente. Não havia necessidade. Ele está a cerca de quatro milhas de distância e não vai a lugar nenhum. Ainda assim, a ansiedade fala mais alto.

Saio para o cockpit e lá está ele.

Uma montanha de gelo azul flutuando silenciosamente à nossa frente.

Tiro fotos, faço vídeos e fico alguns minutos apenas observando.

É impossível não me emocionar. Acho que esta é a imagem que carreguei comigo durante tantos anos, a imagem que simboliza tudo aquilo que sonhei quando pensava nesta viagem.

Ao seu redor flutuam os *growlers*, pequenos fragmentos desprendidos da massa principal e que representam o verdadeiro perigo para os navegadores. Os navegadores chamam esses pequenos fragmentos de gelo de *growlers*, palavra inglesa que significa algo como "rosnadores". Dizem que receberam esse nome pelo som grave produzido pelas ondas ao baterem contra eles. Pequenos e discretos, são muito mais perigosos do que os grandes icebergs. Estes podem ser vistos a quilômetros de distância; os *growlers*, muitas vezes, só quando já estão perto demais. O radar muitas vezes não os detecta. Algumas vezes permanecem próximos ao iceberg; em outras, vagam isolados, quase invisíveis na superfície do mar, aparecendo apenas quando já estamos muito perto deles.

A presença do gelo muda completamente a dinâmica dos turnos. Até agora era possível passar parte do tempo lendo, escrevendo ou simplesmente contemplando o oceano, interrompendo essas atividades apenas para verificar o radar e o horizonte. A partir daqui isso não será mais possível. As três horas de vigília passam a exigir atenção constante, alternando o olhar entre a tela do radar e a escuridão à frente da proa. Com a volta da chuva e de um pouco de névoa o mundo ficou monocromático e o turno muito mais exigente.

Percebo então que tudo o que veio antes foi apenas a aproximação.

Aqui começa realmente a expedição.

Capítulo 5

O SILÊNCIO DE NUUK

*"Às vezes, um lugar remoto nos revela partes de nós mesmos que
desconhecíamos."*

— Barry Lopez





A chegada

Groenlândia!

Foram seis dias. Dias duros, mas chegamos.

Eu estava quase terminando meu turno. Já havia claridade desde as duas da madrugada quando, surgindo da neblina e ainda a seis milhas de distância, apareceram as montanhas parcialmente cobertas de neve.

Que emoção.

Saí do cockpit aquecido e fiquei alguns minutos do lado de fora, com o vento gelado soprando no rosto. Alguns dos momentos mais marcantes da

minha vida foram assim: o vento cortante na face e eu sem saber ao certo se as lágrimas que escorriam eram provocadas pelo frio ou pela emoção.

Quanto tempo sonhei em estar aqui.

Desde a primeira montanha avistada até baixarmos âncora passaram-se outras seis horas. Seis lindas horas navegando por estreitos canais cercados de montanhas e pequenas ilhas.

Já nos aproximando de Nuuk comecei, para minha surpresa, a ver edifícios. De alguma forma, eles não existiam no meu imaginário da Groenlândia. Eu trazia na cabeça apenas a imagem de pequenas casas coloridas espalhadas pelas encostas.

Nuuk é muito diferente de qualquer outro lugar que conheço. Tem cerca de vinte mil habitantes, quase um vilarejo para os padrões brasileiros, mas ao mesmo tempo é uma capital. Embora a Groenlândia não seja um país independente, possui ampla autonomia, cabendo à Dinamarca basicamente a defesa e as relações internacionais. Assim, aqui encontramos parlamento, hospitais, museus, centros comerciais e toda a infraestrutura de uma pequena capital moderna.

A própria Groenlândia é um lugar singular. São pouco mais de dois milhões de quilômetros quadrados — cerca de um quarto do território brasileiro — habitados por apenas cinquenta e sete mil pessoas. É uma das menores densidades populacionais do planeta.

Assim que ancoramos comemoramos com uma pequena tradição do Quetzal: uma dose de bom whisky. Em seguida fizemos um delicioso churrasco acompanhado de vinho para alguns e Cuba Libre para mim. Estávamos cansados dos seis dias no mar e o que realmente precisávamos era relaxar, conversar e compartilhar as experiências da travessia.

O curioso foi que todos comentaram a mesma coisa.

De repente, silêncio.

Durante cinco dos seis dias navegamos com o poderoso e barulhento motor do Quetzal funcionando praticamente sem interrupção. Assim que a âncora tocou o fundo e o motor foi desligado, olhamos uns para os outros e quase ao mesmo tempo dissemos a mesma palavra:

— Silêncio.

Nem música quisemos colocar.

Primeiros dias em Nuuk

No dia seguinte ainda havia trabalho a fazer antes de explorar a cidade e talvez realizar algumas caminhadas nos arredores. Greg chegará em dez dias. Peter e duas amigas, em onze. Teremos algum tempo para conhecer a região, mas antes precisávamos colocar o barco em ordem.

Começamos reabastecendo os tanques de diesel e enchendo mais quarenta galões de reserva. Partiremos daqui com aproximadamente dois mil litros de combustível, quantidade suficiente para nos levar até nosso último destino na Groenlândia.

O restante do dia foi dedicado a pequenas tarefas de manutenção e, à noite, outra tradição do barco: a Pizza Night do John. Ele se esmera preparando diferentes sabores, naturalmente acompanhados de vinho.

Temos uma regra que seguimos à risca. Enquanto estamos navegando, não se bebe álcool. Quando estamos fundeados, porém, a história é outra. Eu bebo muito pouco, mas os outros três são marinheiros.

E ainda havia muito da Groenlândia por descobrir.

Sáímos, eu, John e Marion, para passear pela cidade. Pegamos um táxi para percorrer os seis quilômetros até o centro, praticamente a maior distância que se pode fazer por terra em Nuuk. A cidade, assim como todas as outras da Groenlândia, está completamente isolada. Não há estradas

ligando uma à outra. Para chegar ou sair daqui, apenas de barco ou em pequenos aviões. Há muitos carros nas ruas, mas limitados a poucos quilômetros de asfalto.

A arquitetura me surpreendeu. Prédios, muitos prédios. Blocos retangulares, coloridos, que quebram um pouco a monotonia da paisagem, embora ainda estejam longe de serem do meu gosto. Ruas largas e muita gente caminhando. O dia estava simplesmente perfeito: céu de um azul intenso, sem uma única nuvem. Todos pareciam aproveitar um daqueles dias que imagino não serem tão frequentes por aqui.

Caminhamos sem rumo por horas, apenas absorvendo o lugar. Nuuk, no entanto, não é uma cidade de grandes atrações. Seu encanto está mais na atmosfera do que nos monumentos.

No meio da tarde, meus dois companheiros de barco, já claramente sedentos, decidiram que era hora de encontrar um pub. Rodamos bastante e, sem sucesso, acabamos pegando outro táxi e pedindo que nos levasse a algum bar com vista para o mar. Como não poderia deixar de ser em uma cidade de pescadores, ele nos deixou no porto. Ali passamos algumas horas entre cervejas, histórias e boas risadas.

Marion irá embora em quatro dias. Sentirei sua falta. É um sujeito reservado, quase silencioso, mas, quando se abre, revela-se uma companhia excelente.

Antes de voltar ao barco, passei por uma loja e comprei um par de botas forradas. Finalmente chegaram ao fim meus dias de frio nos pés.

Agora escrevo às nove da noite. O sol continua alto no céu, como se a tarde se recusasse a terminar. Jantamos no cockpit, com a luz dourada aquecendo nossas costas. Um daqueles momentos simples que, sem fazer alarde, acabam ficando na memória.

Dias lentos

Os dias passam sem que aconteça nada de extraordinário. O frio dentro do barco e a absoluta falta de compromissos fazem com que fiquemos na cama até as dez da manhã. Em praticamente qualquer outro lugar do mundo, a hora mais fria do dia é por volta das cinco da manhã, quando a Terra já perdeu o calor acumulado e o sol ainda não nasceu. Aqui é diferente. Como o sol continua brilhando até uma da madrugada, a temperatura só atinge seu mínimo por volta das oito da manhã.

O barco permanece o tempo todo flutuando sobre uma água a poucos graus acima de zero. Seu casco de alumínio conduz esse frio para o interior, e não há aquecedor que consiga vencer completamente a batalha.

Costumo permanecer dentro do meu sleeping bag até que o John acorde, ligue o gerador e coloque o aquecedor para funcionar. Mesmo assim, normalmente ainda espero mais uma hora antes de levantar. Há alguns dias me mudei para o sofá do saloon, onde consigo dormir longe dos roncos do John e do Marion. Mas são noites — que, aliás, nem chegam a ser noites — muito longas.

Em um desses dias, eu e o John resolvemos fazer uma caminhada sugerida pelo AllTrails. O Marion permaneceu em sua toca de urso e o George, fiel às suas inúmeras regras, insistiu que um bom marinheiro jamais deve deixar o barco completamente sozinho por mais de uma hora. É uma das pessoas mais rígidas que já conheci e, infelizmente, não uma companhia muito agradável.

A caminhada foi deliciosa. O céu estava completamente azul, sem uma única nuvem e, o mais importante, sem vento. Subimos até o topo de uma montanha próxima, de onde tivemos uma vista magnífica dos fiordes salpicados de pequenos icebergs.

Mas o ponto alto do passeio acabou sendo outro. No dia anterior, o John havia me contado, cheio de orgulho, sobre suas botas de trekking. Disse que eram fantásticas e que já o haviam acompanhado por inúmeros lugares do mundo.

Perguntei há quanto tempo as tinha.

— Desde 2010. Mas ainda estão como novas.

Expliquei que botas de trekking costumam morrer muito mais de velhas do que de gastas. Depois de alguns anos, a cola da entressola simplesmente perde suas propriedades.

No dia seguinte aconteceu exatamente o que eu havia previsto. Perto do topo da montanha, as duas solas se desprenderam completamente das botas.

O John apenas olhou para mim, caiu na gargalhada e decretou:

— It's the Himalayan Curse.

Sinto-me bastante sozinho aqui. Não tenho muita vontade de conversar com o George. O Marion conta os dias para voltar ao seu país e reencontrar a esposa grávida. Sobre o John, com quem me dou muito bem, mas ele também passa horas recolhido em seu quarto.

A atmosfera a bordo é muito diferente daquela que vivíamos no Caribe. Lá ríamos mais, conversávamos mais, convivíamos mais. Aqui, cada um parece recolhido aos próprios pensamentos.

Assim como o Marion, também estou contando os dias. Mas por motivos bem diferentes. Espero ansiosamente pela chegada do Greg, do Peter e das duas tripulantes que ainda não conheço. Tenho a esperança de que tragam um pouco mais de vida para dentro deste barco.



Caminhadas

Mais uma vez saímos para uma caminhada pelas colinas próximas de onde estamos ancorados. Desta vez fomos eu, Marion e John.

Logo no início da trilha passamos por algo bastante inusitado: um clube de equitação. Muitos dos cavalos têm sangue de cavalos islandeses, uma raça de pequeno porte, extremamente resistente ao frio, de pelagem espessa e muito adaptada a terrenos acidentados. Conseguem permanecer ao ar livre durante boa parte do ano, embora recebam alimentação suplementar e abrigo durante o inverno.

