

JORGE VENTURA

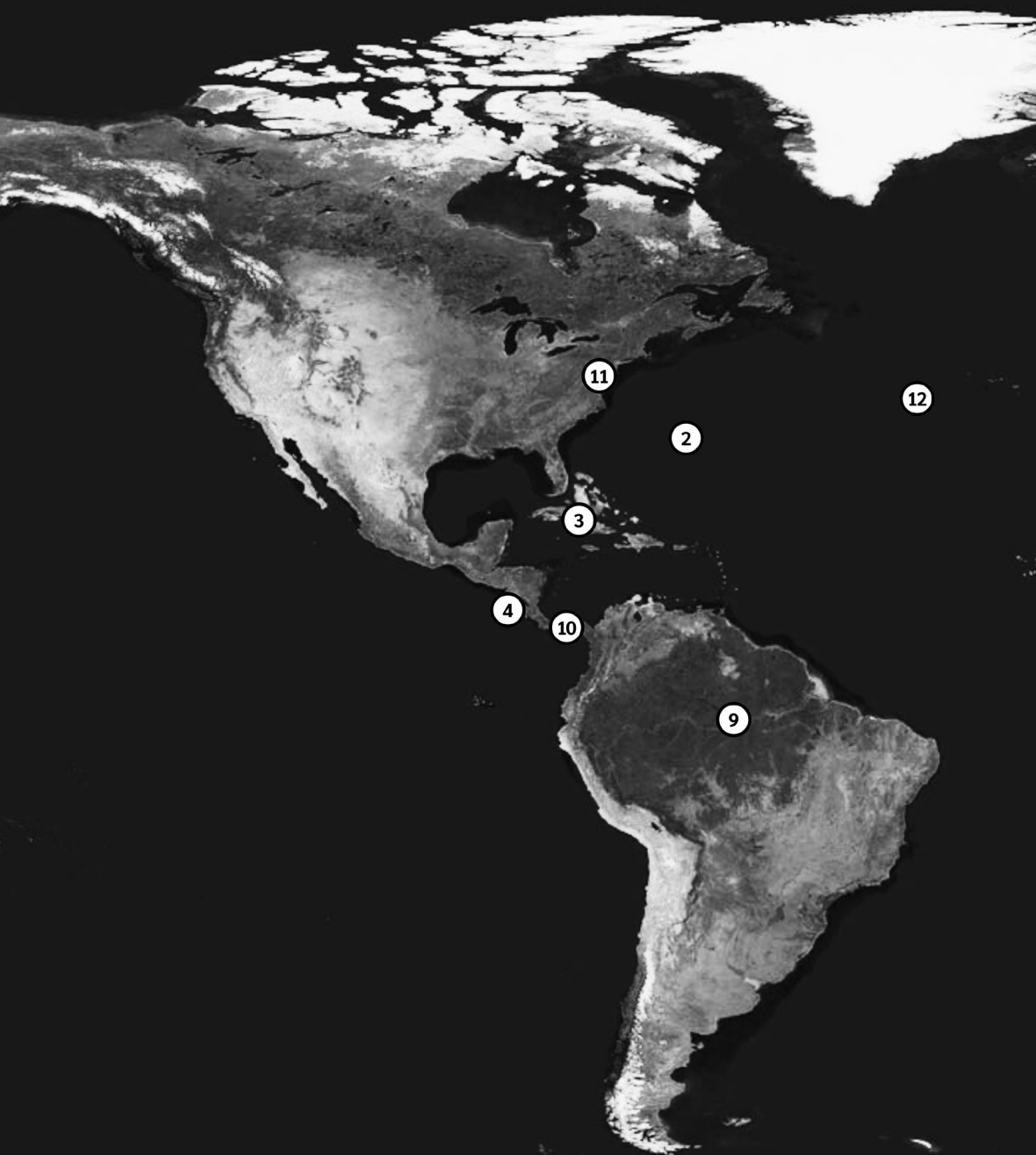
Sempre
Mais
Além

NÃO-FICÇÃO · VIAGENS

*Dedicado às minhas tripulações,
sem as quais não teria lá chegado*

Índice

1. Escala em Las Palmas	11
2. Os patrícios da Bermuda	21
3. Cartas de Cuba	33
4. Pousada Portunica	43
5. A V	



11

12

2

3

4

10

9



1

8

6

7

5

6. volta da Índia	52
7. A leste do Suez	62
8. O legionário da Guarda	77
9. Turista na Turquia	87
10. Rio abaixo	99
11. Passaporte para o Pacífico	113
12. N'América	122
13. Arribada às Flores	135
Epílogo.	151

Escala em Las Palmas

Nas rotas dos velejadores de cruzeiro, há vários pontos que ao longo dos anos se tornaram escalas quase obrigatórias, como Gibraltar, a Cidade do Cabo, o Panamá ou as ilhas Canárias e o seu maior porto, Las Palmas.

Pela geografia que os colocou em autênticos cruzamentos do mar ou pelas características que os tornaram «estações de serviço» nas grandes rotas oceânicas, estes portos são conhecidos de todos os navegadores de longo curso. Alguns foram perdendo relevância como escalas comerciais desde o fim da Idade da Vela, mas outros mantiveram-na com a vela de recreio: transformaram parte da sua economia de serviço à navegação comercial em economia de serviço à navegação de recreio, que não pára de crescer, pelo menos desde os anos 60 do século passado.