Para quem está acostumado a imaginar a Groenlândia como uma terra de cães de trenó, caribus e bois-almiscarados, é curioso encontrar um centro equestre. Justamente por serem raros, os cavalos são bastante valorizados em Nuuk, e o VISKA é praticamente o principal centro de equitação do país.

Continuamos a subida até o topo da colina, de onde mais uma vez contemplamos o mar salpicado de icebergs. Em poucos dias deixaremos de observá-los de longe. Estaremos navegando entre eles.

Na volta, antes de retornar ao Quetzal, paramos em uma pequena loja em frente ao local onde estamos ancorados para comprar algumas cervejas — isto é, o John e o Marion. Ali conversamos com um pescador groenlandês que nos contou um pouco de sua vida. Disse que, dentro de poucos dias, sairia com alguns amigos em seus barcos para caçar e pescar. Costumam acampar por dois ou três dias e, segundo ele, em um bom dia cada barco consegue abater cerca de dez caribus. Parte da carne alimenta a família, outra é vendida para ajudar a pagar os custos da viagem e o restante é dividido entre amigos.

Esperando a tripulação

Os dias se arrastam sem que muita coisa aconteça. O barco está ainda mais silencioso agora que o Marion partiu. Uma tensão nunca verbalizada paira no ar. Passo mais tempo no meu quarto, enquanto ele ainda é meu. Normalmente não me incomodo com desconforto, mas confesso que sofro um pouco ao pensar que voltarei a dividir o quarto com o John e seus roncos. Por enquanto estou instalado no quarto do Peter, com banheiro privativo e um pouco mais de espaço. Talvez isso me incomode tanto porque, de resto, a vida a bordo anda pouco satisfatória.

Leio. Trabalho. Leio novamente. Vejo séries. Escrevo.

Cheguei a St. John's no dia 11 de junho. Já se passaram mais de vinte dias e, até agora, velejamos apenas um. Nos outros cinco navegamos a motor. Todo o restante do tempo foi passado fundeados. Amanhã, espero, tudo começa a mudar.

Hoje fomos comprar mais comida. Ainda não sei como será cozinhar para oito pessoas. Nem panelas grandes temos. Apesar de seus 75 pés, este barco foi projetado para uma família de cinco pessoas. Não há camas para todo mundo.

Mas assim é o Peter.

— The more, the merrier.

É sua frase preferida.

Na primeira vez em que o conheci, na Polinésia Francesa, havia um rapaz americano chamado Blake a bordo. Peter estava participando de uma ultramaratona e encontrava dificuldades para concluir a prova. Blake o alcançou no percurso, o incentivou a continuar e seguiu em frente. Terminada a corrida, Peter o convidou para passar um mês vivendo no barco.

Este é o Peter.

Mesmo agora, numa expedição pelo Ártico, e não em um cruzeiro pelo Caribe. Mesmo com um barco sem acomodações para oito pessoas. Para ele, sempre cabe mais um.

No entanto, estou feliz. Qualquer coisa que quebre o marasmo destes últimos dias já será muito bem-vinda.



Mais alguns dias se passaram e, finalmente, o Greg chegou. Com ele, toda a dinâmica do barco mudou. Eu não o via havia quatro anos, desde que deixou o Good Karma, nas Ilhas Galápagos, por motivos familiares. Estava realmente com saudades.

Já vivemos tantas aventuras juntos: escalamos o Cho Oyu e o Everest, subimos montanhas nos Alpes, esquiamos por seus vales e voltamos a navegar lado a lado no Good Karma, desta vez pelo Mediterrâneo. Greg é uma daquelas pessoas raras que a vida coloca em nosso caminho e que acabam se tornando parte da família que escolhemos.

No dia seguinte foi a vez de Peter chegar, acompanhado de Aby, com quem já havia feito diversas expedições de canoa pelo Ártico canadense. Foi mais uma grande injeção de energia a bordo.

Despedimo-nos de Nuuk com uma bela caminhada pelas colinas ao redor da cidade. Quando retornamos ao Quetzal, Ana, nossa última companheira para esta etapa da Groenlândia, já havia embarcado.

Agora, com toda a tripulação reunida, estávamos finalmente prontos para começar de verdade nossa expedição. Depois de anos de sonhos, planejamento e preparação, chegara a hora de seguir rumo à tão esperada Passagem do Noroeste.

Capítulo 6

A COSTA DOS FIORDES

"Algumas paisagens não pedem palavras. Pedem silêncio."

Finalmente em movimento

Finalmente o Quetzal levantou âncora.

Fui para a proa ajudar na manobra com um enorme sorriso no rosto. Era uma felicidade pura, misturada, mais uma vez, à incredulidade de estar ali, na Groenlândia, prestes a navegar por aquela magnífica costa de fiordes, geleiras e icebergs.

Percebo a mesma energia em todos a bordo. Aquela emoção que nos invade quando estamos prestes a começar algo sonhado, imaginado e

planejado por tanto tempo. O céu está de um azul absoluto. As águas parecem um espelho. Não há um sopro de vento.

Seguimos a motor.

Pouco a pouco, os prédios coloridos de Nuuk desaparecem atrás de nós. Entramos em um labirinto de canais cercados por montanhas de cerca de quinhentos metros de altitude. Hoje não iremos muito longe. Nosso destino é uma ancoragem remota aos pés de algumas dessas montanhas.

Aqui não existem trilhas marcadas.

Peter conta com Greg e comigo para explorar essas paisagens e encontrar possíveis caminhadas. Foi exatamente por isso que nos convidou para esta expedição. Esse é o nosso papel a bordo.

Antes da partida, John nos apresenta a nova rotina. Para aproveitarmos melhor os dias de exploração, ele e George assumirão a navegação durante as noites e descansarão durante o dia. Assim, o restante da tripulação terá liberdade para caminhar e explorar a região. Eles também ficarão responsáveis pela cozinha. O sistema de rodízio que seguimos até agora fica para trás.

Sobre a mesa da cabine abrimos o enorme mapa que George comprou. Pela primeira vez conseguimos enxergar a dimensão do lugar onde estamos navegando. Os inúmeros fiordes avançam continente adentro até desaparecerem sob o Ice Cap, a gigantesca camada de gelo que cobre aproximadamente oitenta por cento da Groenlândia. Em alguns pontos, essa massa branca ultrapassa três quilômetros de espessura.

Vou até o pequeno banco na proa e me sento sozinho, deixando o vento frio bater no rosto.

Quero viver esse momento em silêncio.

Mais uma vez, como tantas outras ao longo da vida, olho para trás e faço um balanço do caminho percorrido.

A vida me tratou bem.

Foram tantas experiências. Tantas oportunidades. E agora mais esta.

Ainda me parece difícil acreditar.

É claro que nada aconteceu por acaso. Talvez meu maior orgulho seja ter conseguido moldar minha vida para que tudo isso fosse possível. Não foi um caminho fácil. É difícil abandonar as estradas que já estão traçadas, abrir as próprias rotas e viver de um jeito que muitos consideram improvável.

Talvez esta seja a recompensa.

À medida que avançamos por aquele que é um dos maiores sistemas de fiordes do planeta, o ar torna-se cada vez mais frio. Estamos nos aproximando do Ice Cap. Embora o sistema de fiordes de Nuuk tenha cerca de 160 quilômetros de extensão, ele é tão ramificado que navegar por ali dá a sensação de cruzar um oceano cercado de montanhas. A cada curva surge um novo braço de fiorde, uma nova geleira ou uma ilha sem qualquer sinal da presença humana.

Explorando os fiordes

No dia seguinte à chegada, Peter, Ana, Aby, Greg e eu saímos para uma caminhada mais ambiciosa ao redor de uma pequena montanha próxima à costa.

Não sei se pela pureza do ar, pela transparência da atmosfera ou simplesmente por excesso de otimismo, tínhamos errado completamente as distâncias. O que imaginávamos ser um trekking de quatro horas acabou se transformando em um longo e exigente dia de oito horas de caminhada,

percorrendo cerca de quinze quilômetros e acumulando aproximadamente oitocentos metros de desnível.

O esforço, porém, foi amplamente recompensado. O cenário era magnífico: lagos de origem glacial refletindo o céu azul, montanhas ainda cobertas de neve e, a cada novo mirante, uma vista diferente do fiorde por onde havíamos chegado no dia anterior.

Mas talvez o maior presente daquele dia não tenha sido a paisagem. Durante uma longa parada, sentados sobre algumas pedras diante de um daqueles panoramas que parecem pedir silêncio, acabamos fazendo justamente o contrário. Conversamos durante horas. Contamos nossas histórias, lembramos episódios engraçados, falamos sobre viagens, montanhas, família e sonhos. Quando terminamos a caminhada, já não éramos apenas pessoas dividindo um barco. Pela primeira vez, sentíamos que havíamos nos tornado um grupo.

Como eu já havia assistido a inúmeros vídeos de expedições pela Groenlândia nesta época do ano, fui preparado. Havia comprado aquelas redes finíssimas que cobrem toda a cabeça para nos proteger da inacreditável quantidade de pequenos mosquitos que infestam a tundra durante o curto verão ártico. Eles entram na boca, no nariz, nos ouvidos e tornam praticamente impossível permanecer em terra sem essa proteção. Felizmente, logo descobri que, ao contrário dos nossos pernilongos, eles quase não picam. Limitam-se a fazer companhia, uma companhia extremamente insistente e irritante.

Novamente saímos para caminhar, mas desta vez com um plano mais ambicioso: pisar na bela geleira que nos chamava do outro lado da enseada, bem em frente à nossa ancoragem.

Sua parte inferior era muito inclinada e completamente recortada por um emaranhado de gretas, lembrando um verdadeiro icefall. Mais acima, porém, a inclinação parecia diminuir. Não conseguíamos enxergar além da

primeira rampa de gelo, mas intuíamos que existia um platô onde a progressão seria mais segura.

Descer o dingue foi uma pequena aventura. A água, carregada de sedimentos trazidos pela geleira, era tão opaca que não conseguíamos distinguir a profundidade nem as pedras submersas. Depois de procurar por algum tempo, finalmente encontramos um ponto onde foi possível desembarcar.

Seguimos então pelas rochas, ganhando altitude lentamente. Três horas depois alcançamos exatamente o que procurávamos: uma área mais plana, com poucas gretas aparentes. Era a hora de trocar as botas de caminhada pelas botas duplas, vestir as cadeirinhas, colocar os crampons e nos encordarmos.

Nem a Ana nem a Abby haviam caminhado sobre uma geleira antes. O Peter também estava visivelmente animado. Seguimos devagar, mostrando como caminhar com os crampons e dando segurança nos trechos mais inclinados. Em poucos minutos, o receio inicial deu lugar ao encantamento. Caminhar sobre aquele imenso rio de gelo, cercado apenas por montanhas, silêncio e o som distante da água correndo sob a superfície, era uma experiência inesquecível.

Permanecemos cerca de uma hora sobre o gelo antes de iniciar a descida por um caminho mais fácil e rápido. Sete horas depois de deixarmos o Quetzal, estávamos novamente a bordo, cansados, felizes e com aquela agradável sensação de termos aproveitado o dia da melhor maneira possível.

Foi um daqueles dias simples, sem grandes feitos, mas que permanecem na memória por muito tempo.

O Fiorde da Eternidade

Nossa próxima ancoragem foi no mesmo lugar onde, em 1961, o lendário explorador britânico H. W. "Bill" Tilman ancorou seu veleiro *Mischief*, nas águas do Evighedsfjord, o Fiorde da Eternidade. Ali, ele uniu duas de suas maiores paixões: a vela e a escalada.

Não podíamos deixar passar a oportunidade de estar no mesmo lugar por onde passou um dos grandes nomes da exploração do século XX. Tilman teve uma vida extraordinária, marcada por viagens a algumas das regiões mais remotas do planeta, combinando navegação, montanhismo e exploração. Nos anos 1930, participou de duas expedições ao Everest, antes de dedicar-se às suas famosas viagens em veleiros para regiões selvagens e pouco visitadas.

O Evighedsfjord é, até agora, o lugar mais impressionante que encontramos. Um fiorde de uma beleza quase irreal, com enormes montanhas mergulhando diretamente no mar e uma gigantesca geleira despejando incontáveis icebergs nas águas azul-turquesa.

Depois de mais alguns dias de caminhadas intercaladas com nossa lenta progressão rumo ao norte, finalmente começávamos a nos aproximar daquilo que, no fundo, sinto ter sido a principal razão da minha vinda: ver o gelo.

Nos últimos três anos, quantas imagens e vídeos vi de veleiros navegando entre o gelo marinho, cercados por enormes icebergs. Quantas vezes imaginei como seria estar ali, dentro daquele cenário que sempre pareceu tão distante.

Tudo até aqui foi extraordinariamente bonito. Mas sinto como se estivéssemos fazendo o equivalente a um trekking de aproximação antes de uma grande escalada. A paisagem, as montanhas, os fiordes — tudo foi preparando o caminho para o momento que eu realmente esperava.

Entrando no Ártico

Hoje partimos em direção à região de Ilulissat, de onde iniciaremos a próxima etapa da nossa jornada rumo ao Ártico canadense. A partir de agora, tudo muda.

Nos próximos dias, Ana e Abby deixarão o barco, e passaremos a ser apenas cinco: Peter, John, Greg, George e eu.

Durante a noite cruzamos o Círculo Polar Ártico. Um daqueles pequenos grandes marcos de uma viagem, tão emocionante quanto cruzar o Equador em um veleiro, como aconteceu anos atrás a bordo do Good Karma, a caminho da Polinésia Francesa.

Traçada aproximadamente a 66°33' de latitude norte, ela marca o limite a partir do qual, pelo menos uma vez por ano, o Sol não se põe durante um dia inteiro no verão e não nasce durante um dia inteiro no inverno. É uma linha imaginária, claro. Não há boias, placas ou qualquer sinal indicando sua presença. Ainda assim, poucas linhas no mapa despertam tanto fascínio.

Cruzá-la é muito mais do que atingir uma coordenada geográfica. É entrar em um mundo diferente, onde as regras da natureza mudam. No verão, as noites praticamente desaparecem. No inverno, a escuridão domina por semanas. O clima se torna mais rigoroso, a vegetação mais escassa e a vida passa a se adaptar a um ambiente extremo.

Talvez seja justamente por isso que atravessar o Círculo Polar Ártico desperte uma emoção difícil de explicar. É a sensação de estar entrando em um dos últimos grandes territórios selvagens do planeta, um lugar que, durante séculos, povoou o imaginário de exploradores, navegadores e aventureiros.

Enquanto muitos dormiam, nosso veleiro cruzava silenciosamente essa fronteira invisível, deixando para trás o mundo subártico e entrando, de fato, no Ártico.

Agora nossa atenção está voltada para os mapas de gelo publicados pela Dinamarca e pelo Canadá. Neste momento, ainda não existe possibilidade real de seguir para o Canadá: a Baía de Baffin está completamente coberta pelo gelo.

Isso não é uma surpresa. Nesta época do ano, essa é a realidade do Ártico. Mas existe a esperança — e a expectativa — de que, nos próximos dez ou doze dias, a situação melhore significativamente e possamos finalmente iniciar a travessia que deu nome a esta expedição: a Northwest Passage.

Capítulo 7

Além do Círculo Polar

"Há um encanto irresistível no desconhecido."

— Fridtjof Nansen

Disko Island

Meu último turno foi das 16 às 20 horas e transcorreu de forma totalmente tranquila. Nenhum iceberg, nenhum bergy bit, nenhum growler. Gradualmente o vento aumentou, mas em um ângulo que não permitia velejar. Seguimos navegando a motor.

Ao acordar, bem cedo na manhã seguinte, tudo havia mudado. O vento tinha morrido completamente e o mar era um espelho... um espelho coalhado de icebergs.

Chegamos à Ilha de Disko sob um céu de um azul intenso, refletido nos milhares de icebergs espalhados pelo mar. As montanhas ao fundo completavam aquela paisagem que eu havia imaginado durante tantos anos. Há uma sensação difícil de descrever quando finalmente nos encontramos dentro de um sonho. É como se, por alguns instantes, realidade e imaginação deixassem de existir como coisas distintas.

Ancoramos em uma baía protegida junto à pequena cidade de Qeqertarsuaq, talvez a mais simpática das pequenas cidades que visitamos até agora.

Nosso plano original era seguir para Ilulissat, a segunda maior cidade da Groenlândia. Ao seu lado encontra-se a geleira Sermeq Kujalleq, que desemboca no Ilulissat Icefjord. Trata-se de uma das geleiras que mais produz icebergs em todo o planeta e acredita-se que tenha sido dela que se desprende o iceberg responsável pelo naufrágio do Titanic.

Mas, como sempre acontece nestas latitudes, é a natureza quem toma as decisões. Ilulissat estava completamente bloqueada pelo gelo e tentar chegar até lá seria um enorme desafio. Assim, mudamos os planos e seguimos para Disko Island.

Não poderíamos ter feito escolha melhor.

O lugar é simplesmente magnífico e foi aqui que realizamos uma das caminhadas mais impressionantes de toda a viagem, até Kuannit, onde penhascos monumentais revelam espetaculares formações de basalto.

Há cerca de 60 milhões de anos, durante a abertura do Oceano Atlântico Norte, intensas erupções vulcânicas cobriram esta região com sucessivos derrames de lava basáltica. À medida que essa lava esfriava lentamente, ela se contraía de maneira uniforme, abrindo fraturas que se propagavam em padrões geométricos. O resultado foram as magníficas colunas de basalto que hoje revestem parte da costa de Kuannit.

Embora pareçam ter sido cuidadosamente talhadas pela mão humana, essas estruturas são inteiramente naturais. A forma hexagonal é a solução mais eficiente encontrada pela própria física para acomodar a contração da rocha durante o resfriamento, repetindo um padrão que também pode ser observado em lugares famosos como a Calçada dos Gigantes, na Irlanda do Norte, e a Gruta de Fingal, na Escócia.

Na Groenlândia, entretanto, essas colunas adquirem um caráter ainda mais especial. O negro intenso do basalto contrasta com o branco dos icebergs que flutuam na Baía de Disko e com o azul profundo do mar Ártico, criando uma paisagem onde fogo e gelo contam, lado a lado, a história da

formação deste extraordinário pedaço do planeta. Em poucos lugares é possível contemplar, ao mesmo tempo, as marcas de antigas erupções vulcânicas e a ação incessante das geleiras que ainda hoje continuam esculpindo a costa groenlandesa.

Voltamos ao Quetzal cansados, mas profundamente felizes com a caminhada. À nossa espera estava mais uma das tradições do barco: a Saturday Pizza Night.

A bordo, porém, tínhamos uma pessoa a menos a bordo. Abby havia seguido de ferry para Ilulissat e, de lá, iniciaria sua viagem de volta para casa. Depois de tantos dias dividindo o mesmo pequeno mundo flutuante, sua partida lembrava que, em expedições como esta, os encontros são intensos, mas quase sempre passageiros.



O reino dos icebergs

Com a previsão de ventos fortes para os próximos dias, decidimos mudar de ancoragem. O que parecia ser apenas mais um deslocamento transformou-se em um dos dias mais intensos e, ao mesmo tempo, mais bonitos de toda a viagem.

A emoção começou logo cedo. Levantar a âncora é uma das minhas funções a bordo e, assim que iniciamos a manobra, percebi que o motor fazia muito mais força do que o normal, mesmo sabendo que a âncora já não

tocava o fundo. Imaginei que fosse apenas vegetação presa, como havia acontecido outras vezes, mas o peso era excessivo.

Quando a âncora finalmente surgiu próxima à superfície, entendemos o que estava acontecendo. Ela trazia pendurada outra âncora, muito antiga e muito maior do que a nossa. Em algum momento, nossos elos haviam se enroscado e agora precisávamos separar as duas. Havíamos combinado partir cedo, pois teríamos um longo dia pela frente, mas gastamos quase uma hora resolvendo o problema.

Mal deixamos a baía para trás e entramos no trecho mais congestionado de icebergs que enfrentamos até agora.



Caía uma chuva fina e gelada que, combinada ao vento, fazia a sensação térmica despencar. Greg e eu nos revezávamos em turnos de uma hora na proa do barco, rádio na mão, auxiliando John e George, que também se alternavam no timão.

— Dois graus a estibordo.

— Três graus a bombordo.

— Dez graus a estibordo.

As instruções eram curtas, precisas e constantes. O navegador na proa enxerga primeiro os obstáculos; quem está no leme precisa confiar inteiramente nessas informações.

À medida que avançávamos, a concentração de icebergs, bergy bits e growlers aumentava sem parar. Para George, acostumado àquelas águas, aquilo fazia parte da rotina. Para nós, estreantes na navegação em altas latitudes, era uma mistura de fascínio e apreensão. Quanto mais avançávamos, mais difícil se tornava encontrar um corredor livre entre o gelo.

Em determinado momento, comecei a sentir que orientar quem estava no timão exigia uma experiência muito maior do que a que eu havia adquirido até ali. A tensão aumentou ainda mais quando atropelamos um pequeno growler. Era um bloco relativamente pequeno e sem risco para um veleiro de alumínio como o nosso, mas o estrondo da colisão contra o casco foi assustador. Por alguns segundos, o coração disparou.

Pouco depois, o horizonte pareceu se fechar completamente. Pela rádio, John pedia que seguissemos para bombordo, mas dali da proa eu simplesmente não conseguia enxergar uma passagem segura. Pedi que reduzíssemos a velocidade para tentar encontrar um caminho melhor. O problema é que, quanto mais devagar o barco navega, menos eficiente se torna o leme e mais difícil é manobrá-lo com precisão.

Olhei para um lado. Depois para o outro. Nenhuma opção parecia boa.

Foi então que percebi que minhas mãos estavam tremendo. Não era apenas medo. Era o peso da responsabilidade. Uma decisão errada poderia colocar o barco inteiro em perigo.

Sem hesitar, chamei George e lhe entreguei o posto. Foi uma decisão difícil para o orgulho, mas absolutamente correta. Na montanha aprendi, há muito tempo, que reconhecer os próprios limites é uma das maiores demonstrações de experiência. No mar, descobri que a lição é exatamente a mesma. Ainda tenho muito a aprender antes de poder ajudar em situações como aquela.

Continuei na proa, mas agora livre da responsabilidade de decidir. Pela primeira vez naquele dia pude simplesmente contemplar o cenário à nossa volta.