Todos os anos, milhares de velejadores fazem-se ao mar em iates de cruzeiro de vários tamanhos, largando da Europa do Norte em direcção ao sul, em busca de sol e calor, de uma ilusão, de uma ideia de liberdade, do contacto com novas terras e gentes. Navegam por rotas bem batidas e com redes de segurança impensáveis para os pioneiros, para aqueles que nos anos 50 e 60 foram dos primeiros a partir por prazer, em vez de o fazerem por necessidade.

Bem amparada pela tecnologia e possibilitada por um sistema económico criticado acerbamente por muitos dos que nela participam, uma frota enorme deixa todos os anos os portos da Europa pela Primavera, com vários tipos de planos, mas com percursos e projectos muito semelhantes, que obedecem geralmente a duas categorias principais: a volta do Atlântico Norte em cerca de 12 meses ou a circum-navegação do globo em 36. Com a revolução das comunicações, desde a Internet aos voos baratos; com o aumento do poder de compra e do rendimento disponível, e com a liberalização e flexibilização dos mercados de trabalho, estas viagens passaram a poder ser divididas em secções ou etapas: periodicamente, num ponto estratégico, o velejador deixa o barco e volta ao país de origem para retomar a sua ocupação profissional, quando tem uma, para depois, no fim de um determinado período de tempo, regressar e prosseguir a sua viagem ou cruzeiro.

Os percursos são obviamente condicionados pelo regime dos ventos e correntes dominantes, por exemplo circum-navegar o globo de leste para oeste é relativamente simples, na medida em que é possível fazê-lo sempre com ventos favoráveis, ao passo que fazê-lo no sentido oposto é exigente e difícil, implica navegar milhares de milhas contra esses mesmos ventos dominantes, é a razão pela qual esse sentido de navegação só é escolhido pelos que têm algo a provar, a si próprios ou ao mundo em geral. Apesar de boa parte dos navegadores modernos se recusar admiti-lo, é um facto que já está tudo feito e inventado. Na geografia da navegação marítima, já não há descoberta nenhuma a fazer, não há nenhum canto onde um barco

possa navegar que não tenha sido já singrado e cartografado, pelo que a busca da diferenciação, originalidade e fama se limita a bater *records* mais ou menos estúpidos, mais ou menos perigosos, mais ou menos entusiasman-tes para o grande número de pessoas que vive as viagens marítimas vicariamente.

No nosso tempo, aqueles que procuram atenção e público para as suas navegações dividem-se em três grupos: os atletas profissionais, que se esforçam por ir sempre mais rápido; as pessoas que buscam *records* bizarros, como a «embarcação mais pequena a atravessar o Atlântico»; e recentemente, chegados com as redes sociais, os que fazem coisas absolutamente banais, mas que as conseguem envolver numa grande e dramática produção audiovisual e com isso atraem público, os chamados «seguidores». Esta última é a modalidade mais fácil e mais popular e atrai cada vez mais praticantes, que se multiplicam e repetem uns aos outros. Tenho de fazer uma ressalva: alguns deles conseguem partilhar conhecimento válido e são, de certa maneira, os herdeiros dos navegadores de antigamente, que depois de fazerem uma grande viagem escreviam um livro e assim inspiravam e instruíam futuros navegadores. Os tempos modernos também nos trouxeram uma grande diferença no campo da literatura de viagens, seja por terra ou por mar, quer tenha um estilo mais poético ou mais pedagógico: dantes fazia-se uma viagem e depois, se ela tivesse dado azo a isso, escrevia-se. Hoje, empreendem-se viagens com o objectivo de escrever sobre elas.

Partindo da Europa, seja para um percurso atlântico, seja para uma circum-navegação de leste para oeste,

a primeira «grande escala» é nas ilhas Canárias. Chamo-lhe grande escala não necessariamente pela duração, mas porque marca uma divisão entre grandes partes da rota: é o ponto de partida para a travessia Atlântica propriamente dita, encontra-se lá tudo o que é necessário para a preparar e é igualmente um ponto de não retorno. Apesar de já ter sido feito milhares de vezes por muitos, incluindo eu próprio, navegar das Canárias para a Europa continental é ir contra os ventos e as corrente dominantes, é uma navegação lenta, desconfortável e exigente, pelo que uma vez chegados às Canárias os navegadores de recreio têm duas grandes opções: ou se lançam ao oceano aberto ou abandonam a viagem.

Há hesitações sem fim das pessoas que chegam ali e cuja experiência passada para lá chegar as faz pensar que, afinal, talvez aquilo não seja mesmo para elas; ou então sentem que assim é, mas têm dificuldade em admiti-lo, passando a inventar várias desculpas e razões para adiar a partida. Muitos até dizem: «Aqui já é longe e soalheiro o suficiente, fico por aqui.» Independentemente dos planos que traziam do norte, racionalizam a desistência. Uma consequência desta posição de «ponto de não retorno» é Las Palmas ser um ótimo sítio para comprar um veleiro usado, quando o navegador desiste e decide reduzir as perdas, vendendo o barco pelo que conseguir na hora. Eu chamo-lhe o Mercado dos Sonhos Desfeitos: encontram-se ótimos negócios em portos assim, desde que a hesitação não tenha durado tanto tempo que tenha deixado o barco degradar-se demasiado ou que o vendedor não tenha acumulado demasiadas dívidas.