Era exatamente a paisagem que eu tantas vezes havia visto em fotografias e descrições de exploradores do Ártico. Um mar quase completamente coberto pelo gelo, com icebergs de todos os tamanhos espalhados até onde a vista alcançava. Uma beleza difícil de descrever, ao mesmo tempo majestosa e intimidadora.

Depois de doze horas de navegação tensa e extremamente lenta, finalmente alcançamos uma baía protegida, onde pretendemos permanecer por dois ou três dias, aguardando a passagem dos ventos fortes.

Ao desligarmos o motor, o silêncio voltou a dominar tudo. Só então percebemos o quanto aquele dia havia nos consumido. E o quanto jamais o esqueceríamos.

A cada dia uma nova experiência nos espera. Hoje foi a vez de conhecer aquele que é considerado o glaciar que mais despeja icebergs no mar em todo o planeta.

Deixamos nossa ancoragem logo cedo e embarcamos em um barco a motor fretado que nos levou até Ilulissat, a cidade que, pelo que pude perceber, é a capital do turismo na Groenlândia, muito em função da proximidade com esse gigante de gelo.

O Sermeq Kujalleq é responsável por cerca de 10% de todos os icebergs produzidos pela camada de gelo da Groenlândia. Ele desemboca no fiorde Ilulissat Icefjord, Patrimônio Mundial da UNESCO, e foi para lá que seguimos assim que desembarcamos.

O local é extremamente bem estruturado. Há um moderno centro interpretativo que explica a formação da geleira e a dinâmica dos icebergs, além de uma passarela de madeira que conduz os visitantes até os mirantes sobre o fiorde. A frente do glaciário, no entanto, está cerca de 50 quilômetros dali. Todo esse trecho é ocupado por um impressionante mar de icebergs gigantescos, que ficam represados antes de seguirem lentamente em direção ao oceano. A vista dos mirantes é simplesmente deslumbrante.

Passamos quase uma hora contemplando aquele cenário hipnotizante, observando o lento movimento daqueles colossos de gelo. Depois retornamos à cidade, cruzamos a ponte e iniciamos nossa caminhada do dia. Ao final do passeio pelos mirantes já havíamos percorrido cerca de 8,5 quilômetros, e ainda nos esperavam mais 22 quilômetros de trilha.

A caminhada também foi espetacular, mas quem realmente roubou a cena foram quatro baleias — três adultos e um filhote — que passaram horas nadando tranquilamente pela baía. O John, que vem aprimorando sua técnica de filmagem com o drone, conseguiu registrar imagens lindíssimas e verdadeiramente inspiradoras.

Quando completamos cerca de dois terços da caminhada, o cansaço já começava a pesar para todos. Os quilômetros finais exigiram determinação, mas chegamos de volta ao barco exaustos e, ao mesmo tempo,

profundamente felizes. Foi mais um daqueles dias que ficarão para sempre gravados na memória.

Cinquenta dias a bordo

O dia seguinte não prometia grandes emoções. Mudamos de ancoragem e, durante a navegação, encontramos relativamente poucos growlers e icebergs. No início da tarde já estávamos fundeados em uma bela baía, imaginando que seria mais um dia tranquilo.

Mas a tranquilidade durou pouco.

Ao longo da tarde, enormes icebergs começaram a se aproximar lentamente, levados pelas correntes. É impressionante como blocos de gelo desse tamanho se movem quase sem que percebamos. Duas vezes tivemos de levantar âncora e procurar outro local antes que eles passassem perto demais do barco. Mais uma experiência inédita para todos nós.

Já estou a bordo há quarenta e cinco dias e percebo que algo mudou. No início da viagem, a convivência constante era até agradável. Depois de tanto tempo sozinho em tantas expedições, era bom ter sempre alguém por perto para conversar.

Agora acontece exatamente o contrário.

Cada dia sinto um pouco mais falta do meu espaço, de alguns momentos de silêncio e de solidão. Quando parte da tripulação decide ir à terra, muitas vezes prefiro permanecer no barco apenas para desfrutar algumas horas de tranquilidade.

Há também um aspecto curioso da vida em uma expedição como esta. De certa forma, todos aqui têm personalidades muito fortes. Provavelmente ninguém atravessaria metade da Groenlândia em um veleiro, enfrentando frio, desconforto e uma boa dose de risco, sem uma grande confiança nas próprias decisões. O resultado é que, às vezes, convivem no mesmo barco vários "machos alfa", cada um convencido de que sua opinião é a melhor.

Quando sinto que já foi informação, conversa e convivência demais para um único dia, retiro-me para a minha cabine. Coloco os fones de ouvido, muitas vezes nem para escutar música, mas como um discreto aviso de que, naquele momento, preciso apenas ficar sozinho.

Acordo cedo com o ruído da exalação de duas baleias próximas ao barco. Levanto-me e vejo suas corcovas surgindo e desaparecendo na superfície. O dia está lindo. A água, perfeitamente calma, parece um espelho, quebrado apenas pela ondulação provocada por elas.

Todo o desconforto do barco, os pequenos conflitos a bordo e a falta de privacidade desaparecem por alguns instantes.

É bom estar aqui.

Ao nosso redor, dois enormes icebergs deslizam lentamente rumo ao mar aberto. Peter pega um de seus rifles e nos oferece uma pequena aula de tiro. Com exceção dele, nenhum de nós sabe manusear uma arma, e em breve precisaremos desse conhecimento quando cruzarmos para o Canadá. O objetivo não é caçar ursos-polares, mas aprender a afugentá-los e, apenas em uma situação extrema, saber como nos defender.

John e Greg, que já haviam atirado antes, se saem razoavelmente bem. Quando chega minha vez, porém, mesmo depois de Peter explicar que eu deveria absorver o recuo e impedir que o cano levantasse, consigo errar completamente um iceberg gigantesco, para enorme diversão dos outros.

Continuamos seguindo lentamente para o norte. O gelo ainda bloqueia nossa passagem de volta ao Canadá e, desta vez, deixamos o abrigo dos imensos sistemas de fiordes para navegar novamente em mar aberto.

Depois de tantos dias em águas protegidas, reencontrar um mar um pouco mais agitado me faz sorrir. O balanço do barco, que eu já quase havia esquecido, para mim faz parte da própria experiência de velejar. Nunca tive enjoo. Na verdade, nem sei exatamente o que é essa sensação. Vejo o sofrimento de quem passa mal e sinto pena, porque parece ser algo realmente desagradável.

Ao longo do dia, porém, o mar ganha força. Um vento norte faz o barco subir e descer como um cavalo inquieto. E então aparece, pela primeira vez, aquilo que se tornará uma preocupação constante durante nossa travessia do Canadá: a neblina.

Voltamos aos turnos de quatro horas, sempre em duplas. Meu companheiro é George, e fico contente com isso. Assim como eu, ele fala pouco. Além disso, é extremamente experiente.

Vestimos todas as camadas de roupa que temos. Luvas grossas, macacão de navegação e tudo o que pode ajudar a enfrentar o frio. Mesmo assim, como precisamos permanecer do lado de fora do cockpit para localizar os pequenos pedaços de gelo — os temidos *growlers* — o vento encontra qualquer fresta e, depois de algumas horas, estamos completamente gelados.

Assim que termino meu turno, mergulho dentro do *sleeping bag* para recuperar um pouco do calor e descansar. Mas quatro horas passam depressa, e logo é hora de voltar ao trabalho.

No meio da noite cruzamos mais um daqueles números simbólicos que marcam uma expedição: os **70° de latitude norte**.

É o ponto mais ao norte onde já estive. No hemisfério sul cheguei muito mais longe, aos 80° sul, durante a escalada do Monte Vinson, na Antártica. Nesta viagem, nosso limite será aproximadamente 74° norte.

Penso bastante em como é difícil a convivência de cinco pessoas confinadas em um veleiro durante tanto tempo. Comentários discretos, divergências sobre decisões da viagem e pequenas disputas de opinião fazem parte da rotina.

Isso me faz lembrar, mais uma vez, da minha expedição ao Everest. Cinco pessoas, setenta dias juntos, e o que guardo na memória pode ser resumido em uma única palavra: **harmonia**.

Um dos meus turnos vai da meia-noite às quatro da manhã. É nele que finalmente observo, com calma, o verdadeiro Sol da Meia-Noite.

Já havia vivido essa experiência durante a escalada do Vinson, mas isso foi há quinze anos.

Quando entro em serviço, o Sol está baixo no horizonte, como se fossem cinco horas da tarde no Brasil, um pouco a bombordo do barco. Mantemos praticamente o mesmo rumo durante as quatro horas seguintes e acontece algo fascinante: o Sol não sobe nem desce. Apenas desliza lentamente pelo horizonte em direção ao leste. Ao final do turno, percorreu cerca de sessenta graus ao longo do horizonte. Só depois disso começou, muito lentamente, a ganhar altura.

Fico observando em silêncio.

É um daqueles fenômenos que nenhuma fotografia consegue explicar.

Em nosso último vilarejo, Peter conseguiu encontrar um morador disposto a levá-lo para uma caçada de focas. O Greg resolveu acompanhá-lo. Eu, que sempre abominei esse tipo de atividade, preferi ficar. Na volta, os dois contaram que havia sido uma experiência cultural interessante, uma oportunidade de conhecer um aspecto importante da vida dos inuítes. Mas

também contaram que atiraram em uma foca, a feriram, mas não fatalmente. Ela conseguiu escapar e, muito provavelmente, morreu depois, inutilmente. Pouco depois, o Peter comentou, com entusiasmo, que já havia combinado de voltar no próximo inverno para participar de uma caçada de urso-polar.

Recebi aquela notícia com um misto de choque e tristeza. Por mais que eu compreenda o valor da caça para comunidades que dela dependem para sobreviver, nunca conseguirei entender como alguém pode enxergar isso como entretenimento.

Naquela mesma noite tivemos outra visita, desta vez de cinco icebergs.

Na realidade, não foram eles que vieram até nós. Foi o próprio barco que, girando ao redor da âncora com a mudança do vento e da corrente, acabou se chocando contra eles. O barulho, visto de dentro do casco de alumínio, é impressionante. Parece que o barco inteiro está sendo esmagado. Pela manhã fomos inspecionar cuidadosamente o casco e, pelo menos acima da linha d'água, não encontramos danos aparentes. Um dos impactos aconteceu justamente próximo ao leme, talvez nosso ponto mais vulnerável. Felizmente, mais uma vez, nada aconteceu.

É impressionante pensar que um acontecimento aparentemente tão simples — um iceberg encostando em um barco ancorado — poderia, em circunstâncias um pouco diferentes, colocar fim a toda a expedição.

Mas os choques que realmente tiveram consequências aconteceram dentro de mim.

Percebi, talvez de forma repentina apenas na aparência, que não tenho vontade de repetir essa experiência no próximo ano, na Antártica, a bordo deste mesmo veleiro e com esta mesma tripulação.

Acho que essa decisão já vinha sendo construída silenciosamente havia semanas. Como acontece tantas vezes na vida, o subconsciente parece

chegar às conclusões antes da consciência. Quando finalmente o pensamento se tornou claro, tornou-se também irreversível.

Talvez o ponto de virada tenha sido o acúmulo das críticas que tenho recebido do John, uma pessoa que considero amiga. Nunca foram críticas graves. Simplesmente ele tem uma maneira muito própria de fazer as coisas e acredita que existe apenas uma forma correta de executá-las: a dele.

Sempre soube que ele era assim. Mas cinquenta dias de convivência intensa acabam deixando marcas.

Ontem, quando acordei no meio da noite para ajudar a afastar um iceberg do barco, ele veio me dizer que eu estava fazendo tudo da maneira errada. Achei curioso porque, na verdade, era a primeira vez na vida dele também enfrentando exatamente aquela situação. Como poderia existir um jeito certo?

Depois que o estresse passou, resolvi abrir meu coração. Conteí a ele exatamente como estava me sentindo. Naquele momento pareceu compreender. Logo depois, porém, passou a justificar suas atitudes. Acho que foi ali que realmente percebi onde eu estava.

Não tenho qualquer afinidade com o Peter, o dono do barco. O George talvez seja uma das pessoas mais estranhas com quem já convivi. É admirado por todos pelo enorme conhecimento que possui e, ao mesmo tempo, quase universalmente rejeitado pela dificuldade de convivência.

Sobra o Greg, de quem gosto muito. Talvez ele seja justamente o grande presente desta viagem. Quatro anos depois de nossa últimaviagem, foi um privilégio reencontrá-lo e poder dividir novamente uma expedição com ele.

A oportunidade de viver tudo isso é impagável. Tenho plena consciência disso. Mas também percebi que o preço emocional de permanecer mais dois meses na Antártica seria alto demais.

Existe ainda outro aspecto importante. O grande diferencial de voltar ao Quetzal seria justamente realizar caminhadas, acampamentos e escaladas sobre o gelo, experiências que raramente fazem parte das expedições convencionais ao continente antártico.

Mas justamente aí reside outro problema.

Minha função seria acompanhar o Peter nessas atividades. Ele é incrivelmente lento, parece não perceber as próprias limitações físicas e isso faria com que qualquer escalada se tornasse potencialmente mais arriscada e, principalmente, muito menos prazerosa.

A decisão está tomada.

Dentro de três semanas, quando desembarcar em algum ponto da Passagem Noroeste, vou me despedir de todos sabendo que, muito provavelmente, não voltarei ao Quetzal.

Ainda estou tentando entender os sentimentos contraditórios que carrego neste momento.

Existe uma enorme gratidão pela oportunidade de viver uma experiência tão rara. Existe também a frustração por perceber que o convívio não era aquilo que eu imaginava. Existe o cansaço provocado por tantos dias compartilhando um espaço minúsculo com pessoas com quem, no fundo, tenho tão pouca afinidade.

E então levanto os olhos.

Ao meu redor continua existindo uma das paisagens mais extraordinárias que já vi na vida.

Talvez seja justamente essa a grande lição desta viagem.

É possível viver um dos lugares mais bonitos do planeta e, ao mesmo tempo, descobrir que a verdadeira travessia acontece dentro de nós.



Sanderson's Hope

Minha despedida da Groenlândia não poderia ter sido melhor. Eu, o Greg e o Peter fomos subir uma montanha de 1.054 metros que havíamos avistado quando chegávamos a Upernavik. Parecia haver um caminho possível e, quando chegamos ao vilarejo, fomos conversar com os moradores para descobrir quem poderia nos levar de lancha até o início da caminhada e confirmar se a rota que imaginávamos era realmente viável.

Na Wikipédia encontramos algumas informações. A montanha chama-se Sanderson's Hope. O nome foi dado pelo navegador inglês John Davis, em 1587, em homenagem ao seu patrocinador. Ele, como tantos outros exploradores da época, tentava descobrir a Passagem Noroeste. O que mais chama a atenção é sua impressionante parede sul de granito, com cerca de 900 metros de altura, erguendo-se diretamente do mar, uma das maiores paredes desse tipo em toda a Groenlândia.

Obviamente não era essa parede que pretendíamos subir. Queríamos apenas um belo dia de caminhada, com um pernoite em barracas. Conhecemos um simpático inuíte chamado Mathias, que nos contou já ter levado outros estrangeiros até a montanha e recomendou que utilizássemos a face sudoeste, considerada a rota mais segura.



Ao meio-dia ele nos buscou no Quetzal e, meia hora depois, iniciávamos a subida. Não tivemos muita dificuldade em encontrar uma boa linha, sempre procurando trechos menos inclinados por causa do Peter. Mesmo assim, ele estava em excelente forma física, apesar de carregar um pesadíssimo rifle de grosso calibre. Mathias explicou que, embora raros, ursos-polares já haviam sido vistos naquela região. Creio que, mais por

"boys with toys" do que por necessidade real, Peter resolveu levar ainda um segundo rifle, de calibre menor, que acabou ficando com o Greg.

Chegamos ao cume depois de cinco horas de caminhada, um ritmo surpreendente para o Peter. Aos 71 anos, com severa artrose em ambos os joelhos, continua disposto a desafiar seus próprios limites e a buscar a natureza sempre que pode.

A descida, porém, foi outra história. Por causa dos joelhos, ele sofre muito nas partes íngremes e só chegamos ao local escolhido para acampar por volta da uma da manhã. Mas que delícia não precisar se preocupar em chegar antes de escurecer. Nesta época do ano, aqui simplesmente não existe noite.

Todo o sentimento ruim que vinha me perturbando nos últimos dias desapareceu, como quase sempre acontece quando estou nas montanhas. Gosto de caminhar sozinho, alguns metros à frente dos demais, em silêncio. E isso me faz um bem enorme. Caminhava por meia hora, parava, encostava-me em uma rocha, colocava uma música suave nos fones e ficava apenas contemplando a extraordinária paisagem da Groenlândia.

Dizem que os inuítes têm cem palavras diferentes para neve. Não sei se isso é realmente verdade e, provavelmente, eu conseguiria distinguir apenas duas ou três. Com os icebergs, porém, é diferente. Eles surgem em uma infinidade de formas. Alguns têm superfícies lisas e delicadas; outros exibem pontas voltadas para todas as direções. Há os baixos e achatados, elevando-se apenas alguns metros acima da água, e há os que parecem castelos, com torres improváveis desafiando a gravidade.

Mas todos têm uma característica em comum: exercem um fascínio inesgotável. Não me canso de observá-los, de tentar compreender suas formas e sua história. Preciso até me controlar para não continuar fotografando cada um deles, como se fosse completamente diferente de todos os anteriores.

CAPÍTULO 8

RUMO AO CANADÁ

"O mar nunca leva apenas um barco. Leva também os pensamentos de quem navega."

De volta ao mar

Cinquenta dias no barco.

Quarenta dias na Groenlândia.

E hoje, dia 31 de julho, estamos partindo de volta ao Canadá, desta vez rumo ao Ártico canadense. Junto conosco, outros dois veleiros seguem com objetivos semelhantes: um catamarã com quatro suíços e um monocasco menor com um casal, ele francês e ela australiana. De acordo com o George:

– Dois no Ártico é uma multidão.

Eu discordo. Nas minhas três travessias oceânicas sempre gostei de ter outros veleiros na mesma rota, trocando informações. Antes do Starlink, isso era feito por meio de um rádio de ondas curtas, com comunicações pouco confiáveis, muito ruído e horários em que a propagação do sinal era melhor ou pior.

Mas, durante as longas semanas de uma travessia oceânica, era reconfortante saber que, em algum lugar daquele imenso oceano, havia alguém relativamente próximo vivendo uma experiência parecida com a sua.

Deixamos a costa da Groenlândia sob um céu nublado e um mar relativamente calmo, embora a previsão fosse de aumento do vento e ondas de até 2,5 metros. Dezesseis horas depois, finalmente pudemos desligar o motor e abrir as velas. Ah... apenas o assobio do vento e o embalo das ondas. Desde que cheguei ao Canadá, tínhamos velejado apenas um único dia. Era como se o barco finalmente voltasse a fazer aquilo para o que foi construído.

Retornamos ao sistema de duplas de plantão. Eu e o George em um turno; John e Greg no outro. Quatro horas para cada dupla.

O Greg passou boa parte do dia limpando os peixes que havia pescado na noite anterior. Ao mesmo tempo, já acumulava mais de vinte horas de enjoo provocado pelo balanço do barco. O interior do veleiro ficou impregnado pelo cheiro de peixe, um odor particularmente desagradável

para mim. E, para completar, um grande caldeirão de sopa de peixe cozinhava sobre o fogão.

Uma decisão

Depois de mais de um mês tentando decidir de onde eu sairia do barco rumo ao Elbrus, hoje finalmente tomei a decisão. É muito arriscado tentar voar de Cambridge Bay, que era o plano original. Pode ser que o gelo esteja pior do que imaginamos e não cheguemos lá até o dia 18. Então decidi comprar o voo saindo de Gjoa Haven, um pequeno vilarejo com uma pista de pouso para aviões pequenos. Fica de dois a três dias antes de Cambridge Bay e é um objetivo mais realista.

E, como sempre acontece comigo, uma vez que tomo uma decisão fico tranquilo. Não gosto de ficar entre duas decisões.

Impermanência

Hoje aconteceu uma tragédia no Paquistão. Uma gigantesca avalanche varreu os campos altos do Broad Peak, a décima segunda montanha mais alta do planeta, e dez pessoas desapareceram, entre elas o famoso e controverso Nimsdai, escalador nepalês que já havia escalado 57 montanhas com mais de 8.000 metros. O mundo acompanhou com ansiedade as notícias até que, pela manhã, veio a confirmação. Todos estavam mortos.

Isso me remeteu à minha escalada do Manaslu, em 2012, quando onze pessoas também morreram depois que um sérac despencou montanha abaixo, causando uma avalanche que varreu o Campo 3. Por conta de uma dor de cabeça no Campo 1, resolvi passar mais uma noite ali antes de subir

para o Campo 2. Não fosse por isso, teria estado no Campo 3 no momento da avalanche.

Essas e tantas outras histórias de quem sobreviveu — e de quem não sobreviveu — a situações como essa nos fazem pensar em como nossa vida pode mudar em um único segundo. Naquele ano havia cerca de 350 escaladores na montanha, todos sonhando em alcançar o cume da oitava mais alta montanha da Terra. Nos dois dias seguintes, aproximadamente trezentos resolveram abandonar suas expedições. Eu, depois de três dias pensando muito, refletindo e olhando bem para dentro de mim, resolvi seguir.

Impermanência...

Conforme seguimos para o Canadá, ao redor do paralelo 74, a temperatura caiu significativamente e, em meus períodos de descanso, pela primeira vez desde que saímos de St. John's, entrei dentro do meu *sleeping bag*.

Pond Inlet

Em toda expedição existe um momento em que você se pergunta: **o que estou fazendo aqui?**

A travessia durou três dias. Três dias duros. Como navegávamos em turnos de duas pessoas, raramente conseguíamos dormir mais de três horas seguidas. Na teoria seriam quatro, mas, entre passar as informações para a dupla seguinte, tirar as inúmeras camadas de roupa, conseguir adormecer e, pouco depois, repetir todo o processo ao acordar, essas quatro horas quase nunca existiam.

Durante aqueles três dias carreguei um cansaço profundo, daquele que rouba não apenas a disposição, mas também a capacidade de apreciar a

paisagem e a própria experiência. Meu maior sonho havia deixado de ser a Passagem do Noroeste. Eu queria apenas dormir sete horas ininterruptas.

Foi nesse estado que, envolto pela neblina, avistei Pond Inlet.

Há meses escutava esse nome. Pond Inlet. Para mim, ele marcava o verdadeiro início da Passagem do Noroeste. Mas, quando finalmente chegamos, a realidade era diferente da que eu havia imaginado. Ao redor, uma paisagem árida, exatamente como eu sabia que seria. O problema não era o lugar. Era eu. Naquele momento, meu estado de espírito precisava de algo extraordinariamente belo para despertar novamente o encantamento que o cansaço havia adormecido.

Apesar disso, havia também uma sensação difícil de explicar. Depois de tantas semanas na Groenlândia, atravessar a Baía de Baffin e avistar novamente o Canadá significava que estávamos avançando. A Passagem do Noroeste deixava de ser apenas uma linha traçada sobre a carta náutica e começava, enfim, a tornar-se realidade.

Ainda não havia grandes montanhas, geleiras espetaculares ou paisagens capazes de arrancar um suspiro. Havia apenas uma pequena comunidade inuit, envolta pela neblina, cercada por um território austero. Mas, naquele instante, percebi que as grandes expedições raramente começam com um momento grandioso. Na maioria das vezes, elas começam de forma quase silenciosa, sem que percebamos que acabamos de cruzar uma fronteira invisível.

Ao colocar os pés em Pond Inlet, senti exatamente isso. Não era apenas uma parada para descansar, reabastecer ou esperar uma janela de tempo. Era a sensação de que, dali em diante, entraríamos em um mundo completamente diferente daquele que havíamos percorrido até então. O Ártico canadense começava ali. E, com ele, a travessia que durante tantos anos eu havia sonhado em realizar.

Rumo ao Norte

Pond Inlet não nos reteve mais do que o tempo necessário para cumprir as formalidades de entrada no Canadá e descansar um pouco. Às três da tarde já estávamos novamente velejando rumo ao norte, em direção à Devon Island. Para evitar outra travessia longa, decidimos dividir a viagem em duas etapas e ancorar em uma pequena baía na costa da Bylot Island, chamada Tay Bay.

O estreito canal entre a imensa Baffin Island e a Bylot Island serpenteia entre paredes verticais, de onde pequenos glaciares descem até o mar. É uma paisagem austera, mas de uma beleza impressionante.

Já estou acostumado a ver o sol roçando o horizonte durante meu turno da meia-noite às quatro da manhã. Desta vez, porém, fui surpreendido. Por causa das nuvens, assisti a um verdadeiro pôr do sol, com tons de magenta, vermelho e azul-claro. A diferença é que esse pôr do sol durou horas. Na realidade, o sol não estava se pondo; apenas deslizava lentamente sobre o horizonte, sem nunca desaparecer completamente.

Pouco depois da meia-noite lançamos âncora nessa pequena e bonita baía para algumas horas de descanso antes de continuarmos a navegação rumo ao norte.

Meu humor tem variado bastante nesses dias, e contemplar uma cena como aquele pôr do sol ajuda muito. As muitas semanas a bordo começam a cobrar seu preço e convivo com sentimentos contraditórios. Ao mesmo tempo em que estou entusiasmado com tudo o que ainda viverei nessas duas semanas que me restam no Quetzal, também começo a contar os dias para mudar de cenário, reencontrar a Vanessa e voltar a guiar expedições, retomando a responsabilidade pelas decisões.

Comentei com o John que me parecia desnecessário manter duas pessoas de plantão durante toda a noite quando não havia nenhuma razão concreta para isso. Desde que deixamos a Groenlândia, a navegação vinha

sendo tranquila e, dessa forma, estávamos acumulando um cansaço que poderia fazer falta mais adiante, caso encontrássemos o temido *sea ice*. Eu havia visto muitos vídeos em que, nessas situações, não apenas duas pessoas eram necessárias, mas praticamente toda a tripulação — *all hands on deck*, como dizem os marinheiros.

John não concordou comigo. Como capitão, a decisão era dele. Restava-me aceitar, mesmo sem compreender exatamente por que ele preferia manter aquele esquema de turnos.

Entre dois mundos

Com minha decisão de não ir à Antártica, sinto que me libertei de uma coisa que vinha carregando comigo sem sequer perceber: a obrigação de ser querido pela tripulação.

Ao decidir que não seguirei para a Antártica com este barco, deixei isso para trás. Não que eu tenha deixado de me relacionar cordialmente com todos. Apenas não sinto mais que preciso fazer um esforço para conversar com o Peter, com quem tenho muito pouco em comum. Tudo continua sendo educado e respeitoso. A diferença é que agora me sinto à vontade para permanecer em silêncio.

Outra coisa que continua me surpreendendo aqui no barco é a total falta de consideração com o sono dos outros. O Peter dorme, ou simplesmente permanece em seu quarto, noventa por cento do tempo. Não participa das atividades do barco. Não cozinha, não faz turnos, não toma parte nas decisões nem no planejamento. Apenas está aqui.

Não faço a menor ideia do que o levou a investir milhões de dólares neste barco para fazer exatamente o que estamos fazendo. Aparentemente, o que realmente o motiva são as caminhadas. Mas isso poderia ser feito de forma muito mais simples e econômica, fretando pequenos aviões ou barcos para chegar aos mesmos lugares. Ego? O desejo de dizer que fez a Passagem

Noroeste em seu próprio barco? Não sei. Sinceramente, não consigo entender.

Esta noite nós quatro fomos dormir às quatro da manhã, logo depois de ancorarmos. Ele, que havia ido para a cama às oito da noite, acordou cedo, preparou o café e, em seguida, foi até o cockpit, onde eu ainda dormia. Naturalmente me acordou.

Depois perguntou se tinha me despertado. Respondi que sim. Justificou-se dizendo que estava se sentindo claustrofóbico.

Ele havia dormido doze horas. Eu, apenas quatro.

Sim, ele é o dono do barco. Mas justamente por isso deveria pensar que, para esta etapa da travessia, precisa manter sua equipe descansada.

Olho ao redor e me deslumbro com o que estou vivendo. Ao mesmo tempo, olho o calendário e conto os dias para desembarcar. Faltam treze dias.

Cada uma dessas coisas me puxa para uma direção diferente.

Ontem, enquanto navegávamos pelas águas absolutamente calmas do canal entre as duas ilhas, fui me sentar na proa, com os pés balançando suavemente ao ritmo do barco. Fiquei observando a dança das nuvens refletidas naquele mar sem vento.

Era uma cena absolutamente hipnotizante.

Uma obra de arte criada pela própria natureza.

**Dundas Harbour – Um porto onde se encontram três histórias do
Ártico**

Quando desembarcamos em Dundas Harbour, na costa sul da Devon Island, a paisagem parecia transmitir apenas silêncio. Algumas construções de madeira resistem ao tempo, cercadas pela tundra e pelas montanhas áridas da maior ilha desabitada do planeta. À primeira vista, parece apenas mais um ancoradouro esquecido do Alto Ártico. Mas poucos lugares concentram tanta história quanto este.

A primeira delas remete ao maior mistério da exploração polar. Em 1845, Sir John Franklin partiu da Inglaterra com os navios Erebus e Terror em busca da tão sonhada Passagem Noroeste. Os 129 homens desapareceram sem deixar sobreviventes. Durante anos, inúmeras expedições cruzaram estas águas procurando qualquer sinal do destino de Franklin. Dundas Harbour tornou-se um dos muitos pontos de apoio nessa busca desesperada que marcaria para sempre a história da exploração do Ártico.

Décadas depois, o local ganharia um papel completamente diferente. Em 1924, a Polícia Montada do Canadá estabeleceu aqui um destacamento permanente. Mais do que patrulhar uma região praticamente desabitada, sua missão era afirmar a soberania canadense sobre o Alto Ártico. A simples presença de alguns policiais vivendo naquele ambiente extremo representava uma demonstração concreta de que aquelas terras pertenciam ao Canadá. O posto funcionou por quase trinta anos, até ser abandonado devido às dificuldades impostas pelo gelo. Ainda hoje permanecem as casas, alguns equipamentos e um pequeno cemitério onde repousam dois policiais da RCMP.

Mas talvez a história mais dolorosa seja a menos conhecida.

Em 1934, quatro famílias inuítes de Kinngait, compostas por homens, mulheres e crianças, foram levadas mais de mil quilômetros ao norte, para Dundas Harbour. Aquelas poucas famílias seriam submetidas a uma sequência de remoções forçadas que se estenderia por catorze anos e

marcaria para sempre seus descendentes. O governo acreditava que a mudança ajudaria a reforçar a ocupação humana da região e, consequentemente, a soberania canadense. Prometeram boas condições de caça e a possibilidade de retorno caso a experiência não desse certo.

Nada aconteceu como planejado.

Os animais eram diferentes, o ambiente era muito mais hostil e a adaptação revelou-se extremamente difícil. Após apenas dois anos, essas famílias foram novamente removidas, desta vez para outros assentamentos do Alto Ártico. O episódio tornou-se um símbolo das políticas de relocação forçada impostas aos inuítes durante o século XX e, somente em 2025, o governo canadense apresentou um pedido formal de desculpas às famílias afetadas.

Hoje, quem caminha por Dundas Harbour encontra apenas ruínas silenciosas. Mas cada uma delas conta uma história diferente: a coragem — e a tragédia — dos exploradores da Passagem Noroeste; a determinação de um país em afirmar sua soberania sobre o extremo norte; e o sofrimento de um povo que pagou o preço dessas decisões.

O Bellot Strait

Ao passar dos dias, finalmente começamos a sentir que conseguiremos vencer o maior obstáculo de toda a Passagem Noroeste: o Bellot Strait. Com apenas 25 quilômetros de comprimento e cerca de dois quilômetros de largura, ele frequentemente fica bloqueado pelo gelo. Mas o gelo não é seu único desafio. As correntes podem atingir até oito nós — cerca de 15 quilômetros por hora —, velocidade superior à de muitos veleiros. Por isso, a travessia precisa ser feita no curto período de estófo da maré, quando a corrente praticamente cessa antes de inverter de direção.

Pensar nessa passagem está deixando o John, compreensivelmente, bastante estressado, o que acaba contribuindo para minha vontade de deixar o barco o quanto antes.

Saímos, possivelmente pela última vez, para uma caminhada. Desta vez subimos um belo glaciar durante cerca de três horas. No fim, meus receios de chegar ao Elbrus sem treino algum mostraram-se infundados. Conseguimos manter alguma atividade física. Caminhadas lentas e pouco intensas, é verdade, por conta das limitações físicas do Peter, mas ainda assim muito melhores do que uma completa inatividade.

Quando voltamos ao barco, George nos contou que um urso-polar havia passado algum tempo nadando ao redor do Quetzal, aparentemente movido apenas pela curiosidade, sem jamais se aproximar. Infelizmente, quando retornamos ele já havia desaparecido. Continuo sem ver nenhum dos quatro animais que sonhava encontrar nesta viagem: as belugas, os ursos-polares, as morsas e os narvais. Marquei meu voo de saída para daqui a dez dias. Ainda tenho chances...

Nesta ancoragem atingimos o ponto mais ao norte de toda a viagem: 75 graus de latitude. A partir daqui começaremos a descer em direção ao sul até chegarmos a Gjoa Haven, meu ponto de desembarque do Quetzal.

A paisagem tem sido surpreendentemente constante nestes dias pelo Ártico canadense: escarpas rochosas completamente nuas de vegetação, de uma beleza austera, quase severa, mas profundamente intensa. Ainda assim, o que mais me toca em cada uma dessas ancoragens é o silêncio. Os dias não poderiam ter sido melhores: céu azul, sem uma única nuvem, e, como normalmente fundeamos no fundo de fiordes protegidos, o vento simplesmente desaparece. As montanhas refletem-se na superfície lisa do mar, compondo cenas de uma beleza quase impossível de imaginar.

Agora o ritmo é outro. Já não estamos focados em conhecer ou mesmo aproveitar. O objetivo é cruzar o Bellot Strait nas melhores condições

possíveis e, a isso, tanto John como George dedicam horas por dia, tentando prever o que irá acontecer com o vento, o clima e, mais do que tudo, o gelo.

A data para cruzar está marcada: dia 11 de agosto.

Para isso, basicamente estamos nos movendo de ancoragem em ancoragem, com tempo suficiente apenas para descansar por algumas horas antes de seguir para a próxima.

O céu continua de um azul intenso e o vento, inexistente, deixando o mar um espelho tão perfeito que é quase difícil distinguir o que são as montanhas e o que é apenas o seu reflexo.

A paisagem continua imutável. O Grand Canyon, se estivesse rodeado pelo mar. Constante. Um quilômetro indistinguível do próximo. E a vida selvagem que eu tanto esperava encontrar continua se escondendo de nós.

Fort Ross

Hoje saímos para a última etapa antes de chegar a Fort Ross, outro lugar marcado pela história heroica e trágica da Passagem Noroeste. Fort Ross é um daqueles lugares em que a paisagem parece silenciosa, mas cada pedra guarda uma história. Quando estivemos ali, vimos apenas alguns edifícios de madeira em ruínas e uma pequena enseada protegida. No entanto, durante quase um século, aquele foi um dos pontos mais estratégicos de toda a Passagem do Noroeste.

O refúgio da Expedição Franklin

Fort Ross foi construído em **1937** pela Polícia Montada do Canadá (Royal Canadian Mounted Police – RCMP). O objetivo era afirmar a soberania canadense sobre o Ártico, numa época em que vários países demonstravam interesse pela região.

O local, porém, já carregava uma enorme importância histórica antes mesmo da construção do posto policial.

Em **1851**, durante as buscas pela desaparecida expedição de Sir John Franklin, o explorador britânico James Clark Ross encontrou ali uma quantidade significativa de equipamentos deixados por membros da expedição de Franklin. Em homenagem ao tio, Sir John Ross, deu ao local o nome de **Fort Ross**.

Um dos maiores mistérios da exploração polar

Em 1845, Sir John Franklin partiu da Inglaterra com dois navios, **HMS Erebus** e **HMS Terror**, levando 129 homens. O objetivo era completar, pela primeira vez, a Passagem do Noroeste.

Nenhum deles voltou.

Durante anos, dezenas de expedições foram organizadas para procurá-los. Foi justamente durante essas buscas que a região de Fort Ross ganhou importância. Exploradores passaram repetidas vezes por Bellot Strait e pelo extremo norte da Península de Boothia tentando encontrar sobreviventes ou qualquer pista sobre o destino de Franklin.

Hoje sabemos que os dois navios ficaram presos no gelo próximo à Ilha do Rei Guilherme. Após meses esperando inutilmente pelo degelo, a tripulação abandonou as embarcações e tentou seguir a pé rumo ao sul. Nenhum sobreviveu.

Somente em **2014** o *Erebus* foi localizado no fundo do mar e, em **2016**, o *Terror*, ambos em excelente estado de preservação.

Mas, toda a história é ainda mais dramática. A história veio à tona em **1854**, quando o explorador escocês John Rae encontrou inuítes que haviam visto grupos de homens brancos exaustos e famintos tentando seguir para o sul. Os relatos diziam que, mais tarde, corpos haviam sido encontrados e havia indícios de que alguns dos últimos sobreviventes haviam recorrido ao

canibalismo. Rae também obteve objetos pertencentes à expedição, o que deu grande credibilidade aos testemunhos inuítes.

Quando essa notícia chegou à Inglaterra vitoriana, provocou um escândalo enorme. A ideia de oficiais e marinheiros da Royal Navy recorrendo ao canibalismo era quase inconcebível para a sociedade britânica. Lady Franklin rejeitou a acusação, e **Charles Dickens chegou a atacar publicamente a credibilidade dos relatos inuítes**. Durante décadas, muita gente preferiu acreditar que aquilo nunca havia acontecido.

Mais de um século depois, porém, a arqueologia praticamente encerrou a discussão. Em 1992, pesquisadores examinaram quase **400 ossos e fragmentos humanos** encontrados em um acampamento da expedição em King William Island. Aproximadamente **um quarto apresentava marcas de corte** compatíveis com a remoção de tecidos após a morte. O estudo, publicado em 1997 na revista científica *Arctic*, concluiu que essas evidências apoiavam os relatos inuítes do século XIX sobre canibalismo entre os homens de Franklin.

Isso torna a história ainda mais impressionante porque houve uma inversão completa de credibilidade. Em 1854, os testemunhos dos inuítes foram amplamente desacreditados pelos britânicos. Hoje, não apenas as evidências arqueológicas sustentam parte desses relatos, como o próprio conhecimento tradicional inuit foi fundamental, quase 170 anos depois, para localizar os destroços do *Erebus* e do *Terror*.

O começo do fim

Como que num prenúncio do final da viagem, quando acordo à meia-noite para iniciar mais um turno, pela primeira vez em muito tempo assisto a um deslumbrante pôr do sol. Com o passar dos dias e os graus

conquistados rumo ao sul, finalmente deixamos para trás a terra do dia infinito.

Mas não é um pôr do sol como qualquer outro a que eu tenha assistido. Como que em câmera lenta, o sol se debruça sobre o horizonte, como se não quisesse ir embora, e ali permanece por um longo tempo.

O mar, mais uma vez, está absolutamente calmo, perturbado apenas pelo movimento do barco. Não fossem as pequenas ondas que deixamos para trás, seria difícil até perceber que estamos nos movendo.

Mas o mais surpreendente é a ausência de horizonte à nossa frente e a estibordo. Mar e céu se unem sem que seja possível distinguir onde termina um e começa o outro, dando a estranha impressão de que velejamos em direção ao fim do mundo.

Durante duas horas, magentas, tons de rosa e azuis claros tomaram conta do céu. Então, quase sem que tenha realmente anoitecido, o sol desponta novamente. Volta a luz, mas não o calor.

O frio é o pior que sentimos nestes dois meses. Estou com várias camadas de roupa e, mesmo assim, minhas mãos estão geladas.

Dentro de quatro horas chegaremos a Fort Ross.

Para mim, esse lugar perdido na imensidão do Ártico canadense sinaliza o começo do fim desta jornada.

CAPÍTULO 9

O ADEUS AO QUETZAL

E, depois de semanas de ansiedade sobre se conseguiríamos cruzar o Bellot Strait, se haveria gelo e se a passagem estaria segura, sua travessia acabou sendo quase um anticlímax.

Na noite anterior ancoramos muito perto da entrada do estreito. Checamos quase obsessivamente os mapas de gelo do governo canadense, a previsão do vento para o lado oeste e, mais do que tudo, a tabela de marés.

A estratégia parecia clara. Entraríamos aproximadamente uma hora antes da maré cheia, quando a corrente praticamente desaparece e o vento previsto para o outro lado ainda não teria aumentado muito. Ao longo do dia ele chegaria perto de trinta nós, soprando do norte, exatamente a direção que nos favorecia.

No fim, toda aquela preparação revelou-se desnecessária. A travessia foi absolutamente tranquila.

O último grande obstáculo da viagem estava vencido.

Para mim e para o Greg isso significava muito mais do que atravessar um estreito. Significava que chegaríamos a Gjoa Haven a tempo de nossos voos. O dele partiria em 15 de agosto; o meu, dois dias depois.

Mas nem sempre o Bellot Strait foi tão gentil.

Embora tenha apenas cerca de vinte e cinco quilômetros de extensão e pouco mais de dois quilômetros de largura em seus trechos mais estreitos, ele é considerado um dos pontos mais difíceis de toda a Passagem do Noroeste. Correntes que podem atingir oito nós, mudanças bruscas de maré, gelo em movimento e pouquíssimo espaço para manobrar fazem dele um lugar onde praticamente ninguém se arrisca sem esperar pelas condições ideais.

Foi ali que, em 1858, Francis Leopold McClintock, durante as buscas pela expedição perdida de Franklin, precisou desistir da travessia. O gelo era simplesmente impenetrável. Naquela época, errar o momento de entrar significava correr o risco de permanecer preso durante mais um inverno inteiro no Ártico.

Quase um século depois, em 1956, o quebra-gelo canadense **HMCS Labrador** realizava levantamentos hidrográficos quando uma pequena embarcação de apoio descobriu um pináculo rochoso submerso, batizado de **Magpie Rock**. Se o Labrador tivesse prosseguido sem esse reconhecimento, poderia ter colidido com a rocha. Na mesma expedição foram medidas correntes próximas de oito nós, confirmando a fama do estreito.

No ano seguinte, o comandante Thomas Pullen tornou-se o primeiro a realizar uma travessia moderna utilizando cuidadosamente a inversão da maré para aproveitar a corrente favorável. Desde então, praticamente todos os comandantes que cruzam o Bellot seguem a mesma lógica.

Mesmo Henry Larsen, o lendário oficial da Polícia Montada Canadense que completou a primeira travessia da Passagem do Noroeste de oeste para leste, em 1942, precisou enfrentar a incerteza de navegar por um canal cujo comportamento ainda era pouco conhecido.

Nem mesmo a tecnologia moderna eliminou esses riscos.

Em agosto de 2018, o argentino Pablo David Saad tentava completar a Passagem do Noroeste a bordo do veleiro de alumínio **Anahita**. Depois de cruzar a Groenlândia e chegar a Pond Inlet, seguiu em direção ao Bellot Strait. Pouco antes da entrada, campos de gelo começaram a fechar rapidamente sobre o barco. O casco foi comprimido até abrir um rombo e o veleiro afundou. Saad e seu companheiro conseguiram abandonar a embarcação, caminhar sobre o gelo e acionar o EPIRB antes de serem resgatados pela Guarda Costeira Canadense. O acidente tornou-se um lembrete de que, no Bellot Strait, uma situação aparentemente segura pode transformar-se em uma armadilha em poucas horas.

Talvez justamente por conhecer todas essas histórias tenhamos preparado nossa travessia com tanto cuidado.

E, ironicamente, ela acabou sendo uma das etapas mais tranquilas de toda a viagem.

Seguimos então rumo à nossa última ancoragem. Como despedida, velejamos durante dois dias até Gjoa Haven, um pequeno vilarejo perdido no Alto Ártico Canadense. Depois de tantas semanas convivendo com o ruído constante do motor, foi um prazer sentir novamente o Quetzal inclinado pelo vento, deslizando silenciosamente pelas águas geladas do norte do Canadá.

Voltamos ao ritmo dos turnos e talvez por saber que seria minha última experiência a bordo, senti uma mistura de satisfação e melancolia ao lançar âncora pela última vez. Afinal, haviam sido setenta dias vivendo naquele barco. Ao mesmo tempo, era estranho imaginar que, depois de decidir não participar da expedição à Antártica em 2027, eu não fazia a menor ideia de quando — ou mesmo se — voltaria a viver uma longa viagem à vela.

Como se quisesse deixar uma última lembrança, o Quetzal ainda adernou com força durante a noite. A inclinação foi tanta que acordei no

chão da cabine, depois de cair da cama. Em todos esses anos navegando por diferentes oceanos, aquilo nunca havia acontecido.

Chegar a Gjoa Haven significava muito mais do que alcançar o aeroporto de onde partiríamos. Poucos lugares do Ártico carregam uma importância tão grande para a história da exploração polar.

Foi ali que, entre 1903 e 1905, o explorador norueguês **Roald Amundsen** passou dois longos invernos enquanto realizava a primeira travessia completa da Passagem do Noroeste. Navegando a bordo do pequeno **Gjøa**, um barco de apenas vinte e um metros, Amundsen compreendeu algo que muitos de seus antecessores jamais aceitaram: vencer o Ártico não dependia apenas de navios mais fortes ou de tecnologia mais avançada, mas da capacidade de aprender com os inuítes.

Durante aqueles dois anos, ele conviveu diariamente com as famílias locais. Aprendeu a vestir peles em vez de pesadas roupas de lã europeias, a construir iglus, a utilizar trenós puxados por cães e a compreender o comportamento do gelo. Esses conhecimentos seriam fundamentais alguns anos depois, quando conquistou outro feito histórico ao tornar-se o primeiro homem a alcançar o Polo Sul.

A pequena comunidade que hoje leva o nome de Gjoa Haven nasceu justamente ao redor desse local de internada. Atualmente vivem ali pouco mais de mil habitantes, a grande maioria inuítes, que ainda mantêm fortes vínculos com a caça, a pesca e um modo de vida profundamente conectado ao ambiente ártico.

Enquanto caminhava por suas ruas silenciosas, era impossível não imaginar o pequeno Gjøa fundado ali mais de um século antes. Amundsen certamente também olhava para aquelas mesmas águas sem saber ao certo quando conseguiria seguir viagem. Nós, ao contrário, tínhamos a tranquilidade de saber que nossa travessia chegara ao fim.

De certa forma, parecia apropriado encerrar minha participação na Passagem do Noroeste exatamente ali. O lugar onde o primeiro navegador finalmente encontrou o caminho para o Pacífico transformava-se também no ponto final da minha própria jornada.

Para mim, a viagem terminava em Gjoa Haven. Para o Quetzal, porém, era apenas uma pausa. Ainda havia milhares de milhas pela frente, tempestades no mar de Beaufort, gelo, poucas ancoragens seguras e, meses mais tarde, a Antártica. Nossos caminhos simplesmente passavam a seguir em direções diferentes.

O que prometia ser alguns dias tranquilos no veleiro acabou se transformando em muita ansiedade. Para mim, mas principalmente para o Greg.

Dias antes ele havia comprado sua passagem de Gjoa Haven para o dia 15 de agosto. Vieram as despedidas, os abraços e os planos de reencontro. Então chegou a notícia: o voo havia sido cancelado e remarcado para o dia 21, seis dias depois.

Greg voltou ao barco abatido. A partir daí foi uma maratona de ligações para a companhia aérea, horas de espera ao telefone e uma busca incessante por alternativas. Finalmente conseguiu entrar em uma lista de espera para o voo do dia seguinte, embora com poucas esperanças de conseguir um assento.

O problema não terminava em Yellowknife. Dali ainda teria conexões com outras três companhias até chegar a Malta. E, poucos dias depois, toda a família seguiria para férias na Grécia, uma viagem já inteiramente paga.

Na manhã seguinte fomos juntos ao pequeno aeroporto de Gjoa Haven. A apreensão durou até o último momento. Então seu nome foi chamado.

Greg embarcou.

Depois de vinte e quatro horas de angústia, o desfecho não poderia ter sido melhor.

Agora era a minha vez.

Meu voo estava marcado para o dia 17. Se ele também fosse cancelado, dificilmente chegaria a tempo de encontrar meu grupo e iniciar a expedição ao Elbrus.

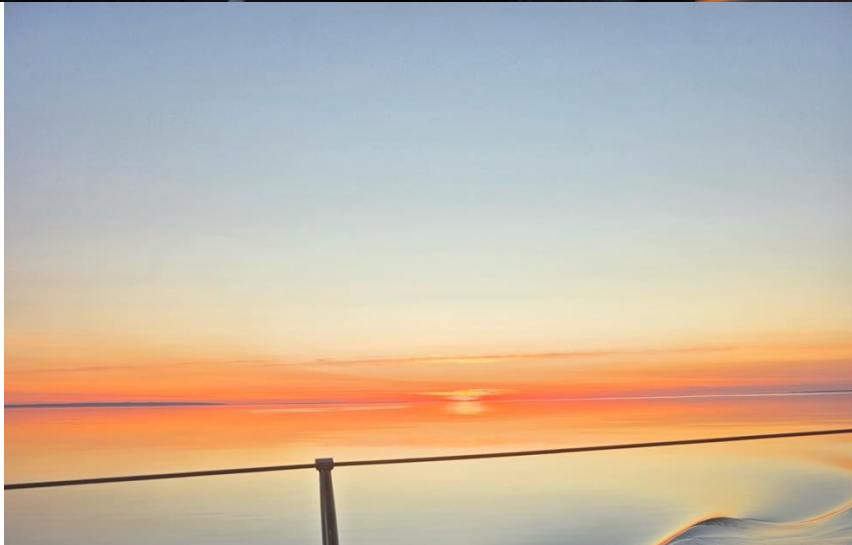
Depois de setenta dias navegando entre tempestades, gelo e icebergs, descobri que o último motivo de preocupação da viagem poderia ser simplesmente um voo comercial no extremo norte do Canadá.

Os últimos dias da minha expedição foram de muita ansiedade e pouca felicidade. A incerteza sobre o voo, somada ao desgaste acumulado de setenta dias de convivência, havia levado nossas relações ao limite. E eu sabia que também tinha minha parcela de responsabilidade. Há algum tempo vinha fazendo um esforço para manter uma convivência que já não era natural, e aquilo provavelmente havia cansado a todos nós.

O voo partiu no dia marcado. Os abraços de despedida foram frios e senti um enorme alívio quando finalmente entrei no avião.

Enquanto ganhávamos altitude, olhei pela janela. Lá embaixo ficava aquela paisagem desolada do Ártico canadense. Naquele momento eu não tinha vontade de voltar. Queria distância do barco, da tensão e de tudo aquilo que havia marcado os últimos dias.

Mas sabia também que, quando o desgaste passasse, não seriam esses últimos dias que definiriam a viagem. Durante setenta dias eu havia navegado por um dos lugares mais remotos do planeta e realizado um sonho que carregava comigo havia muitos anos. O Quetzal seguia para oeste. Eu seguia para outra montanha. E aquela viagem, enfim, estava terminada.



EPÍLOGO

Agora, quase dois meses após a expedição terminar, tenho clareza para ver o conjunto do que vivi e não me deixar influenciar pelos últimos dias, que foram bastante duros. Tenho pensado muito no que vivi: nas alegrias e nas tristezas, nos deslumbramentos e nas frustrações, nas expectativas e nos desapontamentos e, mais do que tudo, nos aprendizados.

Muitas vezes, experiências tão intensas como esta necessitam de distância para podermos ver o que ficou. E a Groenlândia me marcou, até mais do que eu esperava. Um mundo novo que, mesmo para mim, que vivo nas montanhas e sou muito familiarizado com neve e gelo, me surpreendeu pela beleza, pela escala de tudo e pela felicidade de descobrir que ainda existem lugares capazes de me deslumbrar, em um mundo que normalmente já me oferece poucas surpresas.

Mas creio que o que mais me marcou foram os relacionamentos humanos que tive a bordo.

Agora vejo com mais clareza o que cada um deles deixou em mim. A confirmação da bondade e da amizade do Greg; minha admiração pelo John; minha falta de compaixão por George, apesar de me propor a cada dia ser diferente com ele — uma pessoa nitidamente infeliz, carente e solitária. Mas o incômodo que sentia ao seu lado era mais forte que meus propósitos. E, com Peter, minha total falta de conexão. Lidar com esses sentimentos 18

horas por dia, durante 70 dias, me fazia questionar a mim mesmo a cada instante. Foi, ao mesmo tempo, um grande aprendizado sobre quem eu sou e algo extremamente exaustivo.

Mas agora vejo também com mais clareza a satisfação de ter levado a cabo o meu sonho. Por trás dele existiu um grande planejamento, acalentado por anos de desejo de voltar a fazer uma grande viagem de veleiro. Mas, ao contrário da maioria dos meus grandes projetos — montanhas, longos trekkings, minhas outras travessias de veleiro —, uma coisa surpreendente aconteceu: não houve o componente de desafio que imaginei que haveria.

Hoje vejo que, mais do que um participante ativo, fui quase um passageiro. As decisões não eram minhas, tampouco as responsabilidades. E esse fator, mais do que qualquer outro, tirou muito da intensidade que sempre busco. Não estou falando de adrenalina; não creio que esse elemento seja muito importante para mim. Apenas ser coadjuvante não é um papel que busco em minhas expedições.

Mesmo nas escaladas do Cho Oyu e do Everest, onde estava sendo guiado, sentia que tinha voz ativa em nossas decisões. Mesmo quando fiz minha primeira travessia do Atlântico, com meu instrutor de vela a bordo, sentia que fazia parte do processo decisório a cada etapa da travessia.

Hoje, enquanto escrevo tudo isso, vejo toda a gama de sentimentos que esta experiência me trouxe. E só isso já me faz ver que, indubitavelmente, valeu a pena.

Florianópolis, outubro de 2026

SOBRE O AUTOR

Como se define uma vida vivida no máximo da intensidade durante 70 anos?

Quem sou eu?

Sou médico. Sou montanhista. Sou guia de expedições há quase quarenta anos. Sou viajante. Acima de tudo, sou um apaixonado pela vida.

Sou alguém que viveu inúmeros relacionamentos, que foram experiências boas, felizes e inevitavelmente complexas, como toda relação humana.

Sou alguém que se recusa a parar de viver experiências novas. A curiosidade sempre falou mais alto do que o conforto. Sempre tive coragem para mudar de rumo, recomeçar, abandonar caminhos que já não faziam sentido e seguir em frente.

Mas essa coragem nunca foi inconsequente. O desejo de explorar sempre conviveu em mim com a consciência dos riscos. Talvez seja justamente esse equilíbrio que tenha me permitido viver tantas aventuras e

ainda estar aqui, aos 70 anos, apesar de tantas vezes ter escapado por pouco das situações que a vida colocou em meu caminho.

A montanha ocupou boa parte da minha vida. Primeiro como paixão, depois como profissão. Ela me ensinou que intensidade não é o oposto da prudência. Pelo contrário: é justamente o respeito pelos riscos que permite continuar vivendo intensamente por tanto tempo.

Talvez seja isso que me defina: não apenas as profissões que exerci, os países que visitei ou as montanhas que subi, mas a decisão de nunca deixar de explorar o mundo e a mim mesmo. Continuar escolhendo a curiosidade em vez da acomodação, a mudança em vez da estagnação, a vida em toda a sua intensidade.